

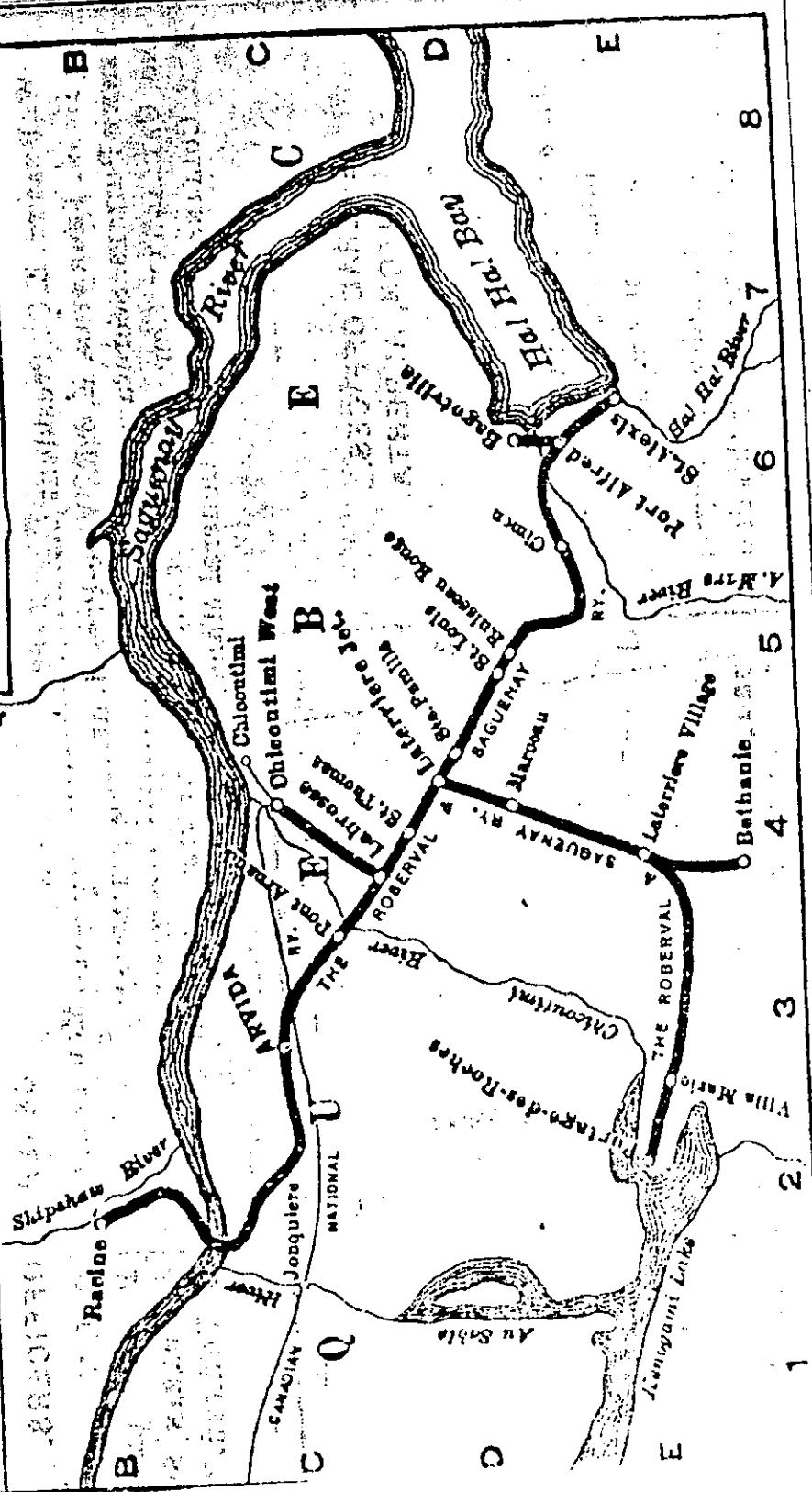


# ROBERVAL SAGUENAY RAILWAY

C.H. RIFF

THE ROBERVAL & SAGUENAY  
RAILWAY COMPANY A  
FREIGHT INTERCHANGE MAP

 © Indicates point at which Freight cars  
are Interchanged with connecting  
Foreign Roads.



## THE HA HA BAIE RAILROAD.

J. E. A Dubuc while born at St Hugues in Bagot County in the Lac St John Region of Quebec. Started his business career at La Banque National in Sherbrooke, Quebec. The bank appointed him to return home to become the branch manager of it's Chicoutimi office in 1892, at the northern end of The Quebec and Lake Saint John Railway. He resigned from the bank in 1897 to dedicate his time to the Chicoutimi Pulp Company. In 1907, after he became a director of the Pulp Company he started looking at the construction of the company's own railway to meet the needs not only of his own pulpwood company but for the general region. 1.

On April 25<sup>th</sup>, 1908 Dubuc along with Phillippe Auguste Choquette, the chief organizer for the Quebec Liberal Party obtained a charter for a railway to connect Chicoutimi with the deep-water of Ha Ha Bay. The charter was for the Ha Ha Bay Railway The Honorable A. Choquette was the President and J. E. A Dubuc was a Vice-President.

In late 1909 construction commenced and by the year end two miles of track had been laid from the Saguenay River at a point called Waterside to Jonquieres. The contractors for this first construction was O'Brien, Payne and Jennings. Grading on the line was completed by August of 1910 when the company received its first locomotive a small 2-4-2T engine from the Montreal Locomotive Works. The company obtained a steam shovel from Taylor and Arnold of Montreal. Second hand steam locomotive was acquired from the Canadian Pacific's Orford Mountain and another came from the Michigan Central. Forty-nine flatcars rounded out the equipment of the new Ha Ha Bay Railway. Due to problems with the geography of the region the line climbed from the Saguenay River Valley from Chicoutimi to La Brosse Junction. The steam locomotives had a hard time with the steep grade on this section the company strung an electric line overhead. An electric engine pulled the steam engine and

it's cars from Chicoutimi to Labrosse where the electric motors and the steam engines continued on their way.

August 1910 the railway had laid rails for twenty miles from Chicoutimi to Bagotsville (five miles from Chicoutimi.) to Mathias Station which would be renamed Ha Ha Bay Junction. The first inaugural train ran on December 10<sup>th</sup>, 1910. Work started on a branch line west from the mainline at Riviere du Moulin (La Terriere Junction) to the village of Laterriere 6.6 miles. This line was built to tap the gravel pits and pulpwood holdings south of Chicoutimi. The contractors for this branch railway were Bouliane and Bouliane. This section opened in October 1911

Early in 1911 the railway purchased the small electric railway owned by Chicoutimi Pulp Company that ran from the Pulp Mill Yard at Chicoutimi to the wharf on the Saguenay River. This short railway owned a petit homebuilt electric motor and a brand new electric locomotive was ordered from the Baldwin Locomotive Company.

The company owned one team shovel, 52 flatcars, 13 construction dump-cars six boxcars, one snow-plow, two passenger cars and two electric locomotives.

In 1912 the Ha Ha Bay Railway extended the electric line from Chicoutimi to Labrosse Junction two miles. With the electric motors taking care of both the freight and passenger service. The company planned to electrify its entire railway.

The Company in 1913 extended its Latierriere branch to Portages des Roches on Lake Kenogami, 5.4 miles. Also in 1913 the company a steel bridge across the Rivier a Mars and a one mile branch line from Port Alfred to the new Government wharf at Bagotville.on the southside of Riviere a Mars.

Also in 1912 the Ha Ha Bay Railway built a three mile line from Ha Ha Bay Junction to the Jonquieres pulp mills

## THE ROBERVAL AND SAGUENAY RAILROAD

The principals of the Ha Ha Baie Railway had acquired a charter for another railroad in 1911 called the Roberval and Saguenay. It's charter was for line extending from th Quebec and Lake St Joun Railway at Roberval to run around the entire Lake St John and rejoin the Q&L St J and the Ha Ha Baie Railway at a point designated Ha Ha Baie Junction.

The deep-water port on the Saguenay River was to have been along Ha Ha Baie . The railway originally terminated on the Government wharf. The south side of Riviere a Mars was chosen by Dubuc to be the site of a vast new pulp mill. The new wharf was given th3e name Port Alfred after Julien Edward "Alfred" Dubuc. In 1918 the Ha Ha Baie Sulphite Company opened its pulpmill, A new large wharf was built, as Dubuc considered the Bagotville wharf was much to small to handle the potential traffic.

The proposed route to the Missani River would have enabled pulpwood to be brought out from the country north of Lake St John and via the Ha Ha Baie Railway to deepwater navigation at Ha Ha Baie.

In a deed dated June 28<sup>th</sup>, 1914 5the Roberval and Saguenay Company acquired the Ha Ha Baie Railway.

Th Ha Ha Bay Sulphite Company would be bankrupt by 1922 and after it's reorganization would emerge as part of Consolidated Paper Corporation. The Port Alfred Mill covered an area of about sixty acres, fronting on Ha Ha Baie with its own wharf. Pulpwood was received by ship from Port Mercier on Anticosti Island as well as wood driven down on the local rivers.

The yards at Port Alfred were electrified in 1916 but the proposed mainline electrification never occurred. During this period

the railway projected a number of railway lines, the longest sixty-three miles north to St Michael-Missassi and Point Arnaud to the Rievre du Moulin

The Roberval an Saguenay notified the Quebec Public Utility Commission January 15<sup>th</sup>, 1917, of its intension to suspend service upon the Latierre branch-line. The Mayor and the Parish Priest protested against this suspension and after a hearing January 30<sup>th</sup> 1917 the Commission ruled that the company did not show sufficient cause to justify the suspension. Several weeks later the Commission received another complaint from the Mayor of Latierre that the Roberval and Saguenay had completely suspended service on the Latierre Branch on February 19<sup>th</sup>, 1917. The railway was summoned to appear before the commission on the 2<sup>nd</sup> of March 1917. The Railway's Attourney and Manager appeared before the Commission arguing that the railway had only one fit locomotive in a fit state to operate and that it's supply of coal was very limited. The Company alledged that it was in without endangering the service on the mainline to Bagotville tension to prepare its line for electrical operation in the next year and that the company had purchased another electric locomotive and to effect this conversion and for these reasons the company did not purchase another steam locomotive. When a heavy snow storm blocked the branch the Company could not clear the line with its available motive power without endangering the mainline service to Bagotville. The Commission was of the opinion that the Company was not excusable as regards it's shortage of locomotives. As to the shortage of coal, it admitted that the situation in this regard during the First World War was throughout the whole Country was a very difficult one and the presumption would seen to be in the company's favour. Nevertheless in view of the actual facts which constitute a case of force majeure the Commission does not fell called upon to order the immediate resuming of service upon the Latierre Branch. The commission then ordered the Company to report weekly to the Commission upon the state of it' locomotives, it's coal supply and the climatic conditions affecting the Latierre Branch.

A notice was received from the Company that the regular service had been re-established on the Latierre Branch on the 30<sup>th</sup> of March.

In 1918 a short spur was run from Latierre to Riviere du Moulin.

In 1918, at the end of World War One, the railway was in bad financial shape. For one period the employee's salaries were reported to be fourteen months in arrears. During this time the Roberval and Saguenay was offered to the Canadian Northern and Canadian National Railways.

During the early 1920's the Roberval and Saguenay did very well hauling the traffic generated by the Chicoutimi Pulp Company, the largest exporter of ground-wood pulp in Canada. In the mid Twenties the Pulp Company got into financial difficulties, in 1925 the Quebec Pulp Mills took over the operation of the mill and amalgamated with another local mill. A number of reorganizations followed with the Chicoutimi Mill closing in 1929. Oddly shortly after the mill was closed another industry moved into the Saguenay region in need of railway facilities.

#### ALCOA

The Saguenay River is 107 miles long draining Lake St John which has a 25,000 square mile watershed. In only a few miles the Saguenay River drops three hundred feet before entering a hugh fiord below Chicoutimi. The river possessed huge Hydro-Electric potential power. The early promoters of the Ha Ha Baie Railway looked to the river for cheap electric propulsion. In 1926 a new industry came to the region in what became the Aluminium Company of Canada a 2.5 billion dollar industry.

Aluminium requires tremendous quantities of electrical power ten kilowatt hours for each pound of aluminium produced. The Aluminium industry had started around 1901 in Quebec's Shawinigan

Valley, in 1910 the demand for Aluminium had increased but the supply was choked by the electrical capacity in the Shawinigan region which had to share the power with other industries. With demand very high and Shawinigan unable to support further expansion.

In 1926 (the Aluminium Company of America) decided to locate a massive expansion in the Saguenay River. The reason that ALCOA chose the Saguenay was access to cheap Bauxite from British Guiana, the availability of cheap natural hydro-electricity and a deep-water harbour.

ALCOA saw the opportunity of expanding it's operations into the British empire by using British Guiana Bauxite, refined in Canada and sold or fabricated in Great Britain. The British Government insisted that British Guiana bauxite must be processed into alumina and aluminium within the British Empire and any further bauxite leases were contingent on this stipulation.

To harness the Saguenay River ALCOA worked out a deal with the Quebec Development Company. Two major hydro-Electric Dams were to be built, the first to be located at Isle Maligne, and the second farther downstream at Shipshaw or Chute a Caron. In both cases the great quantities of construction material would have to be brought in by rail the CNR and the R&S, and the Alma and Jonquieries railroads.

At Isle Maligne, the new Alma and Jonquiere Railroad was built in 1923 eight miles to serve first the construction needs and later the Price Paper Company and a Aluminium refinery.

At Shipshaw, the Roberval and Saguenay constructed a rail line to the site of the Dam. The Roberval and Saguenay became the pivot point for the new Alcoa Hydro Dam sites and link between the Aluminium Plants located on the high ground and the deep water port of Port Alfred. Bauxite came up hill from the Port Aluminium down grade to world shipping or the CNR connection.

The Shipshaw Dam required that the Roberval and Saguenay build a five mile branchline. It left the R&S mainline just west of Ha Ha Baie Junction and descended into the Saguenay Valley where the railway had to cross the Saguenay on two warren type truss spans one of which was one hundred feet long and the other 225 feet long with another seventy foot plate-girder approach span. This was a difficult crossing due to the high velocity and depth of the stream. Which made a center pier impossible so the larger bridge had to be anchored and cantilevered from the smaller approach span. The first five miles of the Shipshaw-Racine branch required 1.25 million feet of BC fir for the timber trestle and about 112,000 cubic yards of earth and rock excavation which was considered extremely high for what was considered a construction railway. The five miles of this line fell 273 feet for a maximum grade of 2.5% with curves of twelve degrees. Work started on this railway in August 1926 with track laid by December of 1926. A further three miles of railway were built on the north side of the Saguenay in the summer of 1927. Called the Racine Branch it saw very little freight traffic other then the construction supplies and remained in place until abandonned in August 1966.

ALCOA acquired the Roberval and Saguenay Railway in 1926. ALCOA rehabilitated the railway built to transport pulp-wood. The big ALCOA smelter was located one mile east of Ha Ha Bay Junction. All shipments of Aluminium left the smelter by rail those for North America by rail over the R&S and the CNR and those for Europe by R&S through Port Alfred. ALCOA built a new townsite around its smelter which it named ARVIDA after ARthur VIning DAVIS, the President of ALCOA. The smelter had its own independent switching railway for many years.

## ALCAN

ALCOA put its foreign holdings into a new Canadian Holding Company called Aluminium Limited which controlled ALCAN ( the Aluminium Company of Canada.). An American Sherman Anti-Trust

decision forced ALCOA to divorce its foreign holdings, ALCAN became independent.

The head office of the R&S was moved from Chicoutimi to Arvida in early 1929.

The Price Brothers built a paper mill at Kebogami one mile north of Jonquieres. The R&S built a three mile railway from Arvida to the mill.

Effective September 30<sup>th</sup>, 1933 the Roberval and Saguenay terminated service on the line between La Brosse Junction and Le Bassin-Chicoutimi-Ouest. This branch had been built by the pulp-mill to transport pulpwood but the mill closed in 1930. The company had maintained a mixed train service on the 4.7 mile section. The rails were left in place. Approval of the right to terminate service was granted by the Quebec Public Utilities Commission on the Latierre branch from Latierre Junction to Latierre and Portage des Roches twelve miles in 1933.

The Railway made an application in 1938 to discontinue passenger train service on its entire mainline between Bagotville, Port Alfred and Arvida. The company complained that the public highways were kept open during the winter by the Quebec Government with disastrous consequences to passenger service. In fact on a number of days empty trains had to be operated.

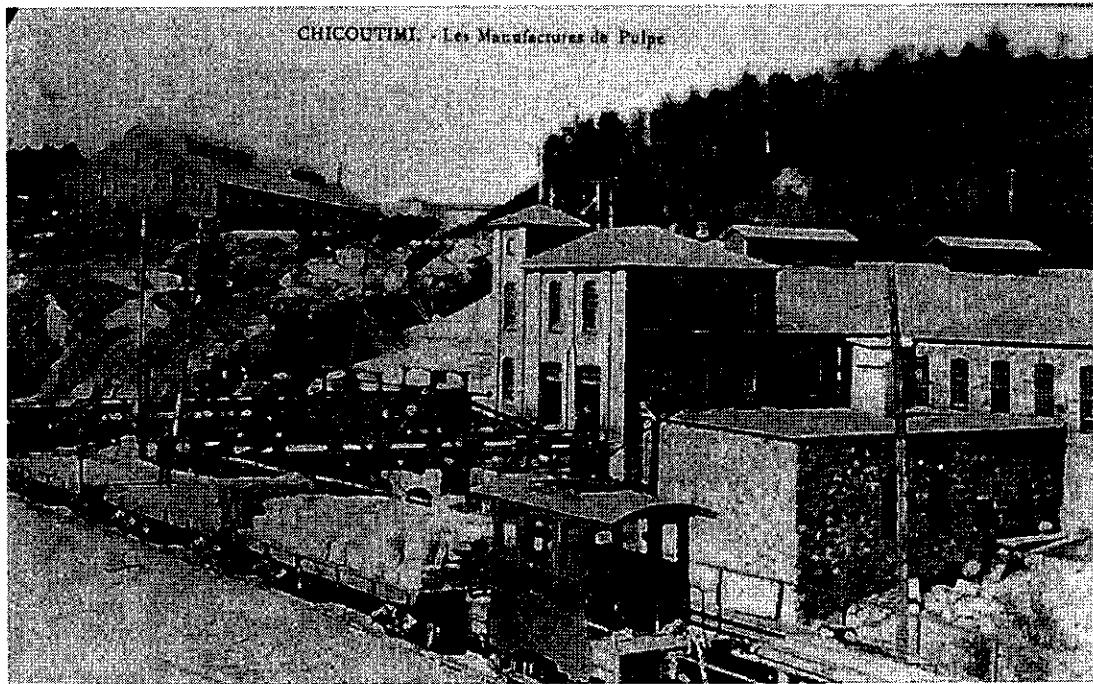
In 1937 the railway ordered a brand new heavy Consolidation steam locomotive from the Canadian Locomotive Works at Kingston. Another identical locomotive arrived in 1940.

During the Second World War German U Boat activity in the Gulf of the St Lawrence halted the shipment of Bauxite through the Saguenay River and Port Alfred. The demand for Aluminium was at an alltime peak.

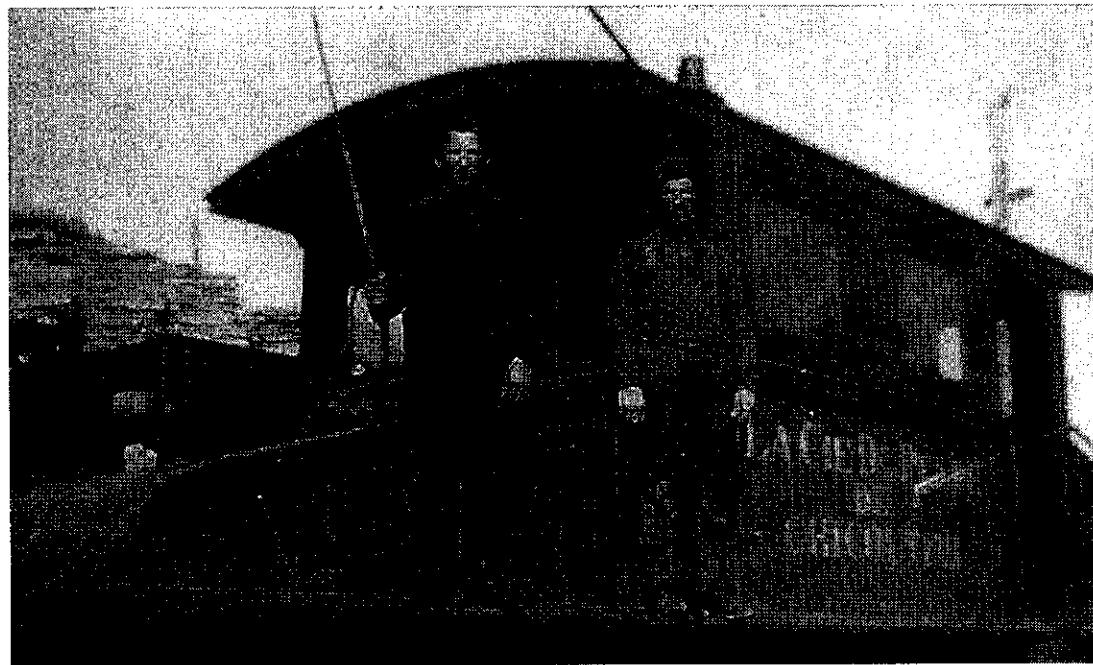
The aluminium industry was worried after the war that the entire industry would become depressed . The Aluminium Company of

Canada attempted to inject aluminium into the construction of railway freight cars. Both the CNR and the CPR had a half dozen boxcars built with aluminium sides.

In 1947 the Roberval and Saguenay had a lot of thirty aluminium sheathed, wood lined boxcars built by the Eastern Car Company



Chicoutimi Pulp 1 *Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



Chicoutimi Pulp 5 a 200 h.p. steeplecab electric. Built by La Cie de Pulpe de Chicoutimi machine shop using four, Westinghouse Type 56, 50 h.p. Railway Electric Motors. B-B configuration on wooden trucks.  
Acquired in 1913 and retired in 1949. *Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



Roberval-Saguenay 6. Baldwin-Westinghouse built in 1912. Rebuilt as diesel-electric 8 (see below).



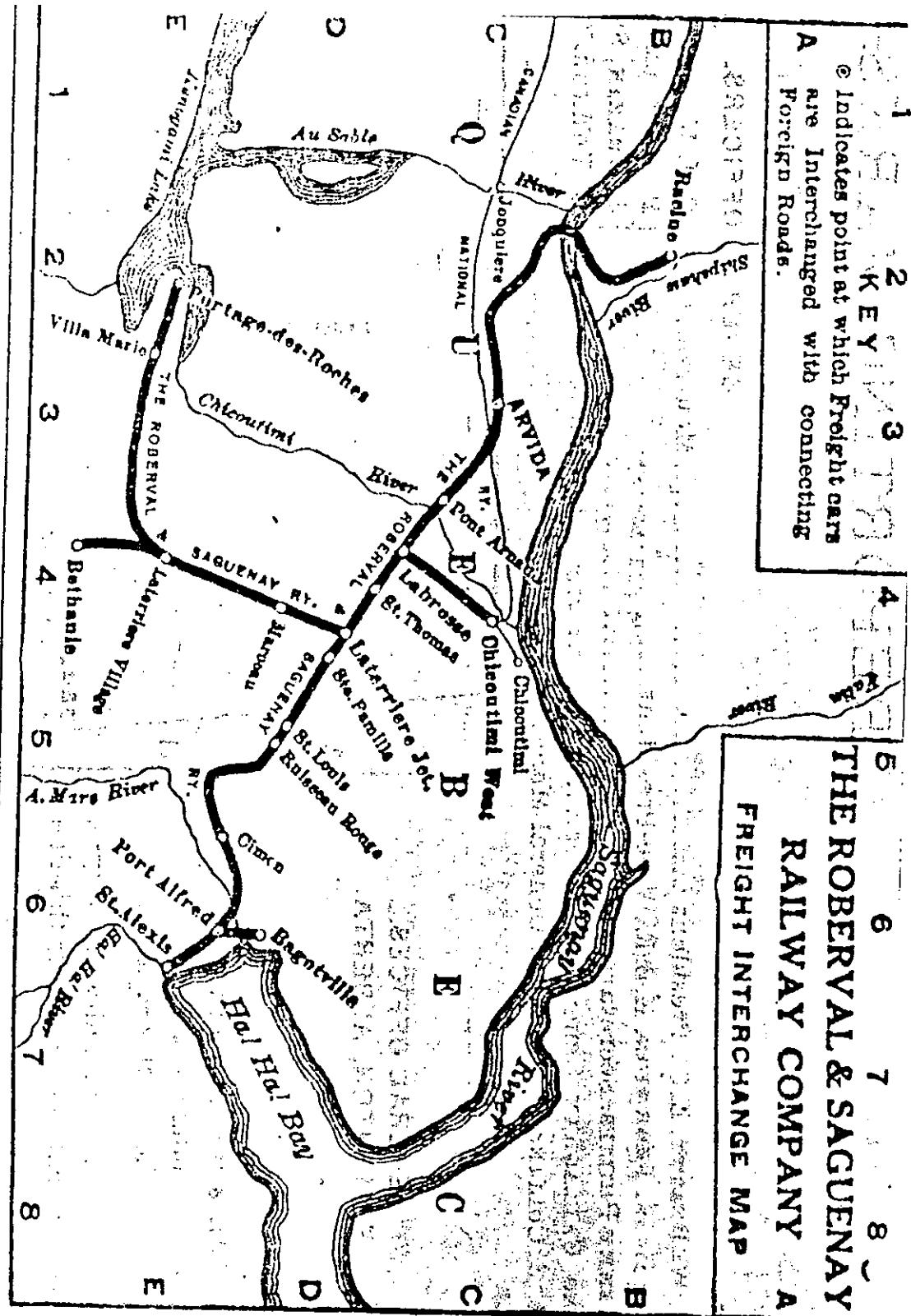
R-S 7 Built by General Electric, Schenectady, # 1458 1917. 500 volts. Class 100-8-A.  
Acquired from Van Loan Corporation but never used at Chicoutimi West. Scrapped 1952.

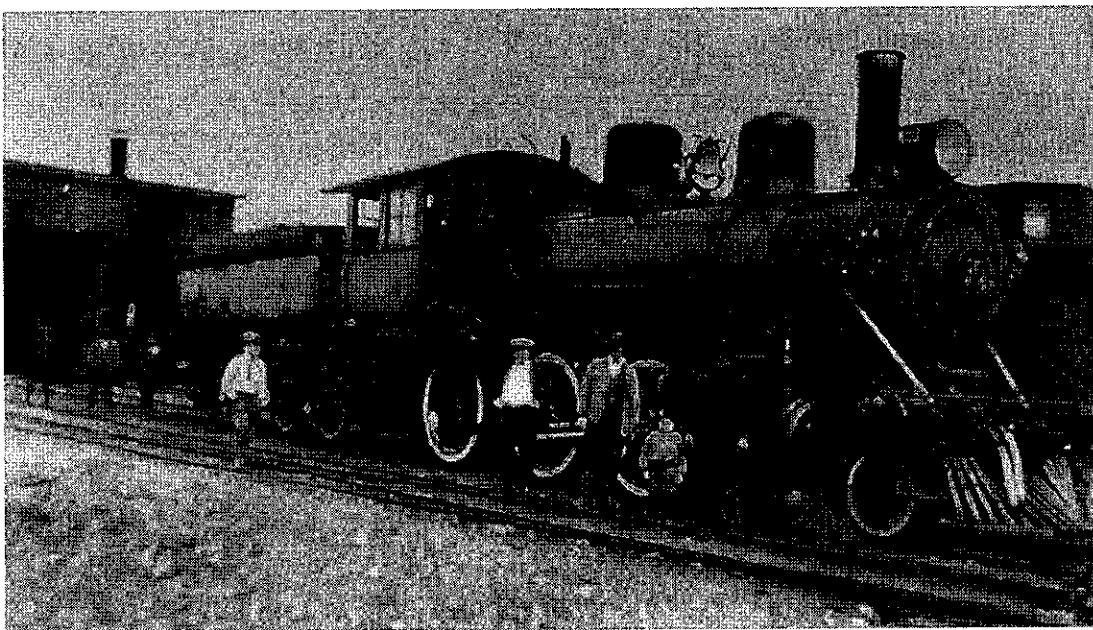
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*

1      2      3      4      5      6      7      8  
 KEY  
 © Indicates point at which Freight cars  
 A are Interchanged with connecting  
 Foreign Roads.

# THE ROBERVAL & SAGUENAY RAILWAY COMPANY

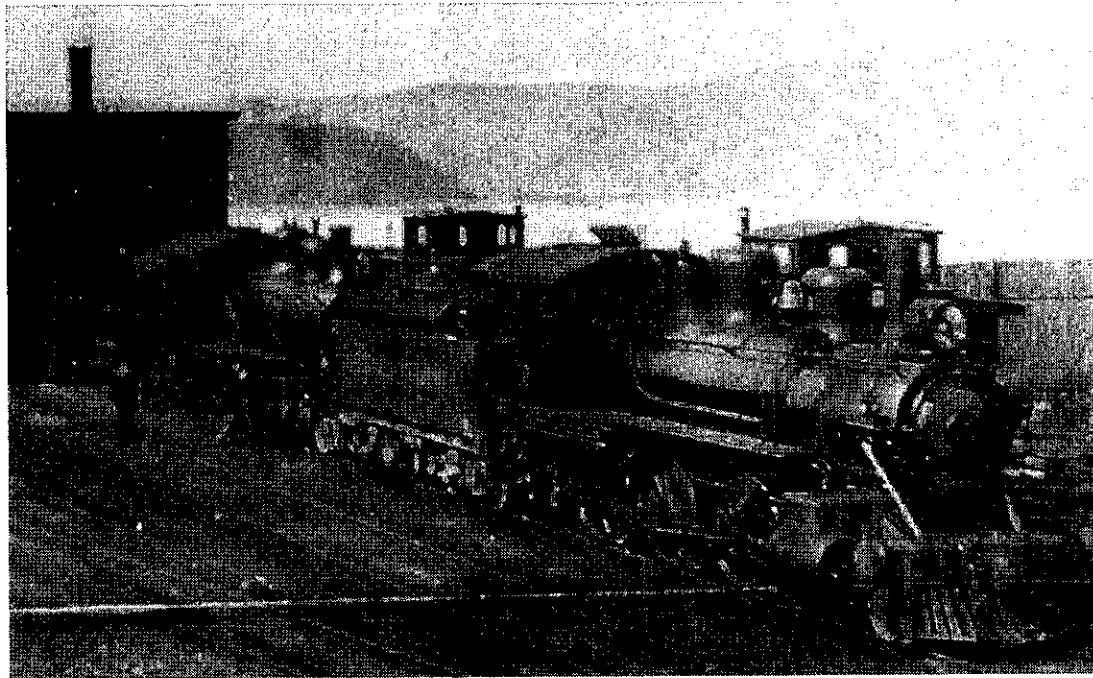
## FREIGHT INTERCHANGE MAP



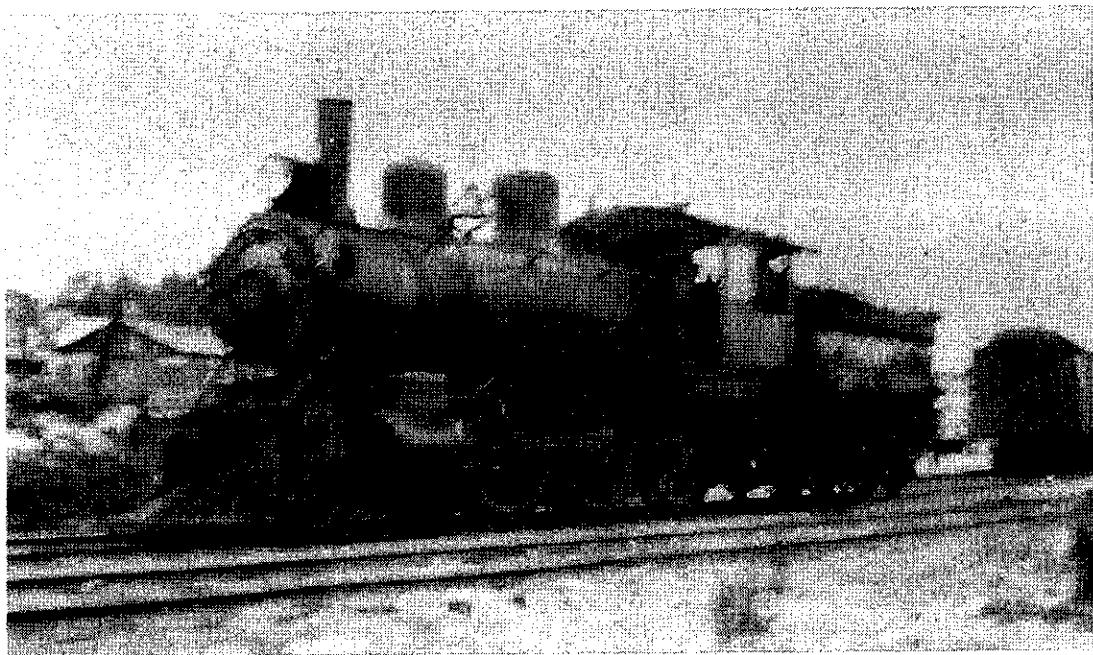


4-6-0 10 (acq. 7/1920 ex T&NO 105) Cyl. 19" x 24" Drv. 56" Press. 180 t.e. 23,760 CLC 689 3/1906  
Acquired from Canadian Equipment Co. (D) looking brand new at Bagotville shop. Retired 1932.

Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection

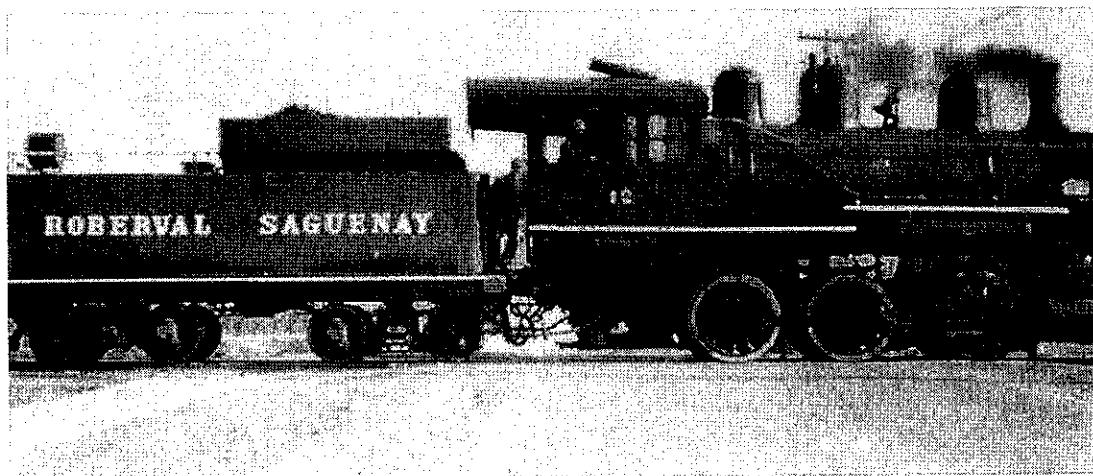


R-S 10 years later with 6 behind it. *Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



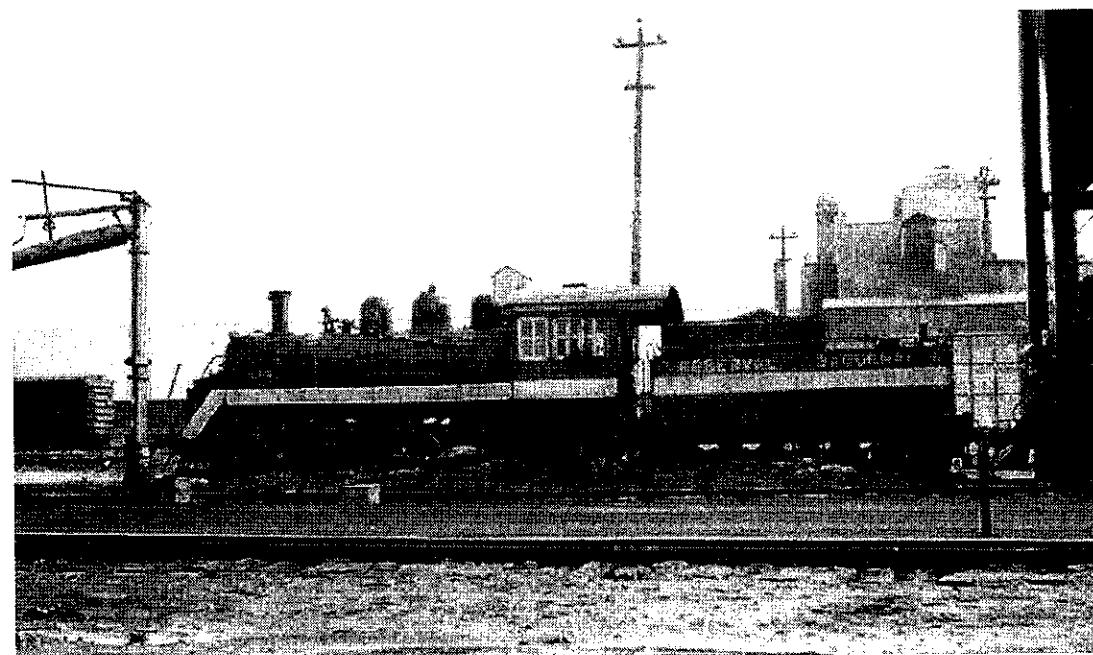
Ten-wheeler 11 (acq. 9/1920 ex T&NO 108) CLC #692 3/1906 Retired 1925.

*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



12 0-6-0 acq. 3/1926 ex Alton and Southern (Alcoa-owned) Alco Cooke 1902 Scrapped 3/1953

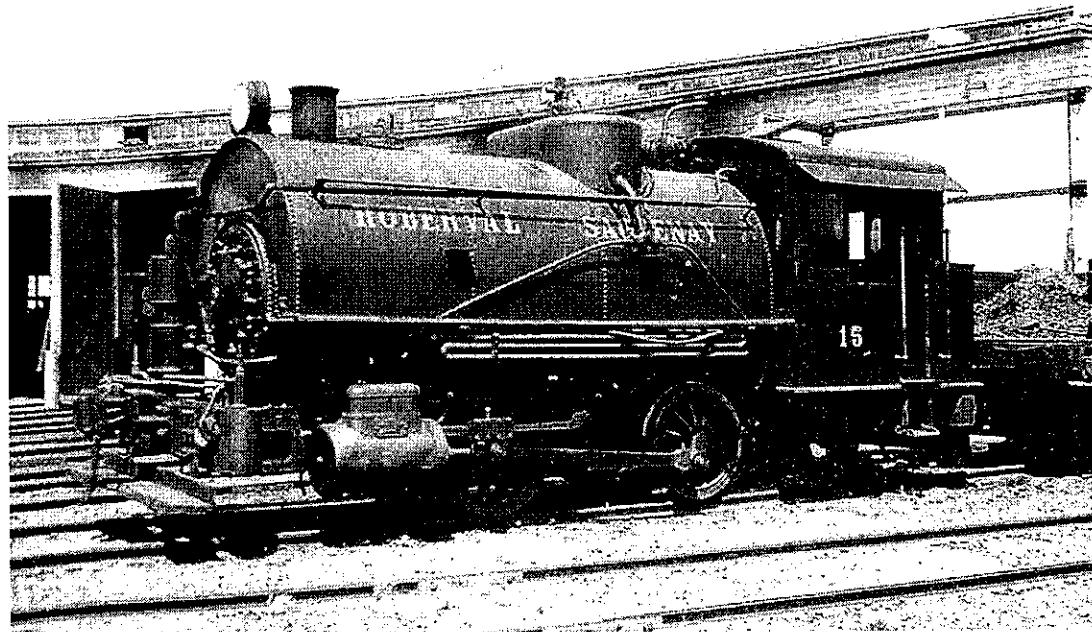
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



13 one of two identical 2-6-0's Cyl.20" x 26" Drv. 50" t.e. 35,400 lbs. MLW 67427 9/1927 Arvida.  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



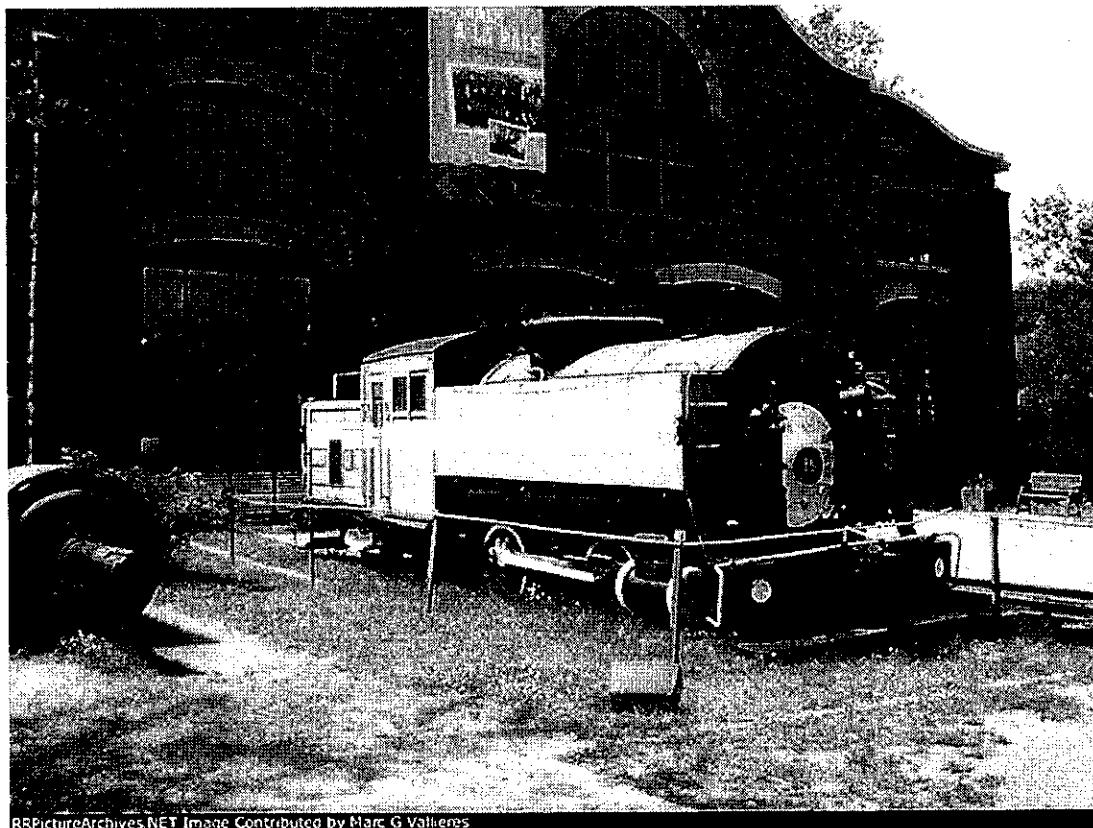
14 Mogul 2-6-0 MLW 67428 5/1926  
Sold to Alma and Jonquière in 1941  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



15 0-4-0T (acq. 1/1928 ex Quebec Development Co.104) Built as Alma & Jonquiere 1  
t.e. 14,400 MLW 64710 1923 Arvida 1938

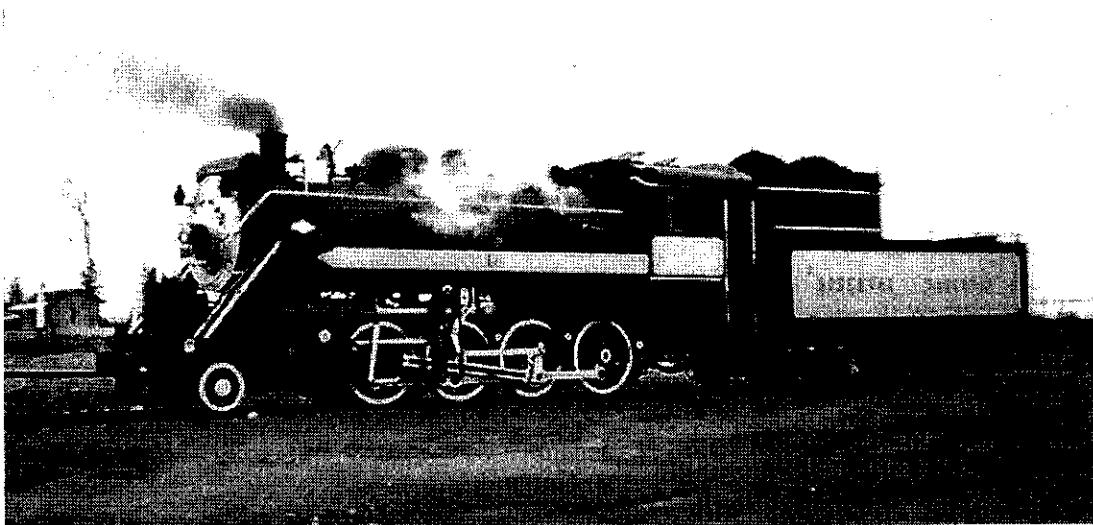


15 0-4-2T (built as 0-4-0T see above) Port Alfred. Sold 1951 to Alcan, Chute du Diable.  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



RRPictureArchives.NET Image Contributed by Marc G Vallieres

15 preserved at old pulp mill museum in Chicoutimi. 7/16/2011 *Marc G. Vallieres*



16 looking pretty nice at Arvida. CLC #1923 6/1937  
Cyl. 23x30 Drv. 57" 200# 47300 t.e. 201 tons working order.  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*

16 and 17 were two 2-8-0's built for Roberval Saguenay long after other railways had turned to 2-8-2's,  
these modern looking engines were equipped with vestibule cabs and stoker.  
They were the last domestic 2-8-0's built in North America.



17 on the table at Arvida. CLC #1959 1/1940 *Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



17 survived dieselization and later operated hauling freight and tourist trains on the Crab Orchard & Egyptian in the US for a few years before again being retired. During which time it lost its stoker, vestibule cab, feedwater heater, and superheating. It is on display in Boone, Iowa, September 6-2004.



A much rebuilt shop switcher that was first an electric as number 6, then in 1941 a homemade rebuild diesel-electric with wheel arrangement of 1A-1A. It was rebuilt in 1950 as a battery-electric shop switcher.

Note the stencilled weight of 73450 (37 tons) B-W #38411 9/1912

Arvida, Que. 8/27/71 David M. More

*Wish  
Bigger*Fund this web site with  
Contributor LEARN MORE

# OLD TIME TRAINS

## Roberval - Saguenay

Roster electric and steam

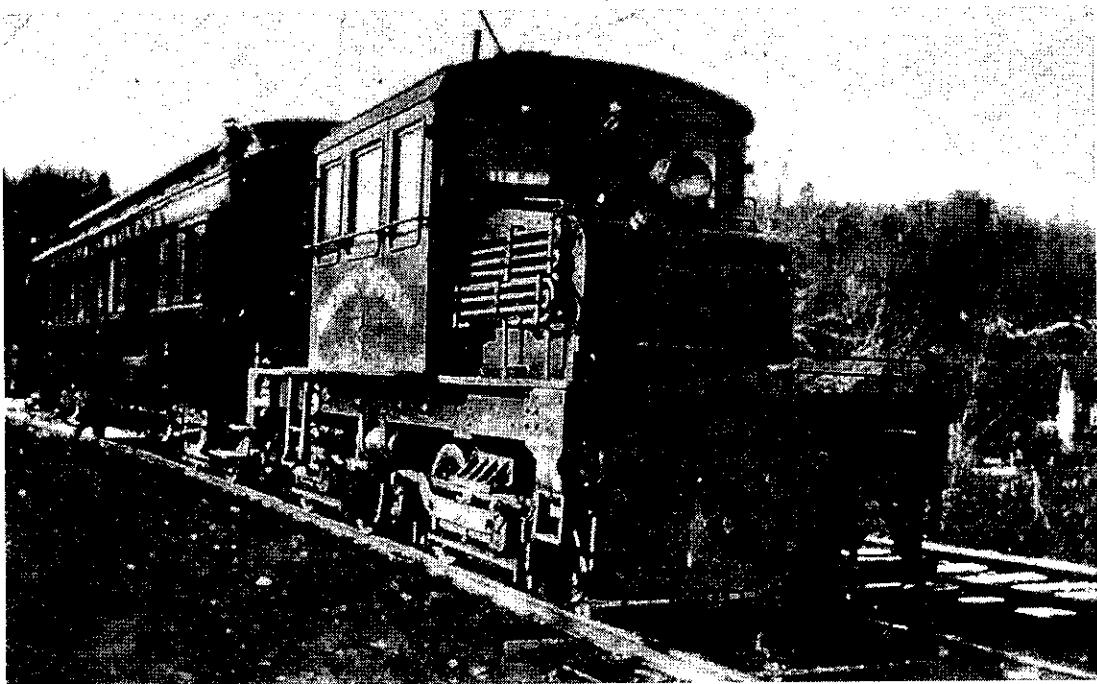


Predecessor Ha! Ha! Bay 1 a 2-4-2T Tractive effort 13,740 lbs. MLW 3/1910

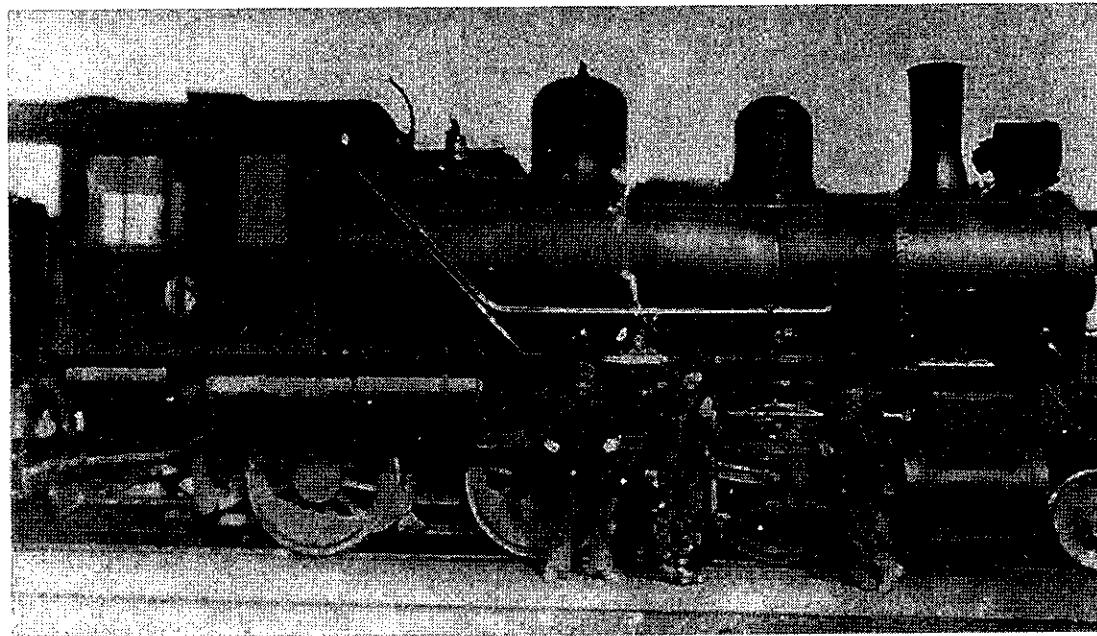
New cost \$7,000 Became Roberval Saguenay 1.

Sold in 7/1940 to Aluminum Company of Canada.

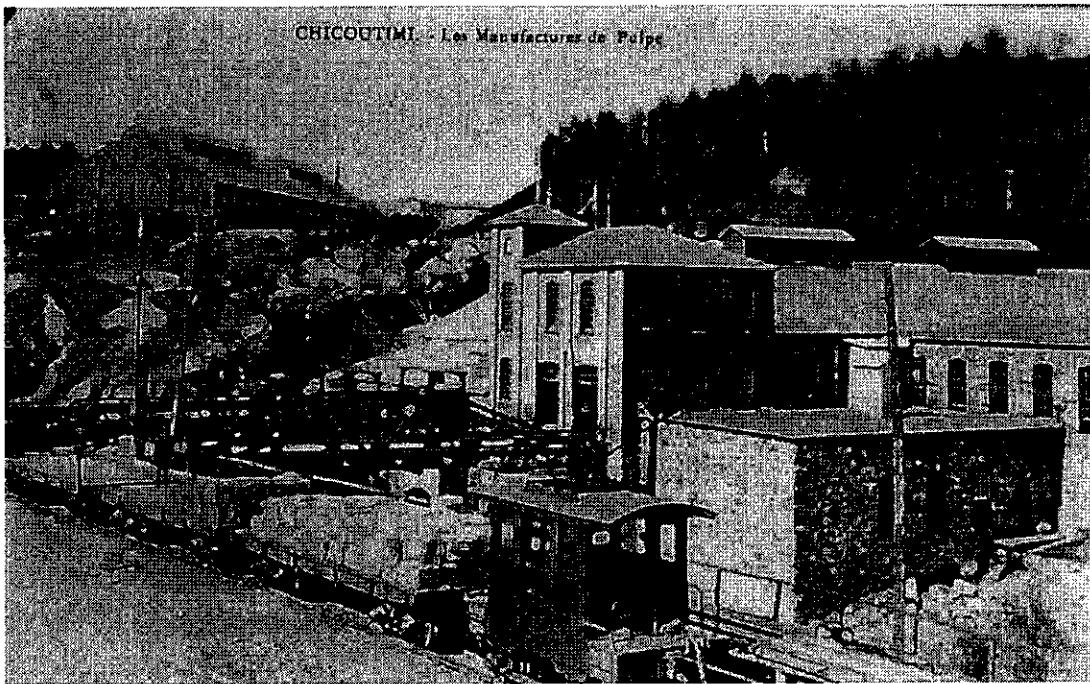
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



R-S 8 (ex Chicoutimi Light and Power Company). Body built locally (?).  
Canadian Westinghouse 3/1913, 200 h.p. (four type 93-A, 50 h.p. Railway Electric Motors).  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



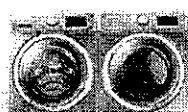
#6 - 2-6-0 - Ex C&P 3 contractor on NTR  
Acquired in 6/1916 secondhand from the Canadian Equipment Company.  
Cyl. 19" x 26" Drv. 50" t.e. 28,720 lbs. Built by MLW 44263 1910  
Sold to Alma and Jonquière in 1923.  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



Chicoutimi Pulp 1 *Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



Chicoutimi Pulp 5 a 200 h.p. steeplecab electric. Built by La Cie de Pulpe de Chicoutimi machine shop using four, Westinghouse Type 56, 50 h.p. Railway Electric Motors. B-B configuration on wooden trucks.  
Acquired in 1913 and retired in 1949. *Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



SAVE \$500

NOW \$1646 WAS \$2146

Samsung  
Washer/Dryer PairFund this web site with  
Contributor LEARN MORE

# OLD TIME TRAINS

[What's New](#) ~ [Articles](#) ~ [Stories](#) ~ [Archives](#) ~ [Photographs](#) ~ [Preservation](#) ~ [Library](#) ~ [Home](#)

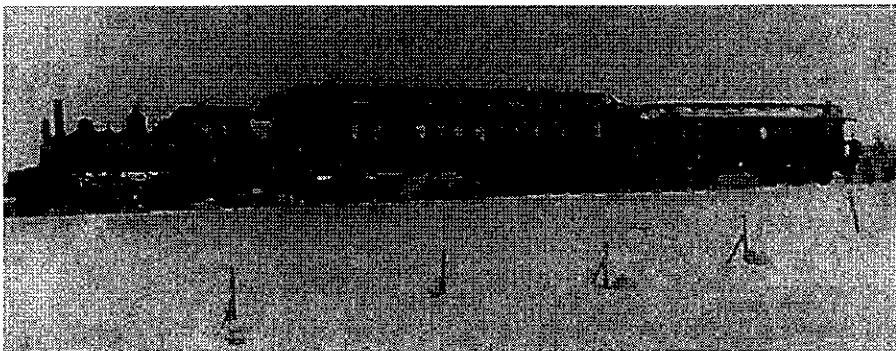
## Roberval & Saguenay

*by R.L.Kennedy*


Alcan plant at Port Alfred, Quebec. September 12, 2003 *Renaud Chodkowski*

The Roberval and Saguenay Railway Company is owned by Rio Tinto Alcan (previously Alcan Aluminium Ltd.) to serve its four smelters, alumina refinery, petroleum coke calcining plant and port, as well as other primarily forestry-based industries including the newsprint mill in Alma built by the Price Bros. in the 1920's and the mill in Kenogami in the Saguenay region. There are two isolated subdivisions; the mainline 19 mile ARPA Subdivision between Port Alfred and Arvida, and the 10 mile Alma Subdivision between Saguenay Power and Alma. The R&S was granted running rights over the CN between Saguenay Power and Arvida in the fall of 1975. In the mid-1990's this agreement was changed. R&S gave up running rights in turn for switching CN's customers in Arvida and the CN moves cars between Arvida and Saguenay Power (at St. Bruno) once a day in each direction. Interchange is performed at Saguenay Power and Arvida. R&S running rights now are limited to light engine moves to get units assigned to the Alma Sub. to the Arvida shops.

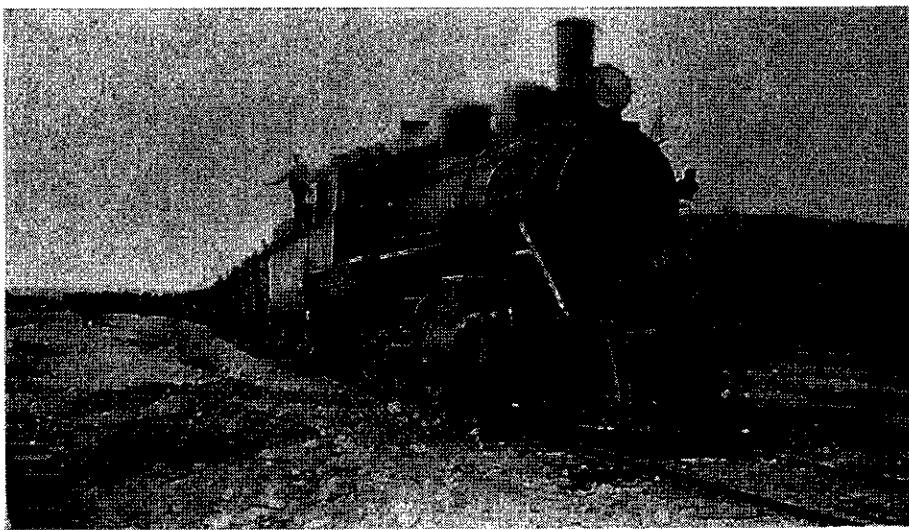
The Roberval and Saguenay had its beginnings with the Quebec incorporation in 1908 of the most unusually named Ha! Ha! Bay Railway to build from Jonquieres to Bagotville on Ha! Ha! Bay, with branches to Chicoutimi Pulp Company mills, to Lake Kenogami and St. Alexis. The R&S itself was incorporated in Quebec in 1911 to build from Roberval on the Quebec and Lake St. John Ry. around Lake St. John to rejoin the Quebec & Lake St. John at Chicoutimi and also at St. Bruno via a branch. It bought the Ha! Ha! Bay June 28, 1914.



Ha! Ha! Bay I with first passenger train which arrived at Le Vieux Depot (The Old Station) in Bagotville in December 1910. Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection



R-S 5 with one of the first train loads of wood pulp from Chicoutimi West to Labrosse for furtherance to Port Alfred in 1911. Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection



One of the first train loads of wood pulp hauled from Bethanie near Portage-des-Roches on the Laterriere Branch to Pont Arnaud. Steam locomotive 10 or 11. Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection

The Alma and Jonquieres Railway was incorporated in Quebec in 1912 to build from Herbertville on the Quebec and Lake St. John to a point between Grand Decharge and Petite Decharge and from St. Joseph d'Alma to Jonquieres. Construction did not begin until April 1923 and was completed in August. It too came under ownership of Alcan and eventually was merged (January 1, 1974) into the Roberval & Saguenay.

In 1922 R&S was authorized to build to the Quebec and Saguenay at La Malbaie. In 1929 the principal route was changed to run from Arvida northwesterly to a point on the Quebec and Chibougamau south of L'Ascension.

R-S was owned by the Chicoutimi Pulp Company until it closed down in 1925 after which time it was acquired by the Aluminum Corporation, which was actually a subsidiary of Alcoa, the Aluminum

Company of America. In 1928 the Aluminum Corporation was divested by Alcoa and Alcan was born.

A hydro-electric power station was built at Isle Maligne in 1926. The first aluminum was shipped on the R&S that same year. The Shipshaw Power Development was built in 1943 to provide increased electricity to the Alcan smelter at Arvida, allowing it to respond to greatly increased demand for aluminum in war production.



Aerial view of the Alma industrial megacomplex and part of the Grande-Décharge River and Lac Saint-Jean Alcan 2001

#### Roster

Roberval Saguenay in common with many shortlines operated with used locomotives, some often acquired from the contractor who built the line. In addition to some small steam locomotives R-S had a number of trolley pole electric locomotives of a typical early design. More steam locomotives filled the small roster until the first diesel came along early in 1941. Number 18 was a 50-ton Whitcomb center-cab with twin Hercules engines. A single Alco S-2 followed in 1943, marked for parent Aluminum Company of Canada. In 1947, a single Alco RS-2, 19, was added to the roster, followed two years later by number 20, now being built in Canada by MLW. It was the first road switcher built by MLW and as such it was preserved by the CRHA. The number 21 was given to former Alcan 72-359 the S-2 above. An RS-3, 22, followed in 1955. A new RS-18 came along in 1960 and another in 1965, a low nose unit.

A power shortage during 1969-1972 was filled by some leased CNR RS-18's and two MLW leasers 675 and 676, RS-27's.

After a pause of several years two new units were bought in April 1972. These were a unique new model by MLW the M420TR, a 2000HP "transfer" unit designed like a switcher with road trucks. Alcan bought the only two units of this model! (A newer model sold only to Mexico.) Lettered for parent Alcan, they were in the same number series, 26 and 27. These were the last new locomotives bought for more than twenty years.

The used locomotive market was turned to for needs the following year when four RS-3's were acquired, two ex D&H and two ex RDG. After two years a used RS-11 ex SP was acquired followed by 9 C-420's all ex LIRR. All of these units would have cost far less than one new unit However, they turned to new units once again, this time from GE since MLW was out of business.

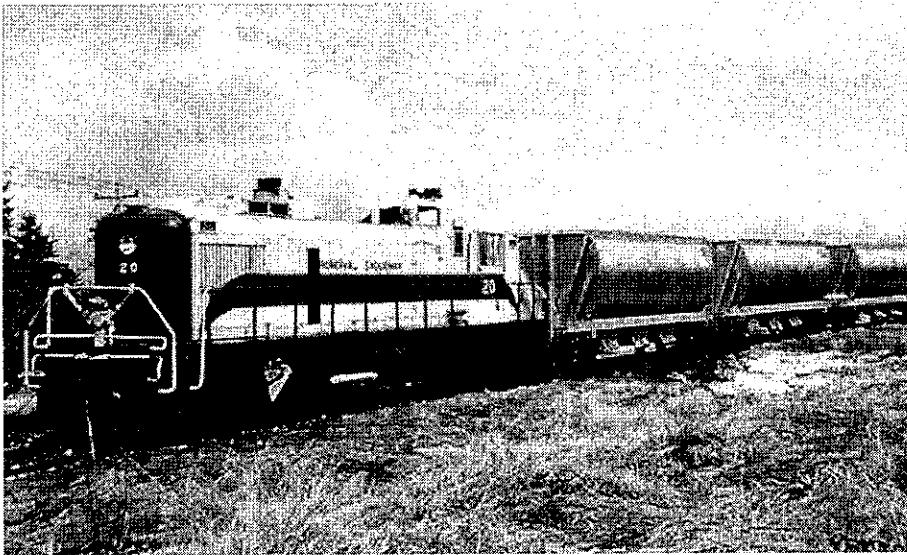
GE provided some leased demonstrator units in 1993. These were B23-7S (Super Series) remanufactured from U23B units. It was a way for GE to provide medium horsepower four axle units at less than the cost of brand new yet thoroughly renewed rather than just rebuilt. The program met with limited success, in Canada Roberval & Saguenay was the only taker. At the time, GE had a presence in Canada at the former MLW plant in Montreal, although these units were produced in Erie. GE was unable to get sufficient orders for new units and soon left Canada. BC Rail having been the only major customer and this was for just 22 units. This was before the success of AC powered units.

When next power was required they turned to AMF in Montreal for remanufactured GM units. This time GP40's (4 ex CN and 3 ex KCS/IC) were rebuilt into GP38-2's and the 7 units were delivered mostly in 1997.

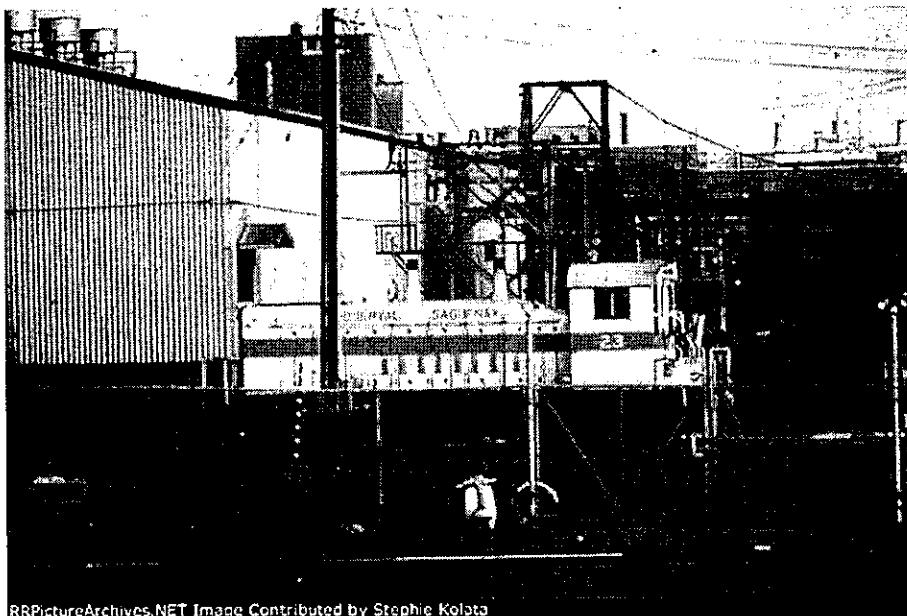
Alma & Jonquieres was absorbed by Roberval & Saguenay January 1, 1974. It had two used steam locomotives which were replaced by two new diesels, one in 1949 and one in 1951, both MLW S-4's.

[Gallery of electric and steam locomotives](#)

[Gallery of diesel locomotives](#)



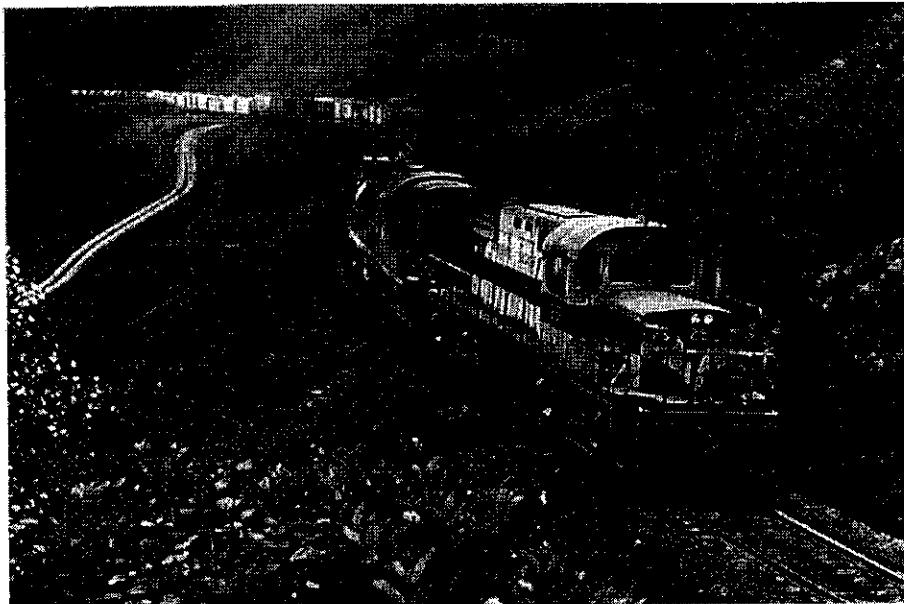
20 MLW RS-2 with aluminum hopper cars.  
Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection



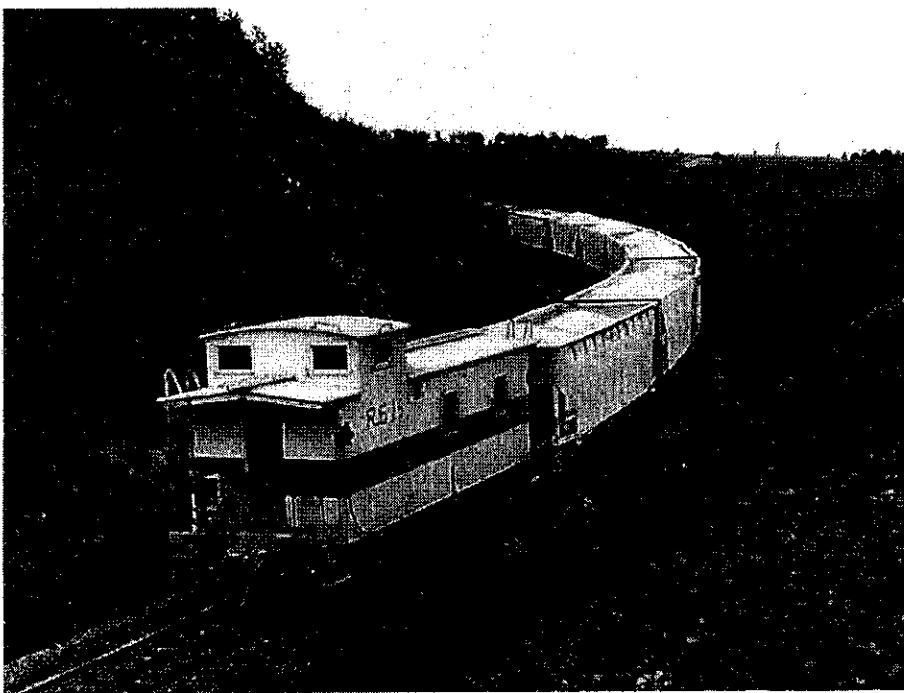
RRPictureArchives.NET Image Contributed by Stephie Kolata

23 GMD SW1200 A976 11/56 Only GM unit until recent years. Note motor scooter!  
9/30/1970

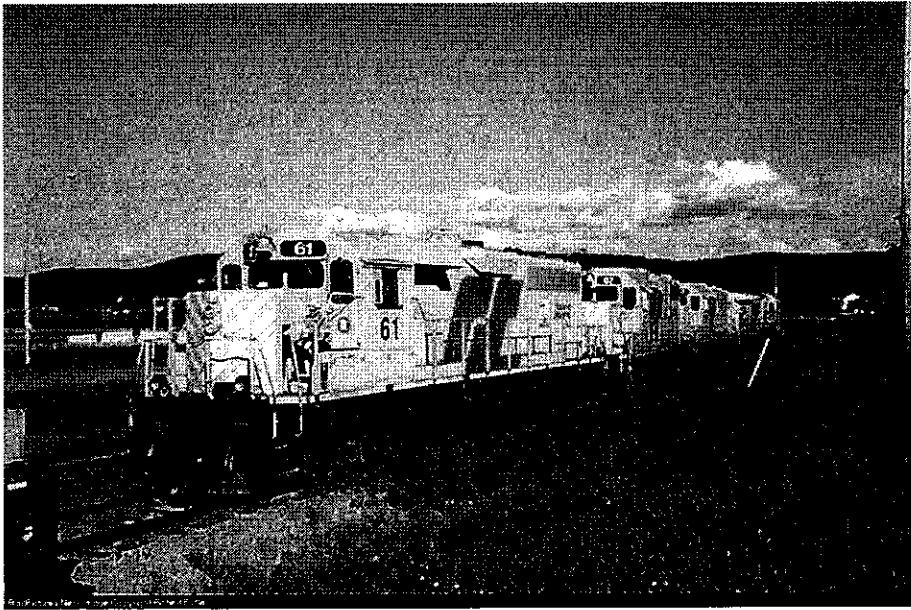
20_25_29 Port Alfred April 29, 1969 JBC Visuals/Bill Linley	38_37_35_40 up ruling grade enroute Arvida August 22/1983 JBC Visuals/Bill Linley



Coming and going at Mile 14. RS 25 with leased CNR 3691 August 27, 1971. *David M. More*

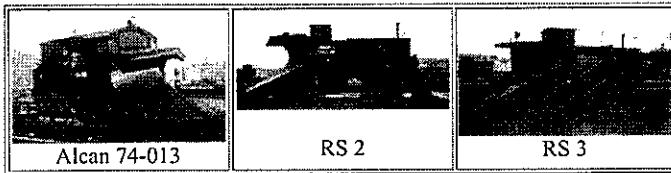


September 12, 2003 *Renaud Chodkowski*



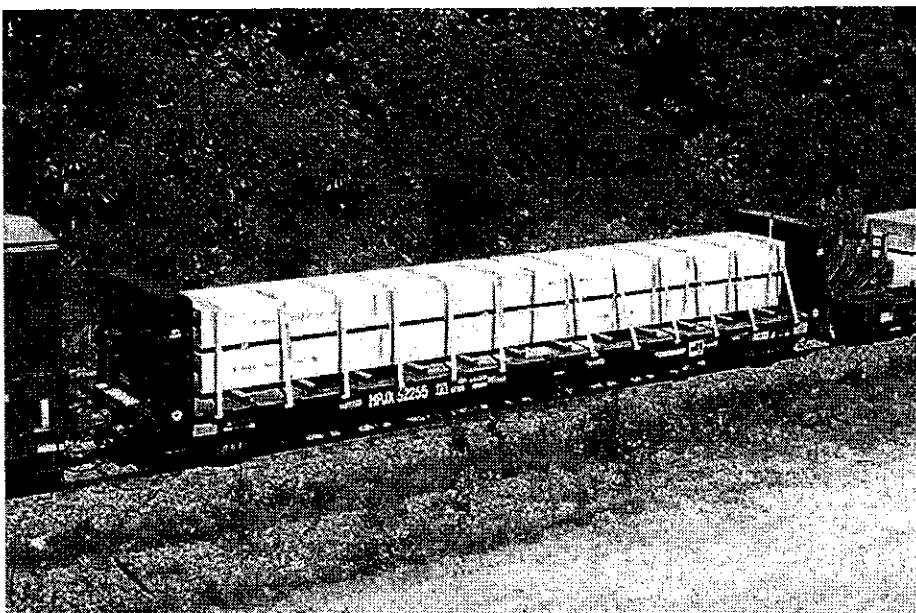
A 4 unit consist headed by #61 has just uncoupled from a string of hoppers in Port-Alfred and is in the process of running around the string of cars and heading back into town.

Port Alfred June 25, 2014 Robert Butler



Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection

1. Alcan 74-013 Made from the frame of one of the electric motors. Manufactured at the Chicoutimi Pulp Company's shops probably in 1911. Sold to ACOC in 1936. Arvida.
2. Plow #2 – Acquired by R&S from ACOC in 1943. Construction date unknown. Arvida
3. Plow #3 – Eastern Car Company 12/1928. Arvida

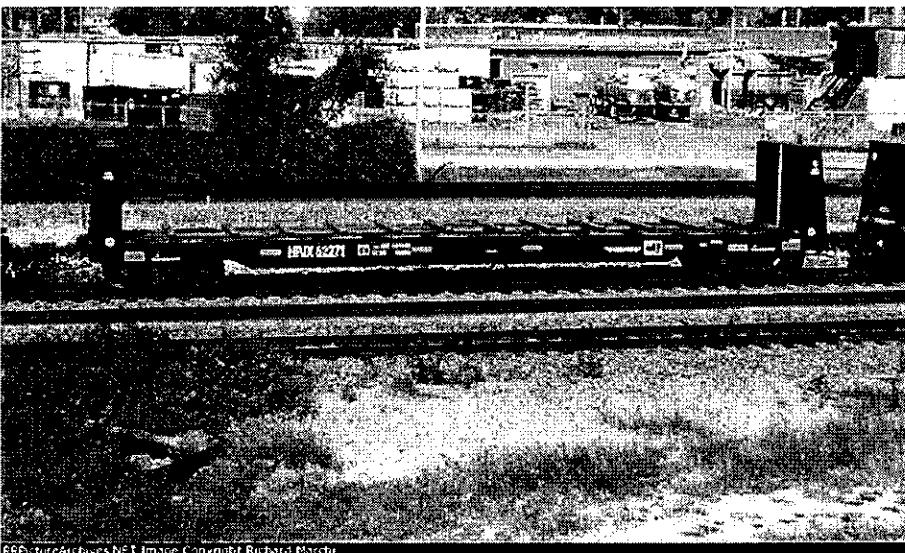


Modern bulkhead flat car built by NSC especially for very heavy shipments such as aluminum ingots.

Note the old style flat car with end blocking for these shipments.

HPJX (HELM-Pacific Leasing) 52200-52399 (200) 113-ton load National Steel Car.

Hamilton August 21, 2011 *Brendan Frisina*



FRP-storeArchives.NET Image Copyright Richard Marchi

HPJX 52271 empty bulkhead flat. Montreal 9/27/2011

### History of aluminium

[What's New](#) ~ [Articles](#) ~ [Stories](#) ~ [Archives](#) ~ [Photographs](#) ~ [Preservation](#) ~ [Library](#) ~ [Home](#)

Old Time Trains © 2005 2011 2012 2014

Member Site of

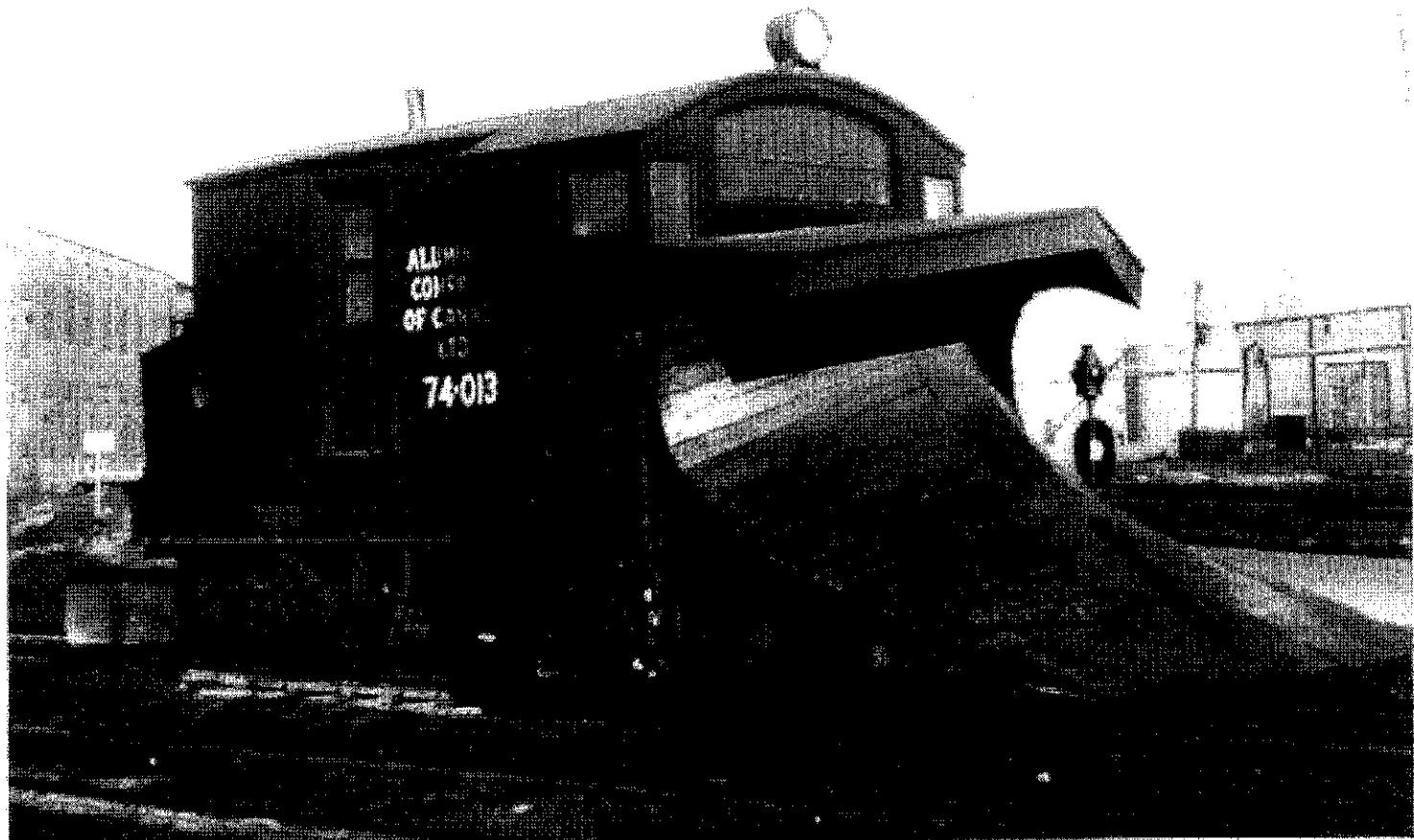
Search TrainWeb [?]

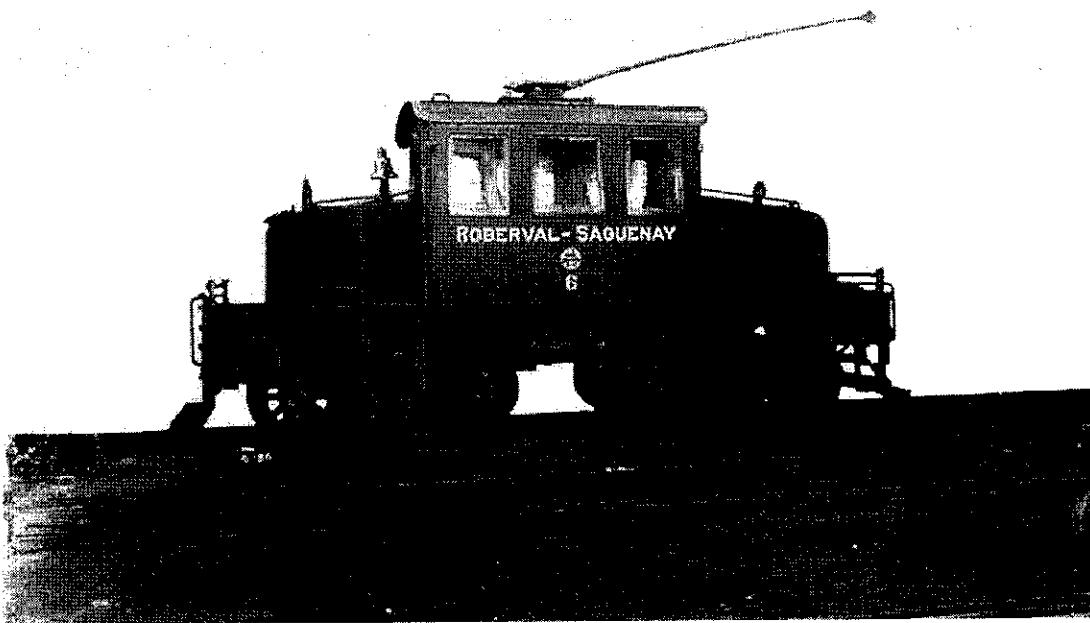
Powered by Google

MILWf

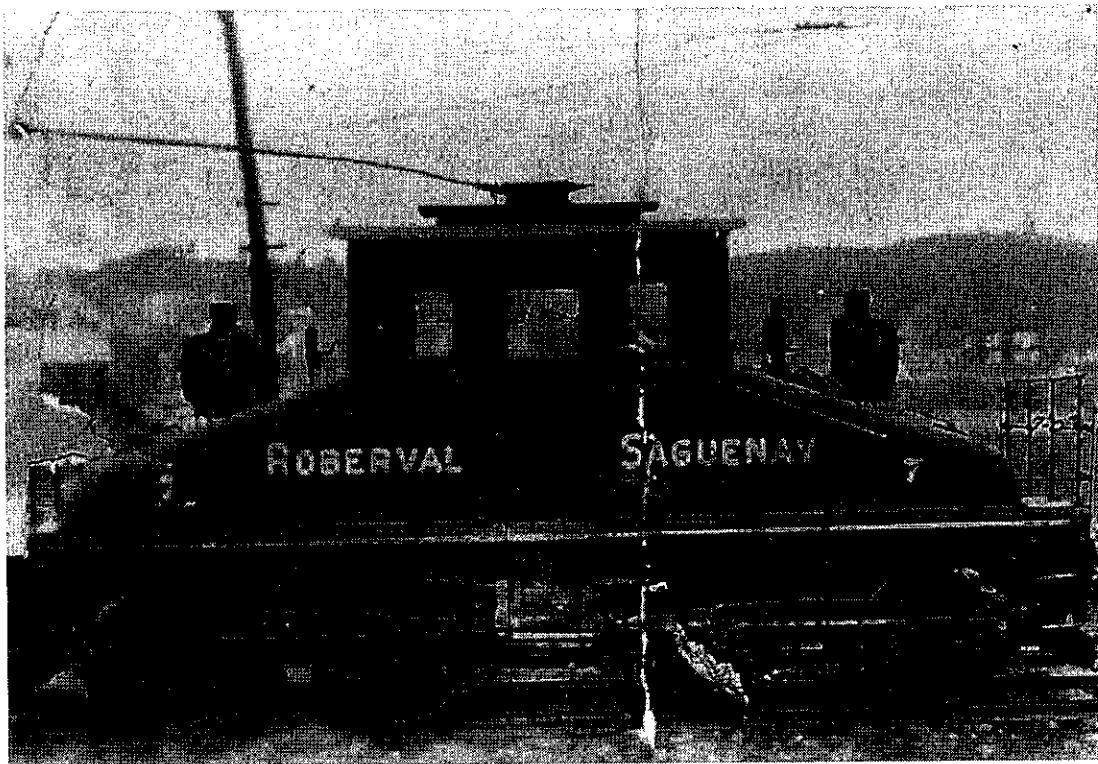
50% OFF

316L SURGICAL STEEL EAR CARTILAGE HELIX... C\$12.99



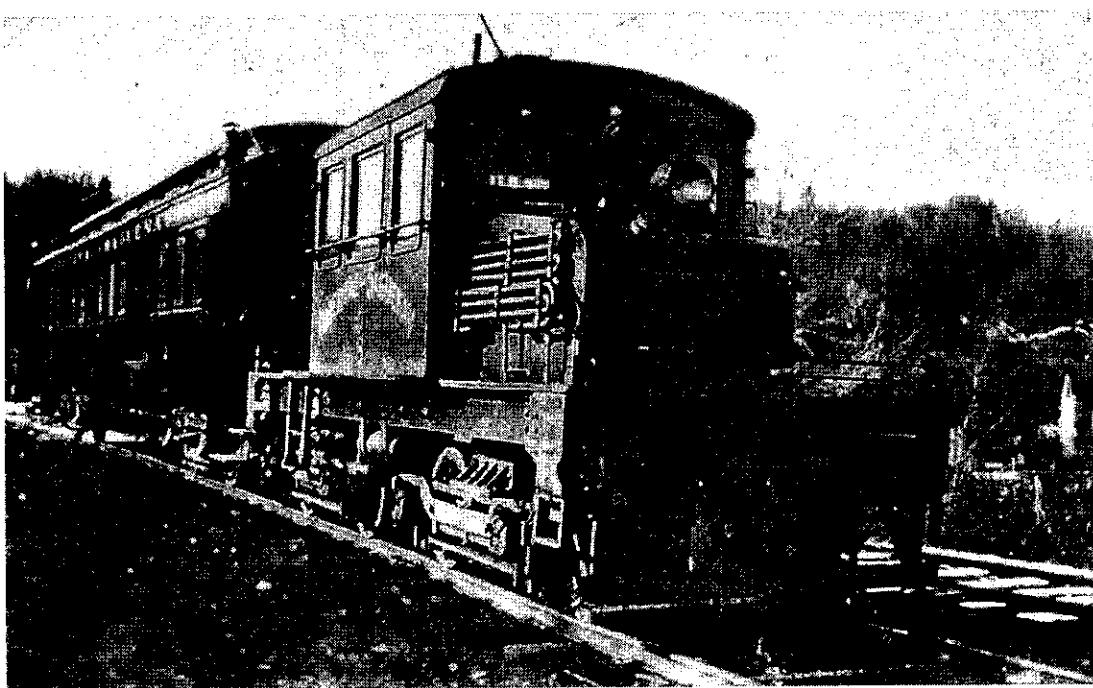


Roberval-Saguenay 6. Baldwin-Westinghouse built in 1912. Rebuilt as diesel-electric 8 (see below).

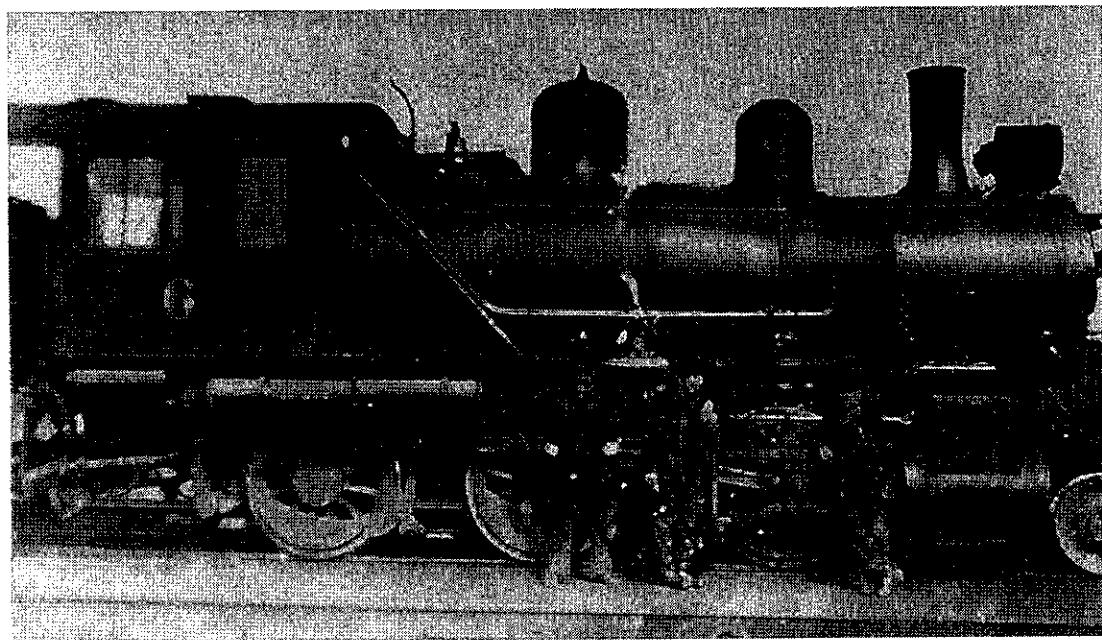


R-S 7 Built by General Electric, Schenectady, # 1458 1917. 500 volts. Class 100-8-A.  
Acquired from Van Loan Corporation but never used at Chicoutimi West. Scrapped 1952.

*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



R-S 8 (ex Chicoutimi Light and Power Company). Body built locally (?).  
Canadian Westinghouse 3/1913, 200 h.p. (four type 93-A, 50 h.p. Railway Electric Motors).  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*



#6 - 2-6-0 - Ex C&P 3 contractor on NTR  
Acquired in 6/1916 secondhand from the Canadian Equipment Company.  
Cyl. 19" x 26" Drv. 50" t.e. 28,720 lbs. Built by MLW 44263 1910  
Sold to Alma and Jonquière in 1923.  
*Courtesy of Rio Tinto Alcan, Ian Stronach Collection*

ROBERVAL  
SAGUENAY  
RAILWAY

PROGRES DU  
SAGUENAY

## LE CHEMIN DE FER DE LA Baie des Ha ! Ha !

Une assemblée dont les détails sont diversement commentés dans notre région a eu lieu vendredi dernier à Chicoutimi. Nous voulons rapporter aussi fidèlement que possible ce qui s'y est passé, dans l'espérance que la question de la voie ferrée soit une question de la plus grande importance et qui intéresse toute notre population.

Comme le titre l'indique, il s'agit, de la question que l'on discute depuis un temps prouvement morose, du chemin de fer de la Baie des Ha ! Ha !

Depuis la repliade des subsidies, c'est à dire depuis le jour où les subsidies qui devaient servir à construire le chemin de fer du Chicoutimi à la Baie des Ha ! Ha ! ont été appliqués à la construction d'une voie ferrée jusqu'à Chicoutimi seulement, nos voisins de St-Alphonse et de St-Alexis se sont bien en vain débattus pour obtenir que leurs droits acquis soient respectés et pour que le chemin de fer soit continu jusqu'à eux. C'était leur droit et, nous dirons plus, ils ne réclament que la réparation d'une injustice grave qui a été commise à leur regard, à leur insu et aussi à l'insu de presque tout le monde dans le comté. Cette transaction, on le sait, car la chose a été dite assez souvent, avait été préparée dans l'ombre, entre quelques personnes seulement, pour presser la continuation du chemin de fer de Chambord à St-Jérôme, St-Clément, Ille-à-Ville, Jonquière et Chicoutimi ; si lorsqu'elle fut connue, il était trop tard pour les intérêts de se récrier ; la loi était passée, les subsidies étaient repartis. Il fallut accepter le fait accompli. Si la moitié avait été éventée, jamais le gouvernement et les députés n'auraient pu faire le repliage, car ils auraient soutenu une véritable révolution parmi la population des paroisses intéressées.

D'autre part, tous les électeurs qui à peu près se sont faits sur la question du rôle du fer de la Baie des Ha ! Ha ! Les paroisses de St-Alphonse, de St-Alexis et du Laterrrière se sont penquées pour voter à chaque élection en faveur du candidat en qui elles avaient la plus de confiance pour leur donner le chemin de fer. Et malgré cela, l'uniax de leur vote, la réputation de leurs démarques ont toujours été sans résultat. La possibilité de la continuation de la voie ferrée semblait alors éloignée que jamais.

Et face de cette situation qui leur est faite, nos voisins de St-Alphonse se sont assurés d'être derniers les services de l'hon. Sébastien Choquette, le Québécois, et il a été décidé de former une compagnie locale qui, en ayant les subsidies fédéral et local, construirait elle-même le chemin de fer. Vendredi, l'hon. Sébastien, accompagné de M. B. A. Scott, maire de Roberval, qui s'intéresse à cette question, venu à Chicoutimi rencontrer un comité de citoyens de St-Alphonse, autorisé à agir au nom de la paroisse. Il s'agissait de jeter les bases de la Compagnie, de faire préparer les avis pour l'incorporation à la prochaine session. M. Jo Girard, député au fédéral, avait été invité à renoncer à ces nouveaux amis que quelques citoyens de Chicoutimi.

Il a résumé la discussion qui a suivi la conclusion de la nouvelle compagnie et assuré des sympathies du gouvernement de

la St-Jean, qui a suivi M. Ed. Bally et son bureau, qui sont aussi pris au parlement local pour la construction de la voie ferrée.

Qu'il ne peut compter sur les subsidies fédéraux, à moins qu'un député du comté, M. Girard, ne recommande à Sir Wilfrid Laurier de les payer à cette compagnie locale.

L'hon. M. Choquette, qui a aussi droit au but, a, dès l'ouverture de l'assemblée, expliqué à M. Girard qu'il l'avait invité afin de savoir, s'il serait disposé à donner une lettre s'engageant formellement à recommander à Sir Wilfrid Laurier le paiement du subside à la compagnie en vue de la formation ou à toute compagnie autre le chemin de fer.

M. Girard a d'abord répondu qu'il avait certains arrangements déjà faits avec MM. McLean & Mann, et Sir Wilfrid Laurier, et qu'il ne pouvait donner cette lettre. La discussion est revenue plus tard et finalement, M. Girard a dit qu'il n'entendait pas tomber dans un piège, qu'il ne savait pas ce qu'on voulait de lui, et qu'il ne donnerait jamais une lettre qui lui serait dictée par d'autres.

M. W. Lévesque a demandé à M. Girard de consentir à faire renouveler la compagnie, à même les subsidies, des dépenses préliminaires qu'elle pouvait être nécessaires à faire. Il n'a pas reçu la réponse qu'il attendait et sur ce, M. Girard s'est retiré.

L'assemblée s'est continuée paisiblement avec les avis et requêtes mal préparés et envoyés demandant l'incorporation de la nouvelle compagnie. Nous apprenons que nos voisins de St-Alphonse ont depuis adressé une requête à M. Girard, insistant pour obtenir la lettre qui lui a été demandée par leurs délégués.

### Chambre de Commerce du Saguenay

La Chambre de Commerce du Saguenay est formée, incorporée et a ses premiers officiers nommés. Telle est la bonne nouvelle que "Le Progrès du Saguenay" a la plaisir d'annoncer à ses lecteurs.

L'assemblée générale, convoquée par le Secrétaire, M. Ed. Bally, a eu lieu à Roberval. Un bon nombre de membres des comtés du Chicoutimi y assistaient, entre autres MM. Ed. Boivin, J. E. A. Dubuc, L. A. Audet, J.-E. Houssier, Edmund Higgs, J. D. Guay, S. Lepointe, De Duhéau, Edgar Larcombe, Henri Jallier, Desmaraux, Alphonse Tremblay, Napoléon Smith et autres. Aux différents stations entre Chicoutimi et Roberval, de nombreux marchands se sont joints aux membres de Chicoutimi et tous sont arrivés à Outalachea visiter les mines de pulpe, sur l'invitation de M. J. E. A. Dubuc, le nouveau directeur général. Le maire de Roberval, M. B. A. Scott et M. Dr Constantin vinrent rejoindre le parti avec un train spécial à Onaticheon, curiosité qui a été fort appréciée par tous.

L'assemblée a eu lieu à 2 heures dans la salle de l'Hôtel-de-Ville. Tous les marchands et principaux citoyens de Roberval étaient à l'hôtel de la St-Jean, assis, et vraiment nous avons vu une assemblée composée d'hommes aussi désireux de mener un projet à bonheur fin.

Les règlements ont été lus, étudiés, discutés et adoptés unanimement.

M. B. A. Scott a été élu président et M. J. E. A. Dubuc, vice-président de l'association, avec l'applaudissement de tous les membres.

Le bureau de direction du

Le St-Jean, qui a suivi M. Ed. Bally et son bureau, qui sont aussi pris au parlement local pour la construction de la voie ferrée.

Le Bureau de direction du Chicoutimi, qui a suivi M. Ed. D'Alles comme secrétaire, a composé de MM. Ed. Boivin, J. D. Guay, J. H. Brassard, Ed. Lemieux, J. Tremblay, (Alexis) J. Arthur Gauthier, A. Lepage et Juste DuFour.

Quelques discours ont été prononcés par MM. Dubuc, Guay, Boivin, L. P. Bibeau, Pierre Guérault, Notaire Coulombe, etc., tous dans le même sens. On se réjouit de la formation de cette Chambre de Commerce, nonobstant l'opposition, et dont la voix devra faire autorité auprès des députés, auquel des gouvernements, pour appuyer les grands projets à l'étude qui devrait faire notre région de plus en plus prospère. On a touché à la question du croisement du Saguenay, à la continuation du chemin de fer jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, et vers le hameau du Lac-St-Jean. On a parlé de nos questions en hommages d'affaires, les traitant à leur mérite seulement, sans y mettre de politique.

Tous se sont séparés cordialement, en se promettant une réunion ensemble prochainement, pour continuer l'œuvre que l'on a si bien commencée mardi.

En avant la Chambre de Commerce du Saguenay et attendez-nous à ce qu'il fasse de la bonne besogne.

November 14  
1907

## Les Chemins de fer de la Baie des Ha Ha

LA CONSTRUCTION SERA  
DOMMENAGE AU MOIS DE  
SEPTEMBRE. — LES TRA-  
VAUX DU MATANE ET GASPE  
AVANCENT RAPIDELEMENT.

Un interview du sénateur Chouquette, président de ces deux chemins de fer.

(Du "Soleil")  
Notre reporter ayant rencontré ce matin M. le sénateur Chouquette, président de la compagnie de chemin de fer de la Baie des Ha Ha (Ha Ha Bay Ry.) nous lui avons demandé de donner quelques nouvelles relativement à la construction du chemin de fer. M. Chouquette répondit qu'il était très heureux de nous donner quelques informations, ajoutant qu'il arrivait justement d'Alphonse pour assister à une assemblée des directeurs de cette compagnie et discuter trois propositions qui lui ont été faites pour construire ce chemin : l'une de MM. Vabenashir & Co, de Philadelphie, une seconde de Mr. Dickinson, représentant un banquier de New York, et une troisième de M. Dubuc, gérant de la compagnie de pulpe de Chicoutimi, représentant un syndicat français et belge. De plus, j'avais le plaisir, dit M. Chouquette d'avoir avec moi Mr. Wickated, ingénieur en chef de M.H. McKenzie & Mann qui est venu lui-même faire des relevés sur le parcours du chemin proposé. M.M. McKenzie et Mann n'ont pas encore complètement décidé eux-mêmes où mener cette année, mais ils n'ont donné une lettre d'engagement à opérer le chemin dès qu'il sera construit, de sorte que vous voyez que notre affaire progresse, et qu'avant longtemps ces braves gens de cette partie du pays auront aussi un chemin de fer. Comme la question était très sérieuse et les discussions assez longues à étudier, nous avons adjourné l'assemblée des directeurs au 2 septembre prochain alors que nous devrions donner un contrat de construction qui sera de suite ratifié à l'assemblée annuelle des directeurs et pour toutes les affaires de la compagnie de sorte que j'ai la plus grande confiance que le 2 septembre prochain, le contrat sera donné et les travaux commencés immédiatement grâce aux subides obtenus du gouvernement local et fédéral. Ces entreprises sont excellentes et c'est pour cela que plusieurs se disputent : Le Baie des Ha Ha est un port de mer superbe et peu profond, et qui est le débouché naturel pendant la saison de navigation du Lac St Jean et Chibougamau. Dès que ce chemin de fer sera construit, il n'y a pas de doute que le commerce du Lac St Jean doublera et le chemin de fer de Bébertal à Chibougamau nous aura fait un pas considérable. Nous avons avec nous les meilleurs hommes du district, et J.G. Scott, dont l'expérience est bien connue.

A une question relativement au chemin de fer Matane et Gaspe, M. Chouquette nous répondit d'abord qu'il remettait "Le Soisson" l'excellent article qu'il avait publié dans le journal "Chronique", et le déclara "Pour ce avoir fait". Il ajouta que le chemin de fer Matane et Gaspe, le contrat de construction est donné à la C.R. & G. Company de New York depuis le mois de juillet, et les travaux progressent rapidement. Ces dernières années, il n'a pas été terminé avant l'hiver, et les travaux doivent être achevés dans le courant de l'automne. Il a été terminé dans le courant de l'automne de l'an dernier.

Le travail a été arrêté depuis quelque temps, mais il a été repris récemment. Nous avons également commencé à construire le chemin de fer de la Baie des Ha Ha, mais nous n'avons pas encore commencé à construire le chemin de fer de la Baie des Ha Ha.

Voilà ce que nous avons à dire. Alphonse n'a pas encore commencé à construire le chemin de fer de la Baie des Ha Ha. Nous sommes en train de faire nos accords avec notre conférence. La repliage n'a pas été demandé par M. Petit, mais cette SAVANTE et PAYANTE opération a été exécutée par M. Jay Girard, au profit de M. Beemer, et hors la connaissance des intérêts de Chicoutimi et St Alphonse. C'est par les journaux que le repliage fut connu à Chicoutimi et comme je dis si bien à "Travaillleur", dans L'OR LA CAUSE DE LA CONSTRUCTION DE CE CHEMIN DE FER FUT COMPROMISE POUR BIEN DES ANNÉES. Et M. Girard, l'auteur du repliage, celui qui avait ainsi compromis pour bien des années la construction du chemin de fer à réussi à deux reprises à capter le vote au moins des deux paroisses de St Alphonse et St Alexis. Il est évident que nos voisins n'ont pas compris leurs véritables intérêts.

Depuis dix ans, nous avons dit bien des fois que le chemin de fer serait donné à nos voisins, lorsqu'ils consentiraient de ne dévier de Chicoutimi et d'assurer le trafic de notre localité. Notre prédiction se réalise. St Alphonse va avoir son chemin de fer et cela parce que le trafic de Chicoutimi est assuré à la nouvelle voie ferrée.

## La rentrée des élèves

En Séminaire les élèves pensionnaires rentrent le 4 septembre prochain à 6 heures du soir.

Les classes commencent le lendemain.

La rentrée des élèves au Couvent de Béthanie aura lieu mardi, le premier septembre.

L'ouverture des classes a été reportée au 1er septembre au couvent et au 1er octobre au vieux couvent, et sera le lendemain, mercredi, à 8 heures A. M.

M. l'instituteur Savard nous prie d'annoncer que toutes les écoles des comtés Chicoutimi et Lac St Jean devront ouvrir le mardi, 1er octobre prochain, à 8 1/2 heures A. M.

## L'établissement de M. Alf. Godbout

Nous annonçons la semaine dernière que M. Godbout fermait sa manufacture.

Ce n'est pas tout à fait cela.

M. Godbout a diminué considérablement son personnel, vu la rareté de l'ouvrage, mais il est encore en position de faire tous les ouvrages que l'on voudra bien lui confier à avec promptitude.

## A St-Bruno

M. et Madame Th. Pearson, de Latrière sont en promenade à St Bruno, chez leur fils M. Thomas Pearson.

Madame Joseph Bouchard de Chicoutimi est en visite chez son beau frère, M. Xavier Bouchard.

Madame Théodore Pearson, de cette paroisse sont revenus d'un promenage à Chicoutimi et Latrière.

Samedi dernier le feu a détruit la fromagerie de M. Léger Nérin. M. Nérin avait une assurance de \$450.

Les travaux de reconstruction sont déjà commencés. En attendant, les personnes sont obligées d'aller porter leur lait à la fromagerie du village.

Mardi, le 18, Monsieur Georges Clément de St Jérôme, conduisait

Aug 26  
1908

## Le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!

Les travaux de construction de la nouvelle voie ferrée se poursuivent avec vigueur. L'hiver n'a pas encore été assez rigoureux pour les arrêter. 275 manœuvres sont à l'ouvrage.

Le déblaiement de la Savane qui présentait des difficultés assez nombreuses, n'en est pas moins presqu'entièrement terminé. Quelques jours encore et les 2 milles et demi de marais qu'il fallait drainer puis terrasser seront prêts à recevoir les dormants et les rails.

Les 70 hommes qui travaillent à faire disparaître la forte colline, située sur la terre de M. Siméon Larouche, poursuivent avec courage, sous l'œil des entrepreneurs et de leurs contremaîtres, la tâche qui leur a été donnée d'accomplir. S'ils peuvent y travailler tout l'hiver comme on l'espère, au printemps, il ne restera que peu à faire, si toutefois il reste quelque chose.

Les sous-entrepreneurs Villeneuve et Dufour ont sous leur ordres 20 hommes qui travaillent au terrassement de la voie près de la Rivière à Mars. Il ne reste que peu à faire de ce qu'ils ont entrepris.

Noël Tremblay, avec 25 hommes dont 10 italiens, s'emploient aux travaux de la voie près des Ecorchats.

Mr Girard, avec vingt hommes, est occupé à déblayer et terrasser à l'endroit connu sous le nom de Fer à cheval.

Bref, les différents contingents de terrassiers sont tous à l'œuvre et se livrent avec ardeur, sous la direction des contremaîtres et des entrepreneurs en chefs, à parfaire la voie en aussi peu de temps que possible, afin qu'au mois de septembre 1910, elle soit prête à la circulation des convois.

Selon les termes du contrat, passé entre la Cie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! et O'Brien, Gagné et Jennings, ces derniers se sont engagés à livrer la voie à la Cie le 1 Septembre 1910.

A moins d'événements imprévus, ou de contretemps fâcheux, les entrepreneurs n'hésitent pas à déclarer qu'ils auront certainement terminé leur entreprise avant septembre 1910 et que la voie, avec ses rails, ses poutres, sa ligne

December 9

1909

November  
24  
1910

La voie traverse le rang St-Pierre. Du rang St-Pierre au rang Mathias, la distance est d'à peu près 3 milles.

C'est là que le chemin de la Baie des Ha! Ha! touche au Québec & Lac St-Jean. Les deux lignes sont déjà raccordées et la circulation réciproque des trains est un fait accompli. Au printemps, une gare sera construite à cette jonction, où voyageurs et marchandises seront à l'abri.

M. l'ingénieur Vallée inspecte particulièrement les terminus de la voie, puis le train reprend la direction de la gare Labrosse où il s'engage sur la voie principale qui bâtie à St-Alphonse. M. Vallée examine encore quelques uns des ponceaux en béton que la Cie a édifiés sur tout le parcours de sa voie. Il ne peut manquer de constater que ces ponceaux comme du reste tout le travail exécuté jusqu'à présent sur toute la ligne ne laisse rien à désirer. A ce sujet, par ce qui est déjà accompli, remarque M. Vallée, il n'y a pas à dire. La voie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! sera, toute courte qu'elle est, l'une des plus modernes et des plus pittoresques du Canada. L'entreprise sera complètement terminée.

Sur la ligne principale, dont la première couche de ballastage est posée, le train circule presque sans secousse. Il traverse le rang St-Thomas où il y a arrêt facultatif, puis passe peu après sur le pont de la rivière du Moulin avant de s'engager dans la savane de St-Alphonse. Arrivé de la rivière du Moulin, l'ingénieur du gouvernement s'arrête pour examiner soigneusement la construction en béton armé, longue de 80 pieds, que la Cie a jetée sur cette rivière. Il en constate la solidité ainsi que l'élegance des lignes. Ce pont n'a qu'une seule arche et ses assises reposent sur le roc vif tout comme pour le pont Arnaud. Il jette un coup d'œil sur les travaux déjà assez avancés de la construction de l'embranchement de Laterrière que M. Bouliane a entrepris il y a quelques semaines. C'est au pont de la rivière du Moulin que se raccordera à la voie principale, ce tronçon de Laterrière, long de 7 milles et qui sera terminé dans le cours de l'été prochain.

La Cie construira au printemps, une gare régulière à cet endroit qui portera le nom de Jonction Laterrière. Le train passe ensuite les rangs Ste-Famille et St-Roch où il y aura arrêts facultatifs.

A St-Louis de Bagot que l'on atteint ensuite, une gare fixe sera bâtie. Au rang Anicet, 4 milles plus bas, on rencontre la gare Cimon, gare facultative qui rappelle le nom d'un homme dont tout le monde connaît le dévouement à l'entreprise qu'il a le bonheur de voir aujourd'hui réalisée. M. l'abbé Henri Cimon, curé de St-Alphonse, a, en effet, contribué plus que tout autre à donner à ce projet l'impulsion qui lui était nécessaire pour arriver à bonne fin.

A un mille de la gare Cimon, du sommet des montagnes sur lesquelles passe le chemin, le panorama superbe de la Baie des Ha! Ha! s'offre à la vue pour quelques instants avant d'entrer dans les coupes qu'il a fallu pratiquer aux flancs de ces mêmes montagnes pour descendre vers la rivière à Mars.

Le convoi s'arrête à l'endroit même où eut lieu le désastreux éboulement qui couta la vie à l'ingénieur Gagné et au terrassier Suédois Oisen. Les 50 000 verges que l'explosif déplaça au jour de l'accident sont maintenant recouvertes de neige qui cache au regard l'étendue du désastre. Les travaux exécutés depuis en ce lieu ont fait disparaître beaucoup de ce qu'il y avait de sinistre à la vue immédiatement après l'accident.

A quelques pas de là, la butte de sable qui sert au ballastage de la voie. M. J. Brassard y dirige une équipe d'hommes qui redressent une voie d'évitement et chargent, au moyen de la pelle mécanique,

# INSPECTION DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES HA! HA!

Par M. Vallée, Ingénieur en Chef du département des Travaux Publics de la Province de Québec

Le 21, un train spécial conduisait M. l'Ingénieur Vallée sur tout le parcours de la nouvelle voie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!, dont il était chargé par la loi de faire l'inspection. A bord du train on remarquait, outre M. Vallée, M. J. E. A. Dubuc, Président de la Cie, M. l'Ingénieur Jean Gréon, M. le Gérant J. G. Moquin et quelques autres.

Le départ du convoi eut lieu à 8.15 hrs du matin, de la gare du Bassin. Cette gare d'attente, avec sa salle d'attente toute neuve et son bureau de télégraphie, est fort convenable. M. Gousse en est le chef.

Le train se dirige d'abord vers le rang Mathias où le chemin de la Baie des Ha! Ha! se raccorde au Québec & Lac St-Jean. Il passe avant d'arriver à ce terminus de sa ligne, par la gare Labrosse, ainsi nommée en souvenir de missionnaire Jésuite qui, au siècle dernier, évangélisa les environs de cette région du Saguenay que traverse aujourd'hui la nouvelle voie ferrée. La gare Labrosse est à 1000 à 1200 pieds du rang St-Paul. Il ne sera pour le présent du moins, qu'une gare d'arrêt facultatif. C'est à cet endroit que l'embranchement qui part des usines de la Cie de Pulpe se raccorde à la voie principale. Il y a là deux bâtisses, dont une est destinée à recevoir le télégraphiste et l'autre les marchandises et le courrier de la Cie. Un peu plus loin à une courte distance du rang St-Paul, le train traverse le pont Arnault, qui relie les deux rives de la rivière Chicoutimi. Ce pont est construit en béton armé; l'épreuve qu'on lui a fait subie, il y a quelques semaines, en présence de l'ingénieur Shandley, démontre qu'il est d'une solidité absolue. Deux locomotives pesant 30,000 livres chacune et trainant trois wagons chargés de charbon pourront lui imprimer la moindre inflexion. Les trains de construction le traversent tous les jours sans qu'on ait encore pu constater qu'il ait bougé d'une fraction de ligne. Ainsi les rumeurs absurdes qui ont circulé il y a quelque temps au sujet de la résistance de ce pont n'avaient pas leur raison d'être. L'ingénieur Vallée descendit du train à cet endroit et fit du pont un examen attentif. Il questionna longuement l'ingénieur Gréon sur son mode de construction.

Le pont Arnault est long de 225 pieds et possède trois arches. La principale, longue de 113 pieds et située au-dessus de la rivière même, est reconnue comme une des plus grandes arches qui existent ailleurs. A quelques pieds en amont de ce pont se trouve une chute assez puissante, capable de produire une force motrice de 8 à 10000 chevaux-vapeurs. En cas de crue un bassin d'un demi mille carré.

Un peu plus au nord Arnould, dans la direction du canton Jonquieres, la voie traverse le rang St-Pierre. Du rang St-Pierre au rang Mathias, la distance est d'à peu près 3 miles.

C'est là que le chemin de la Baie des Ha! Ha! touche au Québec & Lac St-Jean. Les deux lignes sont déjà raccordées et la circulation réciproque des trains est un fait accompli. Au printemps, une gare sera construite à cette jonction, où voyageurs et marchandises seront à l'abri.

M. l'ingénieur Vallée inspecte particulièrement le terminus de la voie, puis le train reprend la direction de la gare Labrosse où il s'engage sur la voie principale qui mène à St-Alphonse. M. Vallée examine encore quelques uns des ponceaux en action que la Cie a construits sur toutes les paroisses de sa voie. Il a pu, grâce à ce de constater que ces ponceaux comme du reste tout le travail effectué jusqu'à présent sur toute la ligne ne laisse rien à désirer. Ainsi, par ce qui est déjà accompli, remarque M. Vallée, il n'y a pas à redouter que la voie du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! sera, toute court, l'une des plus malades et des plus pittoresques du Canada. Ces jeudi l'entreprise sera complètement terminée.

Sur la ligne principale, dont le première couche de la chaussée est posée, le train circule presque sans secousses. Il traverse le rang St-Thomas où il y a arrêt facultatif, puis passe peu après le pont sur la rivière du Moulin ayant de s'engager dans la savane de St-Alphonse. C'est de la rivière du Moulin, l'ingénieur du gouvernement s'arrête pour examiner soi-

que, les wagons tombereaux qui distribuent ensuite ce sable sur toute la voie. M. Brassard affirme qu'il aura le temps de l'inspected, avant les fortes neiges le peu qu'il lui reste à faire.

Le train reprend la direction de St-Alphonse d'où il continue jusqu'à 4 milles. Il suit la courbe de 6 degrés, en forme de fer à cheval, qui décrit la voie pour descendre la pente d'un pied et quart avant d'arriver sur les bords de la rivière à Mara, qu'il longe jusqu'à l'entrée du village. Avec une telle pente, l'ingénieur Gréon compte qu'un loco-motive peut facilement traîner sans efforts 25 à 30 wagons de marchandises. Le demi-cercle du fer à cheval, du haut au bas de la pente, donne une différence de niveau de 206 pieds, sur une distance de 700 pieds en ligne droite.

Cette courbe franchie, le premier train des voyageurs du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!, après avoir encore parcouru 4 milles, s'arrête à son terminus actuel de St-Alphonse. Le sifflet de la locomotive réveille les échos endormis de ces lieux encore vierges de ces bruits qu'apporte la circulation d'un convoi. Des demeures échelonnées le long de la voie, sortent hommes, femmes et enfants qui saluent le train au passage.

Plusieurs d'entre eux doivent s'imaginer qu'ils rêvent. Pour plusieurs, en effet, la construction du chemin de fer de St-Alphonse n'a jamais été autre chose qu'un rêve ou un engin électoral à l'usage des politiciens qui s'en servent depuis trente ans pour bernier le peuple et qui continuaient à le bernier encore maintenant que le chemin est construit en disant que ce chemin n'est pas ce qu'il devait être, qu'il est trop long, qu'il ne passe pas où il devait passer et ne profitera qu'à des intérêts particuliers.

Ces aveugles incurables, ces gens de mauvaise foi, ne méritent pas qu'on s'occupe d'eux. La discussion avec eux est inutile. Pendant qu'ils ergotent vainement qu'ils s'épuisent en discussions stériles sur la possibilité et l'impossibilité d'une œuvre, les hommes d'œuvre les accomplissent.

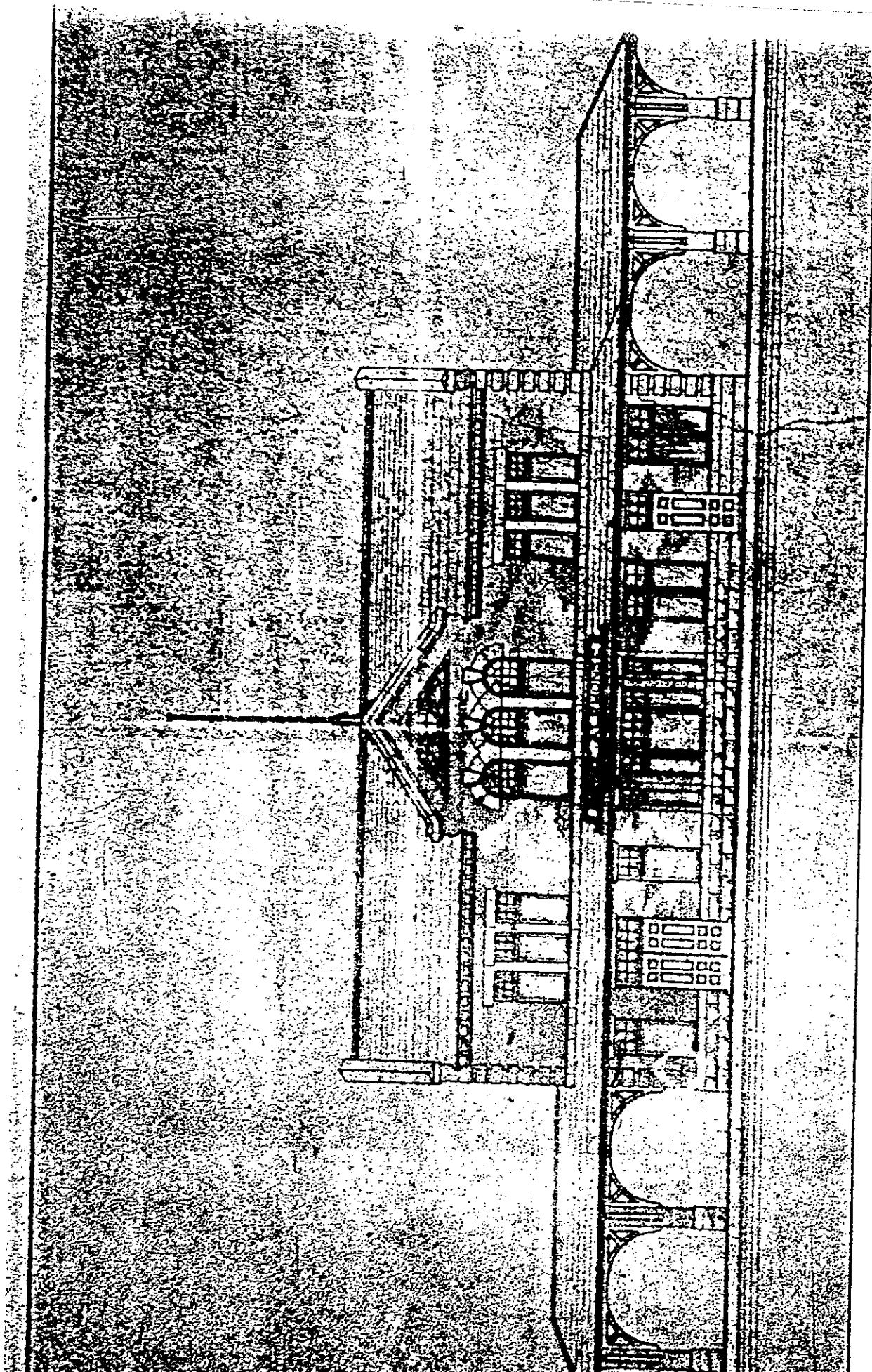
A St-Alphonse, M. Vallée inspecta la gare temporaire qui comprend salle d'attente, salle à bagages, bureau de télégraphe et de téléphone. En attendant mieux, cette gare est très passable et peut certainement servir jusqu'à ce que la voie soit rendue à son terminus définitif, au cœur même de St-Alphonse du village. Au printemps prochain, après le règlement des difficultés existantes si elle sont susceptibles d'être réglées, le prolongement de la voie se poursuivra sans plus de retard, et la jolie gare dont la Cie a fait faire les plans sera érigée à l'endroit qui a été choisi, près du quai qu'elle fera construire pour le chargement des navires qui devront transporter les produits industriels et agricoles de la région.

Le dîner pris dans le camp situé vis-à-vis chez M. Sy Larouche, le train repart à une heure et trente minutes pour Chicoutimi où il arrive à 2.30hrs. P.M.

Des arrangements sont à la veille d'être conclus entre la Cie du Québec & Lac St-Jean et la Cie de la Baie des Ha! Ha! qui permettront à cette dernière de se servir de la gare de la première Cie, près du quai du gouvernement.

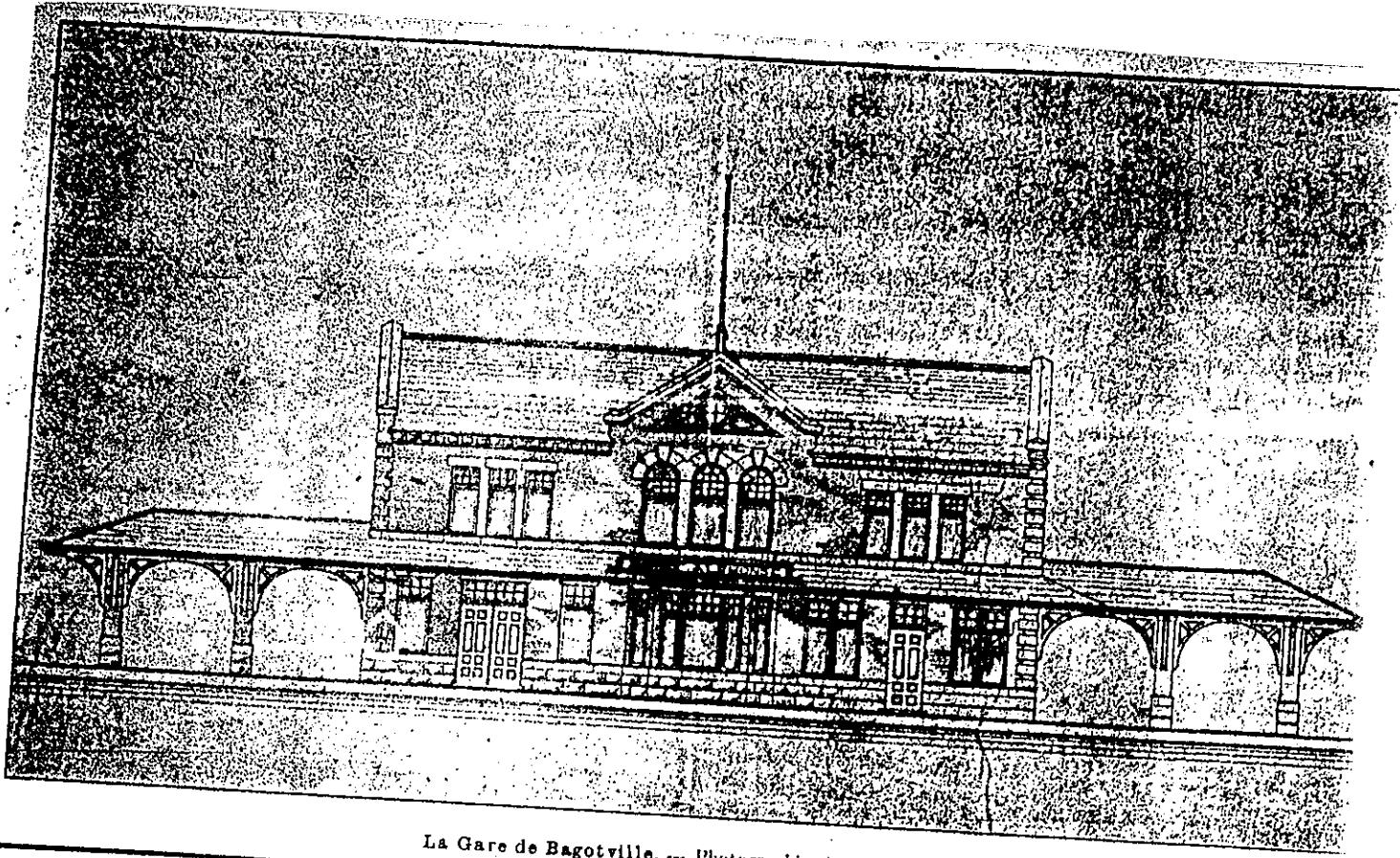
November 24

1910



La Gare de Bagotville. --- Photographie de J. E. Lemay.

December 15 1910



La Gare de Bagotville. --- Photographie de J. E. Lemay.

## TRAIN SPECIAL

siture pour St-Alphonse.  
oard for Bagotville.  
st plus St-Alphonse, c'est.. Bagotville qu'il faut dire, et sur ce  
e citoyens de Bagotville n'entendent pas badinage. C'est  
n'est-ce pas? Bagotville.  
Messieurs, il y a de la place pour tout le monde.

avec les autres, ayant les autres, très honorable député aux  
s, montez M. Jos. Girard. Il est convenable que vous montiez  
N'est-ce pas vous qui l'avez bâti, ce chemin? N'est-ce pas  
subsides que vous avez obtenu à la compagnie que nous pou-  
en chars de Chicoutimi à Bagotville? Vos titres à la recon-  
publique sont bien supérieurs à ceux de M. Chopinette et Le-  
ais montez donc! Qu'est-ce qui vous retient?

rd: Votre voie ferrée, elle est trop longue d'abord, puis trop  
n'ose m'y aventurer. Les fatigues d'un voyage si long m'é-  
t. Et s'il se produisait un accident comme celui de l'an der-  
ection Laterrière, où j'eus la douleur de perdre mon ami Bel-  
villirent périr l'ingénieur Taché et le Notaire David Maltais,  
ies qui me sont indispensables!

e courrai pas ce risque et n'exposerai pas le pays à la pertur-  
l'en suivrait si je venais à disparaître de la scène politique en  
Ne riez pas. Broët, mon ami regretté, a bien trouvé la mort  
lent de chemin de fer, au moment où j'avais le plus besoin

vé aux gens de votre espèce. Vous n'y serez pas à l'étroit, ca  
serez seul. Il y a là tout ce qu'il faut pour vos épanchemen-  
ts. A peine Shocking avait-il mis la patte sur la plateforme qu'  
que le sifflet de la locomotive annonce le départ du train, presqu'aussitôt pour Bagotville. Il avait déjà pris  
assez rapide lorsqu'apparut en courant Jérôme, avec  
reils à vues animées, mais il était trop tard. Pour se d'  
d'avoir manqué le train, il tira les portraits de M. Girard et  
Hercule qui n'avaient pas encore quitté la salle d'attente.

December 15  
1910

re, il aurait au moins 10 minutes de repos...  
plir avec vos vieilles blagues. Si vous ne voulez pas venir avec nous autres, dites-le donc franchement et ne vous faites plus d'histoires.

Mais ôtez-vous, vous gênez la circulation. Ne voyez-vous pas qu'il y en a d'autres qui ne sont pas aussi particuliers que vous et qui veulent profiter des billets de faveur que nous distribuons aujourd'hui.

Faites donc de la place à votre ami et chef de patronage, le chef aussi des partis conservateur et autonomiste de Chicoutimi, l'ami Elzéar. Laissez donc ce monsieur libre de faire un tour d'inspection de la nouvelle ligne. C'est un monsieur honnête qui veut se rendre compte par lui-même si toutes les sottises qu'il a écrites contre la compagnie et ses promoteurs sont bien exactes.

As-tu ta passe, Elzéar? Quel numéro? 470. C'est bien, monte; tu entreras dans le compartiment réservé aux innocents. Il est à l'arrière du wagon No. 12. Tu pourras fumer. Gêne-toi pas! La boîte de cigarettes est sous le siège. C'est des Sir Wilfrid. S'ils sont trop forts pour toi, tu pourras fumer du Rose Quesnel. Il y en a en masse dans une blague, sous le même siège.

Tiens, c'est vous l'oncle Hercule. Comment ça va? Le célibat n'a pas l'air à vous trop maganer. Vous avez le teint frais comme celui d'une jeune fille. La Cie est trop honorée de votre présence. En son nom, je vous invite à monter.

L'oncle Hercule qui aperçoit Renaudot, avec son crayon de mine fièrement campé sur l'oreille droite, fait un pas en arrière et refuse d'atterrir plus loin. "Ce maudit Renaudot-là va encore me mettre dans sa gazette et tire de moi comme si j'embarquais sur le Storm King, ejacule notre oncle. Quoiqu'il m'en coûte de ne pas me servir de ma passe, je ne puis me rencontrer avec un homme comme lui. Je me respecte trop pour être vu avec ce paroissien-là. Il n'est pas même congréganiste. Attendez-moi, M. Girard, on va s'en aller ensemble. C'est pas un bon train pour nous. Nous prendrons le régulier plus tard, car il faut pas manquer la bénédiction. Monseigneur va y être. D'ailleurs, j'ai ma passe. Elle doit être valide sur le régulier comme sur le spécial? Si elle ne l'est pas, je paierai. Vous êtes bien chanceux, vous M. Girard, qui, comme député, voyagez gratuitement partout.

Que je voudrais donc être à votre place.

Ranger-vous, notre oncle, que j'y monte, moi dans ce train qui vous effraie. J'en ai pas pour moi de ce petit médecan qui s'appelle Renaudot. Et d'un pas majestueux, mais alerte, car il ne fait rien qu'avec majesté et grâce, Léo escalade le marchepied du wagon, se fait ouvrir la porte par le serre-frein et prend tout un siège pour lui seul.

Léo est un homme qu'aucun événement n'émeut. Conscient de sa propre importance, surtout depuis qu'il remplit ses nouvelles fonctions, il est comme Germaine dans les Cloches de Corneille qui s'étonne qu'on le croit capable d'avoir peur d'un homme, lorsque tout un régiment ne lui ferait pas peur.

Votre billet, Monsieur? Je n'en n'ai pas, mais je suis membre de la Presse associée. Voici ma carte d'affiliation. Je représente le *Travail*, le grand quotidien de la métropole du Saguenay où j'écoule ma prose sous le nom de Shocking.

Ah! et vous qui, dans votre dernier numéro, avez éclaboussé le président de notre ligne, M. le Sénateur Choquette, de votre littérature oxymorale, laissez-moi vous dire que vous avez eu une excellente idée. Vous appeler Shocking. C'est un nom qui va vous aider à faire chose que vous faites. Entrez, nous allons vous faire voyager de vous transporter. La loi nous force à faire ça, mais il nous faudra passer dans le compartiment réservé.

chemin de fer de ceinture, en retirer tous les biensfaits ferrée aux territoires qu'elle traverse chemin de fer aidera la colonisation qui n'attendent que des bras robustes à croire que le projet de Dubuc, s'développer les puissantes chutes qui faire donner de l'énergie motrice; n'qu'un chemin de fer, en facilitant le temps les échanges commerciaux avantageux au point de vue agricole chemin de fer de ceinture, tel Dubuc, ne sera avantageux qu'à lui plus aisément et plus rapidement à y arracher à Dubuc la promesse les 200 milles carrés qu'il recevrait provincial pour bâtir ce chemin, pass jamais cela. Votre bois, il le ve Oujatchouan. Vous me direz peut alimenter les usines dont il est le et qu'il lui coûterait beaucoup plus la région de la Périobuka que dans qu'il administre. Vous n'y êtes pas bons que cet accapareur veut s'empêtrir à vous de vous méfier d'un tel hon. votre député. C'est lui qui sait de de Pulpe de Chicoutimi et de O coulé sur les limites de votre territoire vous n'y mettez bon ordre. Laissez comme en tout le reste. M. Girard conseils. N'est-ce pas lui qui a de tomber? C'est en suivant ses conseils que la colonisation dans le surtout depuis que M. Girard a fmet d'étendre le champ de ses

Si Dubuc veut bâtir un chemin à ses propres dépens, comme les compagnies qui ne reçoivent rien M. Girard, lui-même pour le che

Si Dubuc veut du bois qu'il le de votre région. Conservez-le pour se développera assez vite. Vous

C'est ainsi que vous parlez qui n'a jamais pensé qu'au bien pour être appelé à traiter devant vous le chemin de fer de St-Félicien s'installera la ferme expérimentale et vrai qu'il a voté pour le bill de n. D'ailleurs son maître le lui commande de sa part aurait amené la pert

Suivez M. Girard et vous irez

Abonnez-vous au  
Abonnements:

Eta

# Du Chemin de Fer de La Baie

Par S. G. Mgr M. T. Labrecque

Mardi, le 13 du mois courant, Mgr Labrecque, évêque de Chicoutimi, accompagné d'un nombreux clergé, allait à Bagotville pour y faire la bénédiction publique et solennelle du chemin de fer de la Baie des Ha ! Ha !

Un train spécial, sous la contrôle du gérant-général lui-même, M. J. G. Moquin, quittait la gare de Q. & L. S. J. à 1 heure de l'après-midi et se rendait en droit ligne à Bagotville, ne s'arrêtant pas au Bassin pour y prendre quelques invités et aux rangs Ste-Famille-St-Louis où M. le curé Hilaire Marceau et quelques citoyens de Laniel, qui n'étaient pas mons à Chicoutimi, se joignirent au groupe déjà en route.

A l'arrivée du train à Bagotville, M. le curé Chinon, MM. Lévesque et Simard, maires du village et de la paroisse, entourés d'une foule considérable qui couvre tout le terrain de la gare, souhaitent la bienvenue à Sa Grandeur et à sa suite.

Des traîneaux emportent immédiatement vers l'église aussi vite que le peuvent nos bons petits chevaux canadiens et

que le permettent l'état des rues, "Vous avez voulu que la religion le contingent de Chicoutimi et vint ici répandre en ce jour ses bénédictions. Sur tout le paroisse et ses prières, et je suis sûr, de la gare à l'église, la heureux de répondre à vos vœux, au départ des migrants sont pavoiés en son nom. En appelant les bénéfices des drapeaux anglais, canadiens, français, et Carillon-Sacré-ferré, vous rendez à Dieu un hommage. Les cloches sonnent à toute majeure solennité d'adoration" et de volée; elles appellent le peuple au temple du Seigneur et lui rappellent qu'il faut renforcer le Dispenseur de tout bien, même et surtout les chemins de fer qu'il permet aux hommes de construire.

Monsieur, après quelques instants au presbytère, entre à l'église suivi de son clergé et des personnes qui l'accompagnent. Celle-

ci est remplie comme au jour des grandes fêtes. Sa Grandeur chante elle-même le salut du S. Sacrement. MM. les abbés Marceau et Bluteau l'assistent comme diacon et sous-diacre. M. l'abbé Duchêne agit comme maître des cérémonies.

Le chœur de Bagotville, formé de voix puissantes et bien exercées, rendit avec fine et une allégresse véritable, convenant bien à la circonstance, les chants pieux de l'église en ces cérémonies.

Après la bénédiction du S. Sacrement, Sa Grandeur se tournant vers les fidèles, parla à peu près en ces termes:

"Vous avez voulu que la religion le contingent de Chicoutimi et vint ici répandre en ce jour ses bénédictions. Sur tout le paroisse et ses prières, et je suis sûr, de la gare à l'église, la heureux de répondre à vos vœux, au départ des migrants sont pavoiés en son nom. En appelant les bénéfices des drapeaux anglais, canadiens, français, et Carillon-Sacré-ferré, vous rendez à Dieu un hommage. Les cloches sonnent à toute majeure solennité d'adoration" et de volée; elles appellent le peuple au temple du Seigneur et lui rappellent qu'il faut renforcer le Dispenseur de tout bien, même et surtout les chemins de fer qu'il permet aux hommes de construire.

Monsieur, après quelques instants au presbytère, entre à l'église suivi de son clergé et des personnes qui l'accompagnent. Celle-

ci est remplie comme au jour des grandes fêtes. Sa Grandeur chante elle-même le salut du S. Sacrement. MM. les abbés Marceau et Bluteau l'assistent comme diacon et sous-diacre. M. l'abbé Duchêne agit comme maître des cérémonies.

Le chœur de Bagotville, formé de voix puissantes et bien exercées, rendit avec fine et une allégresse véritable, convenant bien à la circonstance, les chants pieux de l'église en ces cérémonies.

Après la bénédiction du S. Sacrement, Sa Grandeur se tournant vers les fidèles, parla à peu près en ces termes:

"Vous avez voulu que la religion le contingent de Chicoutimi et vint ici répandre en ce jour ses bénédictions. Sur tout le paroisse et ses prières, et je suis sûr, de la gare à l'église, la heureux de répondre à vos vœux, au départ des migrants sont pavoiés en son nom. En appelant les bénéfices des drapeaux anglais, canadiens, français, et Carillon-Sacré-ferré, vous rendez à Dieu un hommage. Les cloches sonnent à toute majeure solennité d'adoration" et de volée; elles appellent le peuple au temple du Seigneur et lui rappellent qu'il faut renforcer le Dispenseur de tout bien, même et surtout les chemins de fer qu'il permet aux hommes de construire.

Monsieur, après quelques instants au presbytère, entre à l'église suivi de son clergé et des personnes qui l'accompagnent. Celle-

ci est remplie comme au jour des grandes fêtes. Sa Grandeur chante elle-même le salut du S. Sacrement. MM. les abbés Marceau et Bluteau l'assistent comme diacon et sous-diacre. M. l'abbé Duchêne agit comme maître des cérémonies.

Le chœur de Bagotville, formé de voix puissantes et bien exercées, rendit avec fine et une allégresse véritable, convenant bien à la circonstance, les chants pieux de l'église en ces cérémonies.

Après la bénédiction du S. Sacrement, Sa Grandeur se tournant vers les fidèles, parla à peu près en ces termes:

"Vous avez voulu que la religion le contingent de Chicoutimi et vint ici répandre en ce jour ses bénédictions. Sur tout le paroisse et ses prières, et je suis sûr, de la gare à l'église, la heureux de répondre à vos vœux, au départ des migrants sont pavoiés en son nom. En appelant les bénéfices des drapeaux anglais, canadiens, français, et Carillon-Sacré-ferré, vous rendez à Dieu un hommage. Les cloches sonnent à toute majeure solennité d'adoration" et de volée; elles appellent le peuple au temple du Seigneur et lui rappellent qu'il faut renforcer le Dispenseur de tout bien, même et surtout les chemins de fer qu'il permet aux hommes de construire.

Le chœur de Bagotville, formé de voix puissantes et bien exercées, rendit avec fine et une allégresse véritable, convenant bien à la circonstance, les chants pieux de l'église en ces cérémonies.

Après la bénédiction du S. Sacrement, Sa Grandeur se tournant vers les fidèles, parla à peu près en ces termes:

"Vous avez voulu que la religion le contingent de Chicoutimi et vint ici répandre en ce jour ses bénédictions. Sur tout le paroisse et ses prières, et je suis sûr, de la gare à l'église, la heureux de répondre à vos vœux, au départ des migrants sont pavoiés en son nom. En appelant les bénéfices des drapeaux anglais, canadiens, français, et Carillon-Sacré-ferré, vous rendez à Dieu un hommage. Les cloches sonnent à toute majeure solennité d'adoration" et de volée; elles appellent le peuple au temple du Seigneur et lui rappellent qu'il faut renforcer le Dispenseur de tout bien, même et surtout les chemins de fer qu'il permet aux hommes de construire.

Le chœur de Bagotville, formé de voix puissantes et bien exercées, rendit avec fine et une allégresse véritable, convenant bien à la circonstance, les chants pieux de l'église en ces cérémonies.

Après la bénédiction du S. Sacrement, Sa Grandeur se tournant vers les fidèles, parla à peu près en ces termes:

"Vous avez voulu que la religion le contingent de Chicoutimi et vint ici répandre en ce jour ses bénédictions. Sur tout le paroisse et ses prières, et je suis sûr, de la gare à l'église, la heureux de répondre à vos vœux, au départ des migrants sont pavoiés en son nom. En appelant les bénéfices des drapeaux anglais, canadiens, français, et Carillon-Sacré-ferré, vous rendez à Dieu un hommage. Les cloches sonnent à toute majeure solennité d'adoration" et de volée; elles appellent le peuple au temple du Seigneur et lui rappellent qu'il faut renforcer le Dispenseur de tout bien, même et surtout les chemins de fer qu'il permet aux hommes de construire.

Le chœur de Bagotville, formé de voix puissantes et bien exercées, rendit avec fine et une allégresse véritable, convenant bien à la circonstance, les chants pieux de l'église en ces cérémonies.

Après la bénédiction du S. Sacrement, Sa Grandeur se tournant vers les fidèles, parla à peu près en ces termes:

"Vous avez voulu que la religion le contingent de Chicoutimi et vint ici répandre en ce jour ses bénédictions. Sur tout le paroisse et ses prières, et je suis sûr, de la gare à l'église, la heureux de répondre à vos vœux, au départ des migrants sont pavoiés en son nom. En appelant les bénéfices des drapeaux anglais, canadiens, français, et Carillon-Sacré-ferré, vous rendez à Dieu un hommage. Les cloches sonnent à toute majeure solennité d'adoration" et de volée; elles appellent le peuple au temple du Seigneur et lui rappellent qu'il faut renforcer le Dispenseur de tout bien, même et surtout les chemins de fer qu'il permet aux hommes de construire.

Le chœur de Bagotville, formé de voix puissantes et bien exercées, rendit avec fine et une allégresse véritable, convenant bien à la circonstance, les chants pieux de l'église en ces cérémonies.

La paix, c'est la tranquillité dans l'ordre; elle suppose donc une grande largeur de vue et le sentiment de la solidarité; c'est la condition indispensable du vrai progrès.

Le vrai progrès renferme deux éléments nécessaires: l'un matériel, la richesse, les capitaux; l'autre moral, l'union, la bonne entente qui décuple les forces.

La construction de ce chemin n'est-elle pas la meilleure preuve de ce que j'avance et comme l'application de la véritable définition du progrès que je viens de donner? La largeur de voies et non l'esprit de clocher a présidé à cette œuvre.

Je suis heureux d'en féliciter les promoteurs de cette entreprise qui, non seulement assure le progrès des intéressantes paroisses baignées par les flots de la Grande Baie, mais encore, promet pour l'avenir une entente plus cordiale entre les localités voisines sur toutes les questions d'intérêt général et tendant à la prospérité de toute la région.

Séparés du reste de la Province par les Laurentides au Sud, et acculés au Nord à une région encore inhabitable et sans aucune communication, nous avons besoin de l'union de toutes les forces disponibles pour assurer les vrais intérêts et le progrès de cette région appelée, perle d'eau bénit.

La cérémonie à plusieurs se rendre et signent le régime consigné l'acte de l'événement du jour.

De retour à la brèque revet les o

et préside à la cérémonie proprement de fer de la

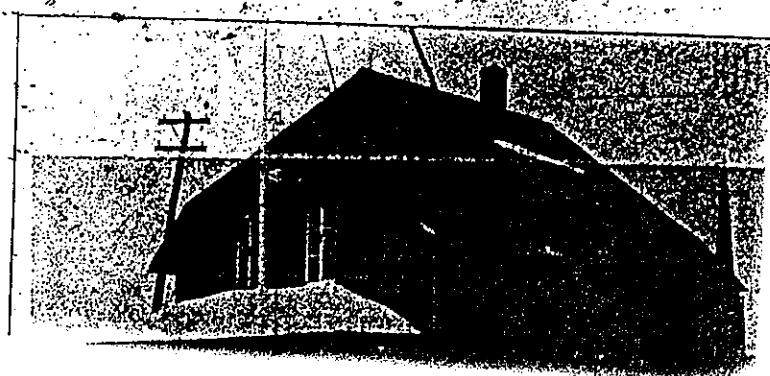
Après les chant

litrurgiques, Sa

progrès de cette région appelée, perle d'eau bénit.



Tracé du Chemin de Fer de la Baie des Ha ! Ha ! — Photographie de J. E. Lemay.



December 15  
1910

ains de fer qu'il permet aux hommes de construire. Monseigneur, après quelques instants au presbytère, entre à l'église, suivi du son clergé et des personnes qui l'accompagnent. Celle temps une prière. C'est la protection entière pour le bien de tous.

ES sommes-nous, même et surtout de ce chemin de fer, l'intelligence, signalée dans le titre *In Nomen Domini pacis et prosperitatis*, il est donc juste que vous rendiez à *Habemus dominum et nos Dominum*; que Dieu des actions de grâces pour tant. Dieu nous dirige dans la voie de la paix et du progrès; que ce soit pour assurer les vrais intérêts et le progrès de cette région appelée, perge d'eau, bâtie le terminus d'

De retour à gare, Mgr. L. breque rejet les ornements d'usage au Nord à une région encore inhabitée et sans aucune communication, proprement dite, du min de fer de la Baie des Ha! Ha!

Ainsi

comme la devise de cette région

pour assurer les vrais intérêts et le progrès de cette région appelée, perge d'eau, bâtie le terminus d'

## Deuxième Inspection De M. l'Ingenieur Vallée

Samedi dernier, le 11 Décembre, M. Vallée ingénieur du ministère des Travaux Publics de la Province de Québec, parcourrait de nouveau la ferrée de la Baie des Ha! Ha! pour une deuxième inspection.

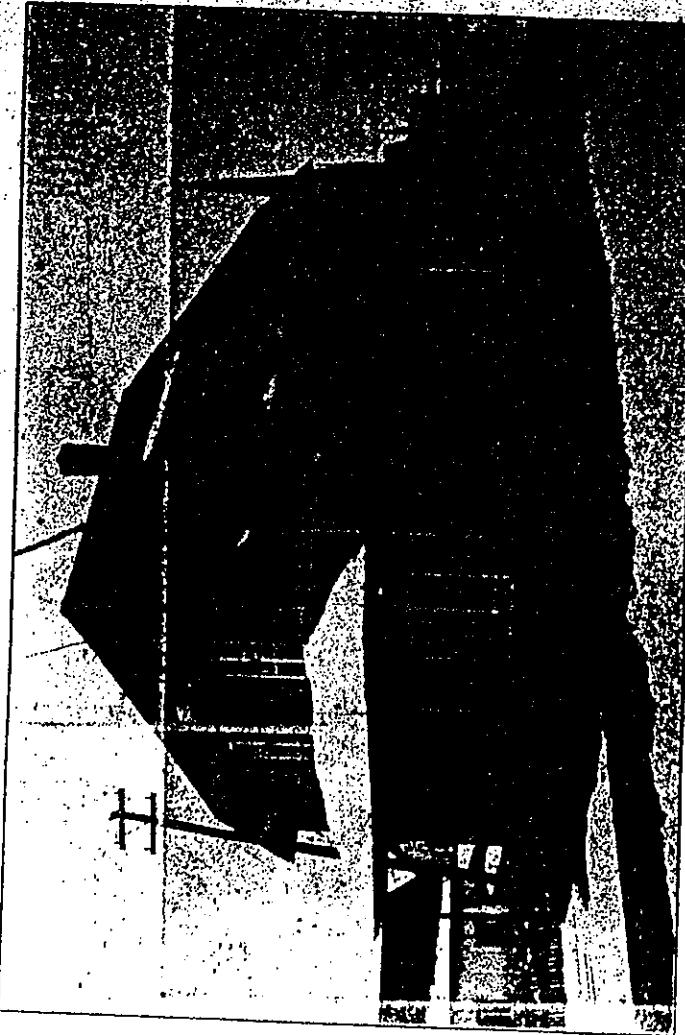
Avant de soumettre son rapport à la Commission des utilités publiques, il démantelait les permis de circulation des convois, l'ingénieur du ministère voulait à faire un nouvel examen de la voie pour bien s'assurer que le public pouvait s'en servir sans danger.

La première inspection de M. Vallée n'avait aucun rapport avec celle du 22 novembre n'avait qu'un lieu que pour constater que les conditions du contrat entre le gouvernement et la Cie des Ha! Ha!

train sur lequel était monté M. Vallée quitta la gare du Q. & L. à 1 heure de l'après-midi. A bord, on remarquait M.M. Castonguay, chef du département des Terres, Dubuc, Lepage et Boivin, directeur de la Cie, J. G. Moquin, géant-général, Grenon, ingénieur, chef des cantonniers, le Dr. Savard, Simon Lapointe, les ingénieurs Thibeault et Lavoie, R. H. Beaulieu, Morgan de Sorel, T. Brisson, Legrain et quelques autres.

Vallée a pu constater sans peine que des progrès notables ont été faits sur tout le parcours de la voie, depuis sa visite du 22 novembre. Il remarqua aussi avec plaisir que les recommandations c'est à eux qu'elle revient de droit. Ils ont d'autant plus de mérite à avoir réussi dans cette vaste entreprise que des esprits chagrin et jaloux n'hésita pas à déclarer qu'il fera à la Commission des services un rapport conforme à ce qu'il a vu et recommandera qu'un de telles circonstances et qui aurait dû railler tous ceux qui ont visité la ferrée à cœur l'intérêt du Saguenay, ne peut que prospérer. Ce chemin de fer, par l'importance de son terminus de Bagotville, qui n'a fait une chose, mais dont des chefs principaux du réseau du Québec & Lévis-Saint-Jean, est inévitablement destiné à devenir le véhicule des produits industriels et agricoles présents et à venir d'une bonne partie de la région.

Avec cette perspective assurée, rien n'empêche qu'il ne soit d'ici peu plusieurs années, lorsque sera construit le Roberval-Saguenay, avec qui il se rejoindra, un des facteurs les plus puissants du développement industriel et commercial que doit aller la reconnaissance publique car appela à prendre notre beau et riche pays du Saguenay.



La Gare de Chibougamau-Ouest. — Photographie de J. E. Lemay.

## A l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales

Il nous a été agréable de nous voir comment l'enseignement de la pratique de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, dont nous avons parlé dans une précédente édition, va être étendu dans les dernières années, lorsque sera construit le Roberval-Saguenay, avec qui il se rejoindra, un des facteurs les plus puissants du développement industriel et commercial que doit aller la reconnaissance publique car appela à prendre notre beau et riche pays du Saguenay.

December 15, 1940

le tout bien, même et surtout, de ce chemin de fer, l'intelligence, qui à leur emploi; il est donc juste que vous rendiez à Dieu des actions de grâces pour tant de biensfaits.

Mais cet hommage est en même temps une prière. C'est la protection entière pour le bien de tous.

mins de l'artillerie, et l'construction, entre les deux, de ce chemin de fer, l'intelligence, qui à leur emploi; il est donc juste que vous rendiez à Dieu des actions de grâces pour tant de biensfaits.

Le dessinateur, après quelques inscriptions au presbytère, entre à l'église de son clergé et des hommes qui l'accompagnent. Collé

l'événement jour.  
D'après Mgr Léger, Mgr Léger que nous avons été invités à la cérémonie du 1<sup>er</sup> décembre prochain, dit du commencement de fer de la Baie des Ha! Ha!

Après la chancery et les orna-  
gements liturgiques, un Grand-  
perge d'eau bénit la terminus

## Deuxième Inspection De M. l'Ingenieur Vallée

Samedi dernier, le 11 Décembre, M. Vallée ingénieur du ministère des Travaux Publics de la Province de Québec parcourut de nouveau la ferme de la Baie des Ha! Ha! pour une deuxième inspection. Il remit de soumettre son rapport à la Commission des utilités publiques, demandant les permis de circulation des convois, l'ingénieur du ministère ayant fait à faire un nouvel examen de la voie pour bien s'assurer qu'il pouvait s'en servir sans danger.

Le 22 novembre n'avait qu'un lieu que pour constater que les conditions du contrat entre le gouvernement et la Cie des Ha! Ha! étaient bien remplies.

Sur lequel était monté M. Vallée quitta la gare du Q. & L. du département de l'après-midi. A bord, on remarquait M.M. Castonguay, la Cie. T. G. Moquin, Gérant-général, Grenon, ingénieur, chef des cantonniers, le Dr. Savard, Simon Lapointe, les ingénieurs Lebeault et Lavoie, R. H. Beaulieu, Morgan de Sorel, T. Brisson, Vallée à pu constater sans peine que des progrès notables ont été faits sur tout le parcours de la voie depuis sa visite du 22 novembre. Il remarqua aussi avec plaisir que les recommandations du premier voyage avaient reçu une attention prompte et préoccupante, pas à décliner qu'il sera à la Commission des services publics de l'Assemblée nationale pour déclarer qu'il a été exécuté conformément à ce qu'il a vu et recommandera qu'un décret soit émis immédiatement à la Cie de la Baie des Ha! Ha!

Cette nouvelle route ferme, au long temps promise, mais dont les promoteurs n'avaient pas des caisses qui tout le monde devait destinée à devenir le véhicule des produits industriels et commerciaux, donne au tout, à fait fortunée, mises à profit. A cette perspective ascendante, rien n'empêche qu'il ne soit d'ici à plusieurs années, lorsque sera construit le Roberval-Saguenay avec qui il se joindra, un des facteurs les plus puissants du développement économique et social de notre beau et noble pays du Saguenay.



La Gare de Saguenay-Ouest — Photographie de J. E. Lacombe

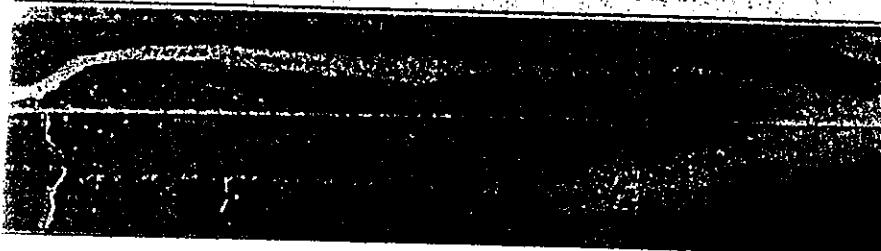
Décembre 15

1910

# UN SOLENNELLE

## er de La Baie des Ha! Ha!

• Mgr M. T. Labrecque



de Fer de la Baie des Ha! Ha! — Photographié de J. E. Lemay.

La paix, c'est la tranquillité dans l'ordre; elle suppose donc une grande largeur de vue et le sentiment de la solidarité; c'est la condition indispensable du vrai progrès.

Le vrai progrès renferme deux éléments nécessaires: l'un matériel, la richesse, les capitaux; l'autre moral, l'union, la bonne entente qui décuple les forces.

La construction de ce chemin n'est-elle pas la meilleure preuve de ce que j'avance, et comme l'application de la véritable définition du progrès que je viens de donner? La largeur, de vues et non l'esprit de clocher, a présidé à cette œuvre.

Je suis heureux d'en féliciter les promoteurs de cette entreprise qui, non-seulement assure le progrès des intéressantes paroisses baignées par les flots de la Grande Baie, mais encore, promet pour l'avenir une entente plus cordiale entre les localités voisines sur toutes les questions d'intérêt général et tendant à la prospérité de toute la région.

Séparés du reste de la Province par les Laurentides au Sud, et acculés au Nord à une région encore inhabitée et sans aucune communication, nous avons besoin de l'union de toutes les forces disponibles pour assurer les vrais intérêts et le progrès de cette région appelée,

j'ose le croire, à de grandes destinées. Ses richesses naturelles, ses forêts, ses pouvoirs d'eau, son sol d'une étonnante fertilité, sa population homogène, laborieuse, robuste et sincèrement catholique: tout conspire à faire de cette région, l'une des plus florissantes de la Province de Québec. Bientôt, espérons-le, une autre voie ferrée sera en voie de construction, au nord et à l'est du Lac St-Jean. Elle est absolument nécessaire au progrès de la colonisation qui languit aujourd'hui en cet endroit, faute de voie de communication.

C'est mon vœu le plus ardent et ma plus ferme espérance. Puisse cette voie que je vais maintenant bénir, et cette autre qu'il me tarde de bénir encore répandre la prospérité dans notre région!

La cérémonie à l'église terminée, plusieurs se rendent au presbytère et signent le registre où se trouve consigné l'acte qui commémore l'événement du jour.

De retour à la gare, Mgr Labrecque revêt les ornements d'usage et préside à la cérémonie de la bénédiction proprement dite du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha!

Après les chants et les prières liturgiques, Sa Grandeur asperge d'eau bénite le terminus de

la voie, la gare et tous les assistants.

Cette simple et imposante cérémonie terminée, le train reprend la route de Chicoutimi où il arrive à 5 heures de l'après-midi.

Etaient sur le convoi:

Mgr. Labrecque, Mgr. Lapointe, MM. les abbés Eug. Frenette, Alf. Tremblay, Thos. Tremblay, Simon Bluteau, Adélard Tremblay, Jos Tremblay, Ludger Tremblay, Lionel Lemieux, Arth. Gaudreault, Damase Boulanger. Les R. Pères Julien Hoëllard, Leguyader, Jos. Dréan, Jos. Courtois, Eudiastes. MM. les abbés Edm. Duchêne, Elz. Delamarre, Almas Larouche, Louis Plourde, Hilaire Marceau, Leterrière, Léonard Lamonde, Jean Bergeron. MM. Johnny Brassard, J. R. Thibeault, Ludger Girard, Leterrière, L. Lefebvre, Montréal, S. Lapointe; R. H. Beaulieu, Alb. Lemieux, Stanislas Girard, Leterrière, J. E. Houssman, F. A. Gauthier, J. E. Robitaille, Wilf. Grenon, Dr Riverin, maire, Dr Tremblay, Eli Massicotte, Lunt, gérant de la Cie du Port, Ovide Brossé, J. A. Claveau, Adélard Tremblay, Geo. Bergeron, J. A. Pelletier, Ed. Lemieux, Alphonse Lamontagne, Chicoutimi, Édouard Harvey, Anse St-Jean, J. A. Gaudreault, Frs Gauthier, Geo. La-

polito, Marc Simard, Léonard Lapointe, Simon Laviole, Ernest Perron, Evainie Gaudreault, Gabriel Simard, Leterrière, C. A. Perron, Bagotville, A. O. Martel, Thos. Laberge, Verreau, St-Alexis.

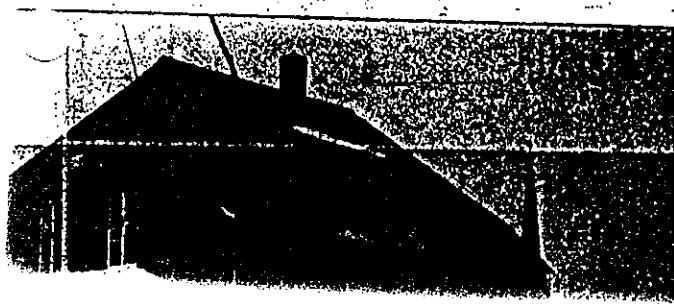
M. le sénateur Choquette et le député H. Petit avaient envoyé des dépêches où ils exprimaient leur regret de ne pouvoir prendre part à la fête.

Il convient, avant de terminer ce compte-rendu, de donner aux promoteurs de l'entreprise du chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! le crédit qui leur revient. Ce sont eux qui ont réussi à intéresser les hommes d'affaires à leur entreprise.

Le travail de ces citoyens, leur esprit public, leur volonté tenace sont venu à bout de toutes les difficultés. Avec l'aide du Sénateur Choquette, qui obtint à la Cie sa charte, ils ont réussi, ils avaient essayé tous ceux qui s'y étaient essayés avant eux. C'est à eux qu'appartient la mèrite d'avoir lancé l'affaire et de l'avoir remise en des mains d'où elle est sortie ce qu'il est aujourd'hui. Devant la fait accompli, le public qui bénéficie de cette œuvre, ne peut que rendre honneur à ceux à qui honneur est dû.

Il nous fait aussi plaisir de consigner ici le fait qu'à Mr. l'ingénieur Jean Grenon, aidé de ses collègues, MM. Laviole et Thibeault appartiennent le mérite d'avoir fait le tracé de ce chemin de fer, et d'en avoir dirigé la construction. Le travail de ces trois ingénieurs a reçu l'approbation de MM. Shanley, Vallée et Wicksteed, ingénieurs respectivement à l'emploi du gouvernement de la Union Trust, et du Canadien Nord.

Nos trois jeunes canadiens dont M. Grenon, ancien élève de notre séminaire, est le chef, ont certainement droit aux félicitations. Ils ont démontré leur compétence et prouvé qu'il y a parmi nous les hommes qu'il faut pour l'exécution des grands travaux qu'il faut accomplir pour tirer parti de toutes les richesses dont notre région est abondamment pourvue. La confection géographique du territoire, qui nous donne un territoire très étendu du côté de la Province, et comme le disait le père d'apôtre, Sa Grandeur M. le



December 15 1910

## TRAIN SPECIAL

C'est volonté pour St-Alphonse.

Il n'y a pas de Bagotville.

Ce n'est plus St-Alphonse, c'est Bagotville qu'il faut dire, et sur ce point, les citoyens de Bagotville n'entendent pas badinage. C'est compris, n'est-ce pas? Bagotville.

Montez, Messieurs, il y a de la place pour tout le monde.

Montez avec les autres, avant les autres, très honorable député aux Communes montez M. Jos. Girard. Il est convenable que vous montiez le premier. N'est-ce pas vous qui l'avez bâti, ce chemin? N'est-ce pas grâce aux subdélits que vous avez obtenus à la compagnie que nous pouvons aller en chans de Chicoutimi à Bagotville? Vos titres à la reconnaissance publique sont bien supérieurs à ceux de M. Choquette et LePage. Mais montez donc! Qui est-ce qui vous retient?

M. Girard: Votre voie ferrée, elle est trop longue d'abord, puis trop neuve. Je n'ose m'y aventurer. Les fatigues d'un voyage si long m'épouventent. Et s'il se produisait un accident comme celui de l'an dernier, à la jonction Latrière, où j'eus la douleur de perdre mon ami Belley et où faillirent périr l'ingénieur Théophile et le Natraire David Maltais, deux hommes qui me sont indispensables!

Non, je ne courrai pas ce risque et n'exposerai pas le pays à la perturbation qui s'en suivrait, si je venais à disparaître de la scène politique en ce moment. Né riez pas. Broût, mon ami regretté, a bien trouvé la mort dans un accident du chemin de fer, au moment où j'avais le plus besoin de lui.

Du reste, c'est aujourd'hui le 13 de décembre. Sans être superstitieux, je n'aime pas ce nombre fatidique. Je ne tenterai donc pas le hasard, avant d'avoir définitivement complété mon œuvre, c'est-à-dire, réglé la question de la marine et parachevé mon chemin de fer de St-Félicien.

Main à propos, P'tit Jean Grenon est-il sur le train? Si vous le voyez dites-lui donc, je vous prie, que j'ai besoin de ses piquets pour jaloner ma nouvelle ligne de St-Félicien.

Comment, M. Girard, le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! est trop long, et vous craignez de vous y aventurer? Mais, s'il avait été construit selon vos désirs, du village de Jonquière à Bagotville via Latrière, il aurait au moins 10 milles de plus long. Venez donc pas nous empêcher avec vos vieilles blagues. Si vous ne voulez pas venir avec nous autres, dites-le donc franchement et ne nous faites plus d'histoires.

Mais êtes-vous, vous gênez la circulation. Ne voyez-vous pas qu'il y en a d'autres qui ne sont pas aussi particuliers que vous et qui veulent profiter des billots de faveur que nous distribuons aujourd'hui.

Faites donc de la place à votre ami et chef de patrouille, le chef aussi des partis conservateurs, et autonomistes, de Chicoutimi, l'amé Elzéar. Laissez donc ce monsieur libre de faire un tour d'inspection de la nouvelle ligne. C'est un monsieur honnête qui vient se rendre compte par lui-même si toutes les sorties qu'il a écrites contre la compagnie et ses promoteurs sont bien exactes.

As-tu ta passe, Elzéar? Quel numéro? 470. C'est bien, monte; tu entreras dans le compartiment réservé aux inspecteurs. Il est à l'arrière du wagon No. 12. Tu pourras fumer. Génie-toi pas? La boîte de cigares est sous le siège. C'est des Sir Wilfrid. S'ils sont trop forts pour toi, tu pourras fumer du Rose Quesnel. Il y en a en masse dans une blague, sous le même siège.

Tiens, c'est vous l'oncle Hercule. Comment ça va? Le célibat n'a pas l'air à vous trop malencontreux. Vous avez le teint frais comme celui d'une jeune fille. La Clé est trop honorée de votre présence. En son nom, j'ai vous invité à monter.

L'oncle Hercule qui aperçoit Renaudot, avec son crayon de mine fidèlement coincé sur l'oreille droite, fait un pas en arrière et refuse d'aller plus loin. "Co maudit Renaudot-là va encore me mettre dans sa gazette et rire de moi comme si j'embarquais sur le Storm King, ejacule notre oncle. Quoiqu'il m'en coûte de ne pas me servir de ma passe, je ne puis me rencontrer avec un homme comme lui. Je me respects trop pour être vu avec ce paroissien-là. Il n'est pas même congréganiste. Attendez-moi, M. Girard, on va s'en aller ensemble. C'est pas un bon train pour nous. Nous prendrons le régulier plus tard, car il faut pas manquer la bénédiction." Monseigneur va y être. D'ailleurs, j'ai ma passe. Elle doit être valide sur le régulier comme sur le spécial? Si elle n'est pas, je paierai. Vous êtes bien chanceux, vous M. Girard, qui comme député, voyagiez gratuitement partout.

Que je voudrais donc être à votre place.

Ranger-vous notre oncle, que j'y monte, moi dans ce train qui, vous diriez, j'en ai pas pour moins de ce petit médequin qui s'appelle Renaudot. Enfin pas malencontreux, mais alerte, car il ne fait rien qu'avec malice et grâce. Léo escalade le marchepied du wagon, se fait ouvrir la porte par le serrurier, et prend tout un siège pour lui seul.

Léo est un homme qui aucun événement n'émoustille. Conscient de sa propre importance, surtout depuis qu'il remplit ses nouvelles fonctions, il domine. Germane dans les Cloches de Cornerville qui s'étonne qu'on le croit capable d'avoir peur d'un homme, lorsque tout un régiment de régiments n'était pas pour.

Il a tout sué. Monopole? Je n'en n'ai pas, mais je suis membre de la compagnie. Voilà la cause d'affiliation. Je représente le Travailleur, le travail syndical de la métropole du Saguenay où j'écoule ma prose

## Nouvelle Extraordinaire

Tout le bois des rives de la rivière Ashuapmouchouan a été, la nuit dernière, transporté par une main quasi puissante qu'invisible sur la grève de la Baie des Ha! Ha!

Mais restons calmes, le chemin de fer M.M. Dubuc est là pour le remonter. S'il s'y refuse, nous en appelerons à la Commission des services publics qui le forcera à le faire.

Cette nouvelle nous rend perplexe. Elle est grave et c'est notre devoir d'avertir les citoyens du Lac St-Jean, d'être sur leurs gardes. Citoyens du Lac, vos superbes forêts sont en danger. Ce n'est plus le feu qui les menace, c'est pire que cela. Mais qu'est-ce donc?

C'est tout simplement Dubuc avec son chemin de fer Roberval-Saguenay. Cet homme vampire, après avoir enlevé à M. Price le privilège de construire le chemin de fer de la Baie des Ha! Ha! pour le construire lui-même au grand détriment de la région qu'il traverse arbitrairement, et dans certains cas, illégalement, dans le seul but d'allonger la ligne pour obtenir plus de terre à bois du gouvernement. Dubuc, dis-je, est à vos portes, citoyens du Lac St-Jean. C'est la banqueroute pour vous, si vous le laissez entrer sur vos domaines avec son chemin de fer de ceinture. Si vous lui laissez boucler cette ceinture-là, c'en est fait de vous, de tout votre bois et de celui de la Couronne. Apprenez-le donc, il y a dans votre région, sur le parcours de la Périonka principalement, 8000 milles de superbes limites à bois qui sont la propriété du gouvernement. Si vous permettez à Dubuc de bâtir son chemin de fer de ceinture, n'allez pas croire que vous allez en retirer tous les biensfaits qu'apporte toujours une voie ferrée aux territoires qu'elle traverse. N'allez pas vous imaginer que ce chemin de fer aidera la colonisation et mettra en valeur les terres fertiles qui n'attendent que des bras robustes pour les faire produire; n'allez pas croire que le projet de Dubuc; s'il le met à exécution, permettra de développer les puissantes chutes qui n'attendent qu'un barrage pour leur faire donner de l'énergie motrice; ne vous berbez pas du rêve irréalisable qu'un chemin de fer, en facilitant les communications, facilitera même le temps les échanges commerciaux, qu'un en mot, un chemin de fer est avantageux au point de vue agricole, industriel et commercial. Non, le chemin de fer de ceinture, tel que, vent vous le faire avaler Dubuc, ne sera avant longtemps qu'à lui seul. Ça lui permettra de débouiller plus aisément et plus rapidement vos belles forêts. Si encore, vous pouriez arracher à Dubuc la promesse qu'il utilisera sur les lieux mêmes les 200 milles carrés qu'il recevrait comme octroi du gouvernement provincial pour bâtir ce chemin, passe encore. Mais il ne vous promettra jamais cela. Votre bois, il le veut pour ses pulpérifs de Chicoutimi et Ouiatchouan. Vous me direz peut-être que nous exagérons, qu'il a pour alimenter les usines dont il est le gérant, du bois pour au-delà de 100 ans, et qu'il lui coûterait beaucoup plus cher d'aller couper son bois dans la région de la Périonka que dans les limites des compagnies respectives qu'il administre. Vous n'y êtes pas, bons gens du Lac. C'est de votre bois que cet accapareur veut s'emparer. Il n'en veut pas d'autre et c'est à vous de vous méfier d'un tel homme. Suivez les conseils de M. Girard, votre député. C'est lui qui sait de quel bois se chauffe le gérant des Cies de Pulpe de Chicoutimi et de Ouiatchouan. Ce bois n'est pas encore coupé sur les limites de votre territoire, mais il le sera avant longtemps, si vous n'y mettez bon ordre. Laissez-vous guider par M. Girard en cela comme en tout le reste. M. Girard vous a toujours donné de bons conseils. N'est-ce pas lui qui a empêché votre société de colonisation de tomber? C'est en suivant ses conseils que votre société s'est maintenue et que la colonisation dans le Lac St-Jean, marche à pas de géant, surtout depuis que M. Girard a fait augmenter l'allocation qui lui permet d'étendre le champ de ses opérations.

"Si Dubuc veut bâti un chemin de fer dans votre région, qu'il le fasse à ses propres dépens, comme le ferait MM. MacKenzie & Mann et les compagnies qui ne reçoivent rien du gouvernement, comme le fait M. Girard, lui-même pour le chemin de St-Félicien.

Si Dubuc veut du bois qu'il s'en fasse, mais qu'il ne touche pas à celui de votre région. Conservez-le pour vos arrêts petits nouveaux. Le pays se développera assez vite. Vous êtes bien comme vous êtes et restez-y.

C'est ainsi que vous parlez M. Girard, cet homme de progrès, qui n'a jamais pensé qu'au bien public, dans toutes les questions qu'il a été appelé à traiter devant vous. Ecoutez-le bien. Il va vous bâti le chemin de fer de St-Félicien sans subdile. Entre temps, il vous obtiendra la ferme expérimentale qu'il vous promet depuis 10 ans. C'est vrai qu'il a voté pour le bill de mariage, mais un homme n'est pas parfait. D'ailleurs son maître le lui commandait et il fallait obéir. La résistance de sa part aurait amené la perte du patronage.

December  
10  
1910



Pont de la rivière Chicoutimi. — Photographie de J. E. Lemay.



Pont de la rivière du Moulin. — Photographie de J. E. Lemay.

December 15 1910

La Cie du Chemin de Fer  
de la  
**BAIE DES HA ! HA !**

DEPART DE CHICOUTIMI  
POUR BAGOTVILLE

De la Station du Q. et L. St.-J.

7.45 P.M.—Tous les jours excepté  
lundis et dimanches.

8.15 A.M.—Dimanches seulement.

DEPART DE CHICOUTIMI OUEST  
POUR LATERRIERE

10.30 A.M.—Lundis et mérerredis.

8.30 A.M.—Samedi seulement.  
" "

4.30 P.M.—

DEPART DE BAGOTVILLE

6.00 A.M.—Tous les jours excepté  
les dimanches et lundis.

5.00 P.M.—Dimanche seulement.

DEPART DE LATERRIERE

1.00 P.M.—Lundis et Mercredis.

9.30 A.M.—Samedi seulement.  
" "

5.30 P.M.—

Ce train se rendra à la gare du Q. & L.  
St-Jean.

J. G. MOQUIN,  
Gérant-Général.

December 28  
1911

## DERAILLEMENT

Le train de fret a déraillé jeudi soir, à Chicoutimi-Ouest à l'endroit où le trainway électrique traverse la voie du Québec & Lac St-Jean.

Les causes de ce déraillement sont inconnues. La voie semblait en parfait ordre.

Le travail du déblaiement de la voie a duré une partie de la nuit, l'accident ayant eu lieu vers les six heures du soir.

Le train des passagers n'a pu entrer en gare que très tard lui-même et les citoyens de Chicoutimi ont été privés de leur courrier ce soir-là.

October 13 1912

# **EXCURSION AU PONT ARNAULT**

**PAR LA CIE DU CHEMIN DE FER RO-  
BERVAL SAGUENAY**

**DIMANCHE LE 20 COURANT**

Afin de donner occasion au public de Chicoutimi de visiter le nouveau pouvoir Hydraulique du Pont Arnault et en même temps de passer une après-midi agréable un train d'excursion laissera la gare de Chicoutimi-Ouest dimanche à 2h. P.M. pour cet endroit et pour revenir laissera le Pont Arnault à 3 h. P. M.

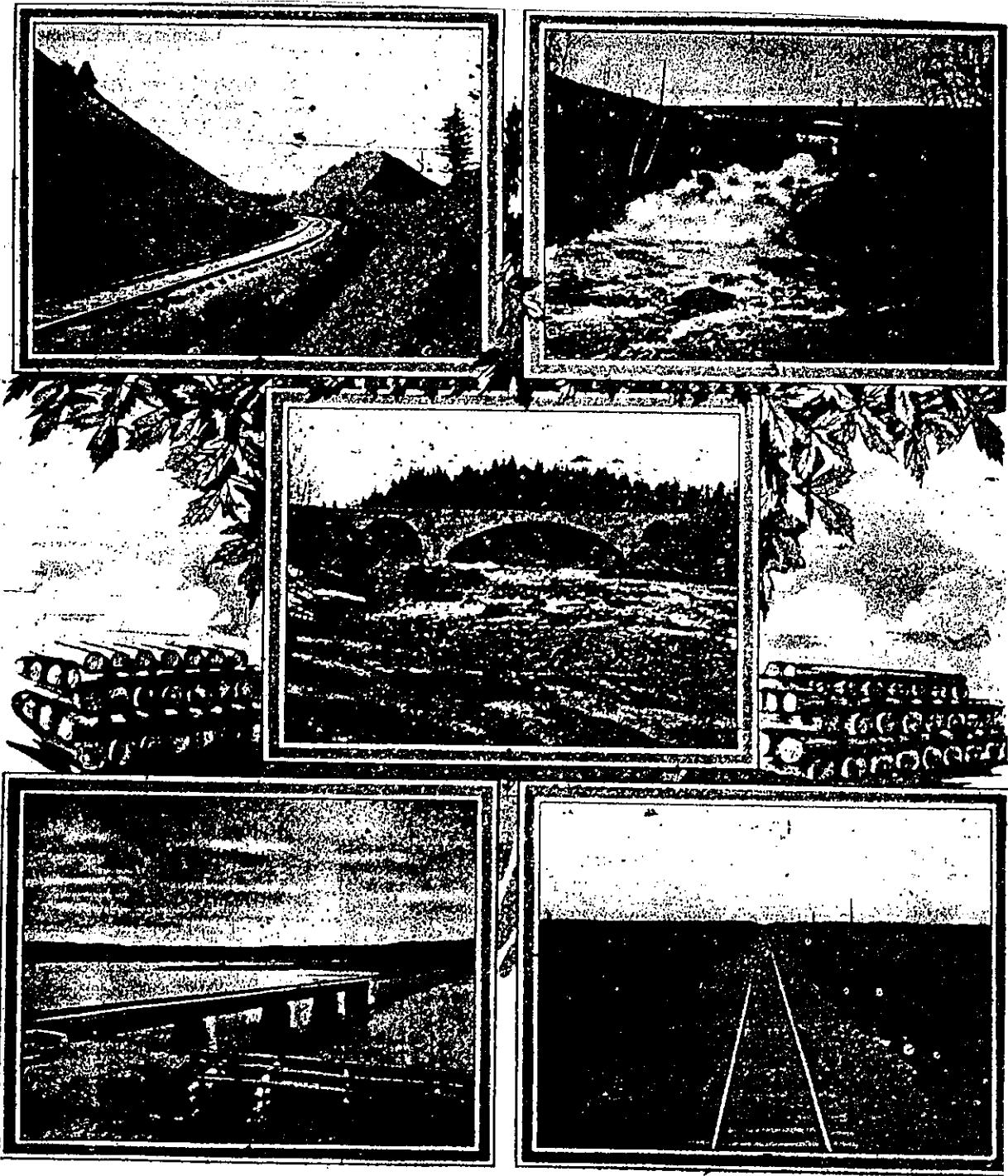
Un deuxième train partira de Chicoutimi-Ouest à 3.30h. P. M. et pour revenir laissera le Pont Arnault à 4.30h. P.M., arrivant à Chicoutimi-Ouest vers 4.45 heures.

Les excursionnistes du premier train auront la faculté de revenir par l'un ou l'autre train.

Prix aller et retour, \$0.25

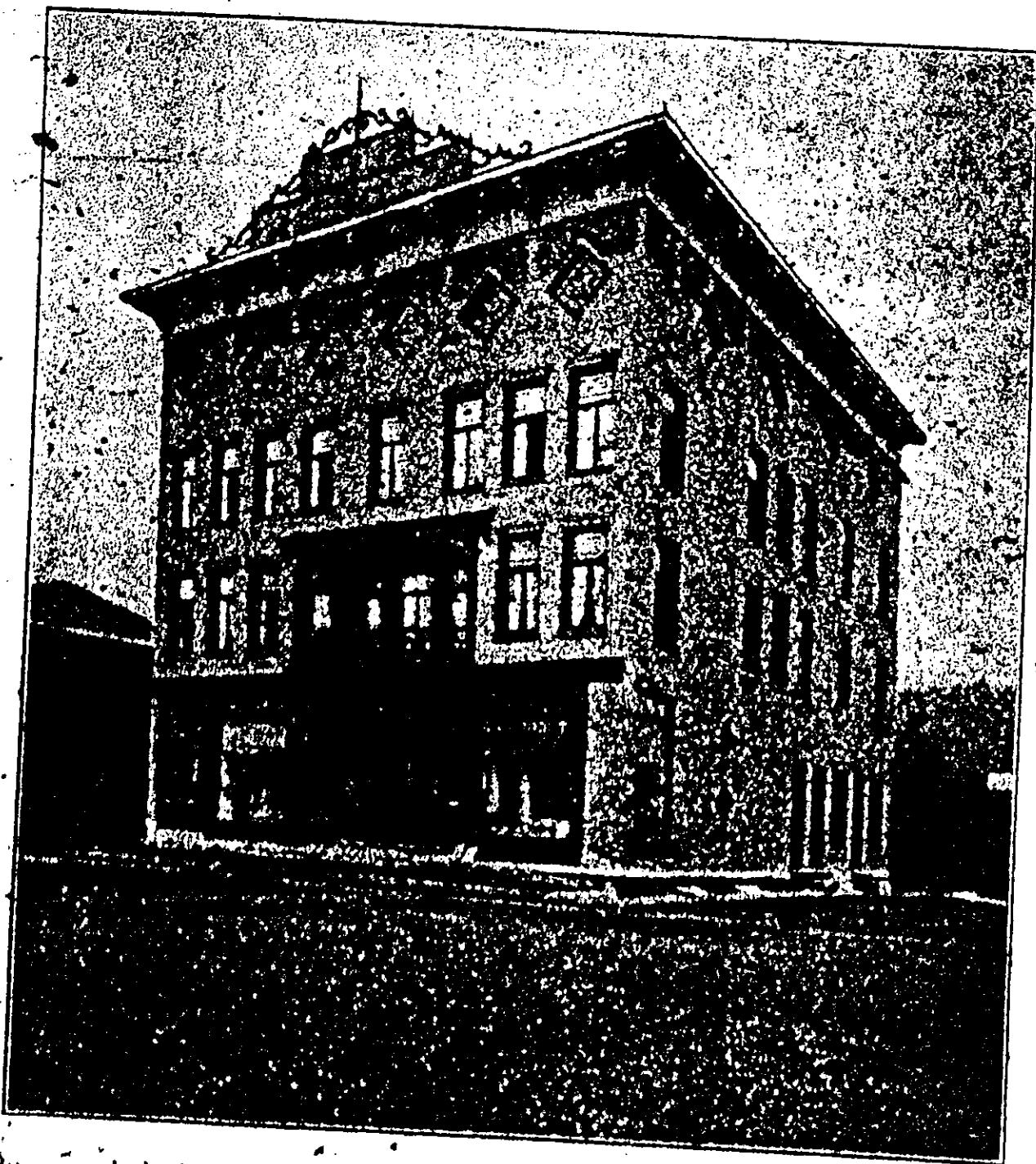
En cas de mauvais temps l'excursion

July 17  
1913



Vues prises sur le parcours du chemin de fer Thetford-Saguenay.

August 28 1913



Bureaux de la Cie du Roberval-Saguenay occupés par l'Académie Commerciale  
des Frères Maristes

September 11  
1915

# AVIS PUBLIC

## LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE DES HA! HA!

Avis public est par les présentes donné par la Compagnie du Chemin de Fer de la Baie des Ha! Ha! qu'elle a le treizième jour de Septembre courant, déposé au bureau de la division d'enregistrement du comté de Chicoutimi des plans, profils et livres de renvois, dûment approuvés par les autorités compétentes, relativement à:

La partie de son embranchement de Laterrière à construire depuis la partie construite sur le lot No-15 du cinquième rang du canton Laterrière se dirigeant vers l'ouest sur le dit lot et traversant les lots 15b et 16a du sixième rang du dit canton, le lot 16a Rang 7 et sur le dit lot se dirigeant vers le sud ouest et traversant les lots 17b, 17a, 17c, 18, 19, 20, 21, 21a, 22a, 23a, 23b, 24b-2, 24b-3, 25b, 26, 2A, 1B, du Rang Sud Rivière Chicoutimi du dit canton, les dits lots portant les dits numéros au cadastre officiel de la paroisse de Laterrière.

Fait à Chicoutimi, ce 13 Septembre 1912.

LAPointe & Langlais,  
Procureurs de la Compagnie du Chemin de  
Fer de la Baie des Ha! Ha!

September 13 1912

## LA GARE DU C. N. R.

Le gouvernement s'est enfin décid<sup>e</sup> à remplacer le taudis qu'était sa vieille gare de Chicoutimi. Mais il appert que la nouvelle gare ne sera pas de nature à annoncer notre ville, car elle ne devra coûter, paraît-il, \$15,000. C'est à peu près le prix d'une maison privée ordinaire en ces temps où les matériaux et la main d'œuvre coûtent si cher. Le Conseil de ville, la Chambre de Commerce et les citoyens de Chicoutimi devraient se liguer et protester contre cette odieuse manière de retarder le progrès dans une ville qui n'a besoin que d'un peu de réclame pour devenir une métropole importante. Le gouvernement a voulu prendre le C. N. R. à sa charge; eh bien! qu'il l'entretienne et à la satisfaction de notre population qui paie ses taxes et qui n'a qu'un seul chemin de fer. Allons au plus courageux d'organiser la

October 12  
1912

# La Cie du Chemin de Fer Roberval-Saguenay

HORAIRE EN VIGUEUR  
LE 14 JUIN 1913

TOUS LES JOURS EXCEPTÉ LE  
DIMANCHE

July 3  
1913

Départ de Bagotville pour Chicoutimi et Ha! Ha! Bay Jonction .....	8.10 a.m. et 8.00 p.m.
Départ de Laterrière pour Chicoutimi et Ha! Ha! Bay Jet.....	8.20 a.m.
Départ de Chicoutimi pour Bagotville et Laterrière .....	7.15 p.m.
Départ de Chicoutimi pour Bagotville .....	8.15 a.m.

LE DIMANCHE SEULEMENT

Départ de Bagotville pour Chicoutimi, Ha! Ha! Bay Jet et Laterrière .....	6.45 a.m. et 5.45 p.m.
Départ de Laterrière pour Bagotville .....	8.50 a.m.
Départ de Laterrière pour Chicoutimi et Ha! Ha! Bay Jet .....	
Départ de Chicoutimi pour Bagotville et Laterrière .....	6.45 p.m.
Départ de Chicoutimi pour Bagotville .....	7.55 a.m.
Les trains de cette Cie .....	8.50 p.m.

# Au Séminaire

## Ordination sacerdotale

Dimanche dernier, fête de la Pentecôte, avait lieu, dans la chapelle du Séminaire, l'ordination sacerdotale de MM. les abbés Charles-Elzéar Tremblay, Elzéar Bergeron et André Laliberté. Quel jour pouvait mieux convenir? et quels mystères se sont passés dans le nouveau cénacle! Autrefois le ciel s'ouvrit, et le Saint-Esprit descendit sur chacun des Apôtres; mais déjà ils étaient prêtres, déjà ils pouvaient consacrer et remettre les péchés. Ils ne reçurent point de nouveaux pouvoirs, mais seulement la force d'exercer ceux dont ils étaient revêtus. Aujourd'hui le ciel s'ouvre encore, Jésus parle, et, comme à la dernière cène, il dit à ceux qu'il a choisis: "Faites ceci en mémoire de moi". Il souffle sur eux et leur donne tout pouvoir sur les péchés des hommes. Et pour eux, il renouvelle le mystère de la Pentecôte.

Sa Grandeur Monseigneur Labrecque fit son entrée solennelle au chœur à neuf heures. Il était précédé d'une longue procession formée des prêtres et des ecclésiastiques du Séminaire et de quelques autres membres du clergé. La fanfare des élèves, placée dans la salle de récréation des grands, ne faisait entendre que des sons atténus, ressemblant à une psalmodie pieuse. Outre les élèves, il y avait un bon nombre de citoyens de la ville et d'ailleurs, presque tous parents des ordinands.

Monseigneur revêtit les habits pontificaux pendant que les élèves chantaient à pleine poitrine, le cantique "Célébrons ce beau jour." Il était assisté au trône par M. l'abbé Alfred Tremblay, directeur du Grand Séminaire, comme archiprêtre, et par MM. les abbés Lionel Lemieux et Philibert Morel, préfets des études, comme diacres d'honneur. MM. les abbés Ludger Gauthier et Joseph Coulombe remplissaient les fonctions de diaconie et sous-diacre d'office. Les cérémonies étaient dirigées par M. l'abbé Léon Maurice, secrétaire de l'évêché.

La messe commença. C'est M. l'abbé Joseph Dufour qui a la direction du chant, et l'Union St-Écile exécute parfaitement le "Kyrie", le "Gloria", le "Sanctus" et l'"Agnus Dei", en partition. La "Traité" achève, c'est le moment de l'ordination.

Monseigneur s'assied au milieu de l'autel, les ordinands prennent place devant lui. L'archiprêtre, au nom de l'Eglise, demande qu'ils soient ordonnés. Le pontife, suivant le rite liturgique, s'enquiert s'ils sont dignes, et annonce au peuple qu'il va les ordonner. Il lance ensuite les obligations qu'ils

**MARIAGE**  
Le 24 e Lavoie, for Lavoie, et

Betteraves hâties, en lignes espacées de 12 à 18 pouces.

Betteraves tardives, en lignes espacées de 2 à 3 pieds.

Carottes, en lignes espacées de 1 à 2 pieds.

Choux-fleurs, 2 x 2 à 2 x 3 pieds.

Céleri, en rangs espacés de 3 à 4 pieds et pieds distants de 6 à 9 pes dans les rangs.

Concombres, 1 à 3 pieds dans les deux sens.

Laitue, 1 x 1 1/2 ou 2 pieds.

Melons, 5 à 6 pieds dans les deux sens.

Melons d'eau, 7 à 8 pieds dans les deux sens.

Oignons, en lignes espacées de 14 à 20 pouces.

Pomme de terre, 10 x 18 pouces à 2 1/2 x 3 pieds.

Citrouilles, 8 à 10 pieds dans les deux sens.

Radis, en lignes espacées de 10 à 18 pouces.

Rhubarbe, 2 à 4 x 4 pieds.

Salsifis, en lignes distantes de 1 1/2 à 2 pieds.

Courges 3 à 4 pieds x 4 pieds.

Tomates 4 x 4 à 5 pieds.

Navets, en rangs espacés de 1 1/2 à 2 1/2 pieds.

Choux hâtifs, 16 x 28 pouces à 18 x 30 pouces.

Choux tardifs, 2 x 3 pieds à 2 1/2 x 3 1/2 pieds.

Toujours à la suggestion de la Chambre de Commerce, MM. Pitre Gaudreau et J.-D. Guay, sont allés rencontrer les autorités du chemin de fer de Québec et Lac St-Jean et de la Compagnie du Richelieu, au sujet de l'arrivée et du départ des trains et des bateaux. L'heure d'été sur le lac St-Jean, tel que préparé pour prendre effet au milieu de juin, était déjà décidée et même imprimé lorsque la Chambre de Commerce a fait entendre sa protestation et cet horaire était tout à fait à notre désavantage. En effet, les trains ne devaient entrer à Chicoutimi qu'à 9.20 heures du soir, ce qui nous aurait probablement privé de la distribution de la malle le soir.

que la chose est possible.

2o Avis aux passagers du temps que les bateaux devront passer au quai.

3o Distribution de littérature sur les bateaux, invitant les passagers à passer quelques jours à Chicoutimi.

M. Connolly, après avoir discuté longuement la question, a donné à M. Gaudreau une lettre pour le bureau de Montréal, recommandant au gérant-général de se rendre aux demandes de la Chambre de Commerce du Saguenay, et nous espérons que la réponse sera favorable.

### Abonnez-vous

### "Progrès du Saguenay"

## Bon travail

### L'INFLUENCE DE NOTRE CHAMBRE DE COMMERCE. LES BONS CHEMINS. LES CIES DE TRANSPORT

Avec le concours de la Chambre de Commerce du Saguenay, il s'est fait depuis un mois du véritable bon travail et nos lecteurs apprendront avec plaisir le succès des démarches dont l'importance n'échappe à personne.

Le mouvement des bons chemins dans le comté de Chicoutimi, si mal vu par bien des cultivateurs l'an dernier, a pris une tournure toute autre et voilà que tous en veulent et sont disposés à faire les sacrifices nécessaires pour que notre comté suive le bel exemple qui nous a été donné par le Lac St-Jean.

Ou se rappelle de l'assemblée du bureau des délégués de la division No. 1 du Lac St-Jean et des délégués du conseil de Comté de Chicoutimi, tenue récemment à Chicoutimi et suivie de la nomination d'un surintendant chargé de faire un tracé et les estimés d'une route régionale, en macadam, reliant Jonquière au Lac St-Jean.

On sait encore que la paroisse de Chicoutimi, le même jour, avait décidé de faire le chemin de la Grande Ligne et du Rang St-Pierre, et le gouvernement consentait à lui prêter l'argent nécessaire aux conditions ordinaires.

## La fertilité de la terre est le capital du cultivateur

Suite de la 1ere page

besoins durant vingt ans. J'ai donc fait une dépense totale de mille piastres. On admettra bien que dès la première année je devrai avoir un surplus de production estimé à \$25.00 et que cette augmentation devra se continuer durant les 20 ans durant lesquelles je donne à ma terre les \$50.00 piastres de fertilisants dont il est question ci-haut. C'est-à-dire que la première année j'aurai une augmentation de rendements de \$25.00; la seconde \$50.00; la troisième \$75.00; la quatrième \$100.00. Ainsi je suite jusqu'à la vingtième année où j'aurai un surplus de ren-

# Un chemin de fer qui ouvrira un véritable pays de Cocagne à l'industrie

Un chemin de fer de ceinture qui est actuellement construit autour du Lac Saint-Jean à partir du fond de la Baie des Ha! Ha! aidera à l'exploitation de millions d'acres de terres à bois et à l'agriculture

## UNE AFFAIRE DE CINQ MILLIONS

(De *La Patrie*)

Voici comment M. J. E. A. Dubuc que nous avons, l'autre jour, rencontré sur un train du Québec & Lac St-Jean, nous a parlé du nouveau chemin de fer Roberval-Saguenay que lui et d'autres capitalistes sont actuellement en train de construire.

J'ai toujours été convaincu, dit M. Dubuc, que le chemin le plus court pour se rendre de la Baie James à l'océan, était de descendre directement à la Baie des Ha! Ha!, où, du reste, on ne trouvera jamais un meilleur port. C'est la voie la plus courte et c'est aussi la moins difficile. Des arpentages ont été soigneusement faits sur tout ce territoire qui sépare le Lac St-Jean de la Baie James et les résultats ont démontré qu'il y aurait moins de difficultés à vaincre pour prolonger un chemin de fer de quelque point actuel de la région du Lac St-Jean à l'extrémité sud de la Baie James, qu'il n'en a été surmontées lors de la construction du chemin de fer du Lac St-Jean. Je suis certain, continue M. Dubuc, que ce chemin de fer se construira un jour qui n'est pas éloigné. Au rythme tel est l'un des objets qui nous ont poussés à construire ce chemin de fer de ceinture autour du Lac St-Jean.

Or, c'était précisément au sujet de ce chemin de fer, le Roberval-Saguenay, entreprise dont M. Dubuc est l'âme, que nous voulions avoir des renseignements détaillés. M. Dubuc nous les a fournis avec la meilleure grâce du monde.

Le Roberval-Saguenay n'est pas seulement aujourd'hui un projet dont la réalisation est plus ou moins rapprochée; ce chemin est en voie de construction depuis plusieurs mois et dans trois ans, au train dont vont les choses, M. Dubuc est certain qu'il sera terminé.

Ce chemin de fer, encore qu'on en parle assez discrètement, a une importance capitale... Sa construction marquera le réveil de toute une région peut-être la plus belle de la province, en toutes les plus riches en terres en bois et en pouvoirs hydrauliques: la région du Lac St-Jean et du Saguenay, toute l'immense vallée que Cartier avait autrefois appellée "Royanne du Saguenay".

Le Roberval-Saguenay part de Bagotville, située au fond de la Baie des Ha! Ha!, et s'arrêtera à Roberval après avoir traversé le Saguenay et fait le tour du Lac St-Jean, traversant toutes les belles et riches pa-

s'arrêtera au village de Notre-Dame-de-Laterrière. L'autre embranchement part de Labrosse à Mathias, jusqu'à Roberval. À quelques milles du point de départ de cette voie, il faudra traverser la rivière Saguenay. On a même déjà commencé la construction du pont à cet effet. Ce pont sera situé à deux milles de Chicoutimi au nord.

Ces embranchements, bien qu'ils soient relativement courts, exigent des travaux considérables. Sur l'embranchement de Labrosse à Mathias on a construit le Pont Arnault, sur la rivière Chicoutimi. Ce pont, qui vient d'être terminé, est construit en béton armé et a trois arches dont l'une a 120 pieds de portée et les deux autres, 35 pieds chacune. Il a 280 pieds de long y compris les approches. En passant au pont Arnault, il est bon de mentionner que tout près de 425 hommes travaillent actuellement à la construction d'immenses digues d'une force de 5,000 chevaux-vapeur, qui fourniront l'énergie électrique à la Cie de Pulpe de Chicoutimi, à la ville et aux tramways électriques qui circuleront sur l'embranchement Labrosse-Chicoutimi.

A ces renseignements que nous fournissons gracieusement, l'ingénieur en chef de tous ces travaux, M. J. F. Grenon, un jeune homme du plus brillant avenir, nous avons oublié de signaler un autre embranchement au "Baie des Ha! Ha!".

Ensuite commenceront sérieusement les travaux de la voie principale du Roberval-Saguenay, à partir de Station Mathias, jusqu'à Roberval. À quelques milles du point de départ de cette voie, il faudra traverser la rivière Saguenay. On a même déjà commencé la construction du pont à cet effet. Ce pont sera situé à deux milles de Chicoutimi au nord. Il sera construit en fer et aura 1050 pieds de long et trois arches, dont deux principales de 350 pieds de long chacune. Le pont aura une hauteur de 100 pieds au-dessus de la rivière Saguenay. Comme on le voit, ce sera l'un des ponts les plus considérables de la province de Québec. On discute actuellement la question de construire ce pont avec ou non de la voie ferrée, deux chemins pour voitures et deux trottoirs pour piétons, ce qui serait un immense bienfait pour les habitants des paroisses des deux rives de la rivière.

Une fois le pont traversé le chemin rentrera directement dans la vallée du Lac St-Jean et ferraillerà travers ou non loin des paroisses de Hébertville, Station, St-Bruno, St-Joseph d'Alma, St-Cœur de Marie, St-Henri de Taillon, Hamlet, les villages de Péribonka, Mistassini, Narmandu, Albasel, St-Mathode. Il traversera, par le milieu les cantons Jonquier, Simard, Bourget, Taché, Labrecque, Garnier, Taillon, Duhuns, et Dolbeau. Dans le canton Simard il traversera deux fois la rivière Shipshaw et les rivières les plus importantes qu'il aura ensuite à sauter seront les rivières Péribonka, grande et petite, Mistassini et Ashamponochouan. Toutes seront traversées d'immenses ponts en fer.

La première partie de l'entreprise s'arrêtera à St-Félicien, au Portage à l'Ours où le Roberval-Saguenay rencontrera l'embranchement que le Canadian-Northern est à construire de Roberval à St-Félicien. La compagnie du Roberval-Saguenay se gardera ensuite, pour continuer son chemin, sur la direction que fera prendre le Canadian Northern à son embranchement. C'est de Mistassini que partira plus tard le chemin qui montera à la Baie James.

On ne peut s'imaginer la richesse du pays que traversera ce chemin de fer; richesse en bois et richesse en pouvoirs d'eau surtout. S'imaginera-t-on, en effet, que la vallée de la Mistassini seulement renferme 4,800,000 acres de terre à bois et que



M. J. F. GRENON, Ingénieur-en-chef des grands travaux exécutés sur les chemins de fer de la Baie des Ha! Ha! et Roberval-Saguenay.

C'est celui qui partira de Bagotville à St-Alexis. Il a, certes, son importance puisqu'il nécessitera la construction dans la Baie de 1500 pds-

Canal 15 1915

# La Cie du Chemin de Fer Roberval-Saguenay

HORAIRE EN VIGUEUR

LE 6 JUIN 1914

TOUS LES JOURS EXCEPTÉ LE  
DIMANCHE

Départ de Bagotville pour Chicoutimi et Mat-Hal Bay Jonction .....	6.00 a.m. et 8.15 p.m.
Départ de Chicoutimi pour Bagotville et Laterrière .....	7.45 p.m.
Départ de Chicoutimi pour Bagotville .....	8.00 a.m.
Départ de Laterrière pour Chicoutimi et Mat-Hal Bay Jet .....	8.15 a.m.

LE DIMANCHE SEULEMENT

Départ de Bagotville pour Chicoutimi, Mat-Hal Bay Jet et Laterrière	6.45 a.m. et 6.50 p.m.
Départ de Laterrière pour Bagotville .....	8.10 a.m.
Départ de Laterrière pour Chicoutimi et Mat-Hal Bay Jet .....	8.50 p.m.
Départ de Chicoutimi pour Bagotville et Laterrière .....	7.50 a.m.
Départ de Chicoutimi pour Bagotville .....	7.00 p.m.

Les trains de cette Cie seront raccordement à Mat-Hal Bay Jet de et pour tous les points du Q. & L. St-Jean.

June 11 1914

## Deux excursions par la Cie du chemin de fer Ro- berval Saguenay

DIMANCHE, LE 27

Comme plusieurs personnes de Chicoutimi n'ont pas eu l'occasion de profiter de l'excursion de dimanche dernier au Pont Arnaud et afin de la leur procurer, il y aura à cette fin une nouvelle excursion aux heures suivantes:

Un train laissera la gare de Chicoutimi-Ouest dimanche P. M. à 2 heures pour cet endroit et pour revenir laissera le Pont Arnaud à 3 heures P. M.

Un deuxième train partira de Chicoutimi-Ouest à 3.30 P. M. et pour revenir laissera Pont Arnaud à 4.30 P. M. arrivant à Chicoutimi-Ouest vers 4.45 P. M.

Les excursionnistes du premier train auront la faculté de revenir par l'un ou l'autre train.

Prix aller et retour 25 cts.

En cas de mauvais temps l'excursion sera remise.

Afin de donner occasion au public de Bagotville de visiter le nouveau pouvoir Hydraulique du Pont Arnaud et en même temps de passer une après-midi agréable, un train d'excursion laissera la gare de Bagotville dimanche P. M. à 2 heures pour cet endroit et pour revenir laissera le Pont Arnaud à 4 heures P. M.

July 24  
1913

# Rapport de l'inspection du chemin de fer Roberval-Saguenay 5/21 V.A.B.

Nous extrayons du "Cinquième Rapport annuel de la Commission des Services d'Utilité Publique de Québec", pour année 1914, le compte rendu de l'inspection du Chemin de fer Roberval-Saguenay, par les Ingénieurs du Gouvernement et les membres de cette Commission:

"Cette ligne va maintenant de la Baie des Ha! Ha! à la Jonction Ha! Ha! avec des embranchements à Chicoutimi et à Kénogami. Le chemin de fer parcourt un pays riche pour la plus grande partie et après parachèvement devrait être un facteur important dans le développement de cette partie de la province. Une partie du matériel de la Compagnie est très pesant surtout dans le voisinage de la Baie des Ha! Ha! où forcément les rampes sont fortes et les courbes aigues. Lors de notre inspection, la ligne n'avait pas encore été remise à la Compagnie et était exploitée par l'entrepreneur; mais attendu que la Commission était dans les environs, il a été jugé opportun d'en faire l'inspection, afin de se rendre compte du genre de construction et des perspectives du trafic. La ligne est très bien construite et offre toutes les sûretés qu'on pourrait exiger dans les circonstances. La Baie des Ha! Ha! est un havre naturel remarquable et peut loger les plus gros transatlantiques. L'on nous a montré un projet assez ambitieux esquissant son développement comme havre avec un système considérable de quais, etc. Cette perspective peut n'être pas une exagération. La profondeur considérable de la Baie des Ha! Ha! et de la rivière Saguenay qui y conduit la rendent propre à la navigation océanique et il n'y a pas de raison pour que la Baie ne serve pas de havre pour le commerce maritime étranger qui se rend au riche bassin du Lac St-Jean et de ses tributaires. Il y a des pouvoirs d'eau considérables à Kénogami, Jonquière, Chicoutimi et autres places, et la région prochaine et éloignée est couverte d'épaisses forêts de bois de pulpe. Ajoutez à ceci, une bonne étendue de terres arables, de culture facile, promettant un développement du Saguenay supérieur et du Lac St-Jean qui pourrait nourrir un centre d'exportation important sur le côté sud de la Baie des Ha! Ha! L'on peut se demander si cette région continuera d'être servie par terre par le chemin de fer Québec & Lac St-Jean. Le parachèvement du chemin de fer Québec & Saguenay jusqu'à la Malbaie amènerait une ligne de raccordement à une faible distance au sud de la Baie des Ha! Ha! L'on dit que la vallée de la rivière Murray est comparativement facile d'accès et se prêterait à la construction d'un chemin de fer. Une ligne de la Malbaie à la Baie des Ha! Ha! donnerait un second service par chemin de fer entre le bassin du Lac St-Jean et le port de Québec.

Attendu que le chemin de fer Roberval & Saguenay n'est pas encore exploité par la Compagnie nous ne sommes pas obligés de faire un rapport à son sujet".

MAY 27  
1915

# On a fait vendredi, l'inspection du chemin de fer Québec-Saguenay

Sir R. Forget, l'hon. M. Cochrane et les officiels des chemins de fer du gouvernement visitent cette voie ferrée

(Dépêches spéciales,

Québec, 22.—Sir Rodolphe Forget, président du Québec Railway, l'Hon. M. Cochrane, ministre des chemins de fer et canaux dans le cabinet fédéral, M. Gutelius, gérant des chemins de fer du gouvernement canadien, M. C.-B. Brown, ingénieur en chef des ponts et chemins de fer du gouvernement canadien, M. J. K. McNeillie, surintendant général des chemins de fer du gouvernement canadien visitent aujourd'hui la ligne du Québec Saguenay. Plusieurs autres ingénieurs et directeurs du Québec les accompagnent.

Ces messieurs se sont rendus aujourd'hui à bord d'un vapeur aux Eboulements, à la Baie St-Paul, etc., des arrêts ont été faits à ces différents endroits pour donner à Sir Rodolphe, au ministre des chemins de fer et à ceux qui les accompagnent le temps de visiter en détail la ligne en question.

Le vapeur a ensuite transporté les membres de ce parti d'inspection à Ste-Anne de Beaupré, où, à trois heures cet après-midi, un wagon spécial les amènera au Cap Tourmente, terminus de la ligne du Québec Railway. Les visiteurs termineront ensuite l'inspection de la ligne Québec-Saguenay puis reviendront à Québec.

Québec, 23.—L'hon. M. Cochrane, ministre des chemins de fer, M. Gutelius, gérant général des chemins de fer du gouvernement canadien, M. Brown, ingénieur en chef, et M. McNeillie, surintendant des mêmes chemins de fer sont revenus à Québec après avoir fait l'inspection de la ligne du Québec-Saguenay.

Sir Rodolphe Forget, président du Québec Railway, MM. P. Galibert, Trefflé Bastien, L.-J. Tarte, directeur de la Patrie, A. Ecrement, directeur de la compagnie, et M. Matthews, gérant accompagnaient le ministre des chemins de fer, et MM. Brown et McNeillie.

Jeudi, le parti a fait l'inspection de cette portion de la ligne qui va de la Malbaie aux moulins des chutes Nairn puis on a inspecté la partie non terminée de la ligne qui va jusqu'à St-Irénée.

Vendredi, les excursionnistes se rendirent à la Baie St-Paul, où ils furent reçus par le maire de l'endroit et salués par une délégation au quai. A cet endroit, le ministre des chemins de fer alla faire une visite à Mgr Belley, curé de la Baie St-Paul.

De la Baie St-Paul, le ministre et ceux qui l'accompagnaient se dirigèrent vers Ste-Anne de Beaupré, où ils laissèrent le "Druid" pour revenir à Québec sur la ligne du chemin de fer.

Ce matin, les directeurs du Québec Railway ont visité les propriétés de la compagnie à Québec, en compagnie de Sir Rodolphe Forget. Ils sont repartis ce midi pour Montréal.

Le ministre des chemins de fer s'est déclaré enchanté de ce voyage qui ne saurait qu'avoir un excellent résultat.

October 28 1915

# LE QUÉBEC & ATLANTIQUE ET LE ROBERVAL-SAGUENAY

Un gigantesque projet simplifié par l'achèvement de la voie Malbaie-Péribonka.

Monsieur le Directeur,

Plusieurs journaux et le "Progrès du Saguenay", entre autres publient en ce moment l'avis: "qu'une demande sera faite à la Législature pour incorporer une compagnie devant construire un chemin de fer le Québec et Atlantique, via Chicoutimi; ce chemin devant se poursuivre jusqu'au Labrador, au Cap St-Charles ou aux environs".

Ne serait-ce pas là l'entreprise du chemin de fer Roberval-Saguenay, mais assurément revue, corrigée et augmentée, comme pour une nouvelle édition du livre populaire? Plus on observe la carte, plus il nous semble que cette supposition a de la vraisemblance. En effet le Roberval-Saguenay devra se relier à la Malbaie avec le chemin de fer Québec-Saguenay et par là même avec les transcontinentaux. A partir de la Malbaie, le tracé le plus avantageux pour le Québec et Atlantique, serait celui du Roberval-Saguenay jusqu'à la Rivière Péribonka, de là, ce serait de suivre la vallée où le cours de la Péribonka jusqu'à sa source, ou encore, jusqu'à la rencontre du plateau qui doit nécessairement exister à la séparation des eaux. Cette ligne de démarcation des eaux, ou la hauteur des terres, nous conduirait directement au cap St-Charles ou encore à Hamilton Inlet, si, plus à l'intérieur, l'on prenait de préférence les coins des eaux du fleuve Hamilton.

La construction d'un tel chemin, serait à désirer, et elle doit être du domaine des entreprises réalisables. Il y a tant et de si bonnes raisons qui militent en sa faveur. Le problème des distances se trouverait tout changé et pour tout le Dominion.

Maintenant dans le vaste territoire où passerait ce chemin, quelles ressources y aurait-il à exploiter? A cette question, on ne peut guère répondre qu'en un point d'interrogation. Il serait tout de même bien intéressant d'en connaître quelque chose.

C'est une étendue assez importante sur la carte du Dominion, pour que l'on puisse légitimement supposer que là, comme partout sur le globe terrestre, il doit se trouver des richesses à exploiter. Les promoteurs du chemin projeté sont peut-être déjà renseignés sur ce sujet.

A tout événement, il nous paraît à souhaiter que cette compagnie du Québec et Atlantique, pût adopter le tracé déjà fait du Roberval-Saguenay, depuis la Malbaie jusqu'à la Rivière Péribonka, et que cette compagnie puisse aider à promouvoir la construction prompte de ce chemin Malbaie-Péribonka.

Cette entreprise ou ce tronçon de chemin de fer est devenu d'importance première, à cause de la colonisation qui demande à se porter vers les beaux cantons au nord du Saguenay et du Lac St-Jean.

Les nombreuses paroisses nouvelles qui surgiraient sur le parcours du chemin Malbaie-Péribonka, de même que les grandes industries que ferait naître l'utilisation des forces hydrauliques inépuisables accumulées sur le parcours, assureront au chemin un trafic et une prospérité telle, qu'elles donneront aux promoteurs, l'envie de pousser les études plus loin dans l'intérieur et jusqu'à l'Atlantique.

En attendant, nous faisons des vœux pour qu'un projet si plein d'intérêt fasse le sujet d'une étude sérieuse de la part de nos gouvernants et de nos financiers.

XXX

November 8 1917

# La Cie du Chemin de Fer Roberval-Saguenay

HORAIRE EN VIGUEUR

LE 15 JANVIER 1917

LE DIMANCHE SEULEMENT

Départ de Bagotville pour

Chicoutimi-Ouest et Ha!

Ha! jct. .... 6.10 A. M.

Départ de Bagotville pour

Chicoutimi-Ouest et Ha!

Ha! jct. .... 8.30 P. M.

Départ de Chicoutimi-Ou-

est pour Bagotville 8.40 A. M.

Départ de Chicoutimi-Ou-

est pour Bagotville 7.10 P. M.

Départ de Chicoutimi-Ou-

est pour Ha! Ha! jct. 6.20 P. M.

Départ de Ha! Ha! jct. pour

Bagotville 8.00 A. M.

Départ de Ha! Ha! jct. pour

Bagotville 7.20 P. M.

VOYAGEURS MARDI, JEUDI ET

SAMEDI.

Départ de Bagotville pour

Chicoutimi-Ouest et Ha!

Ha! jct. .... 8.30 A. M.

Départ de Chicoutimi-Ou-

est pour Ha! Ha! jct. 7.00 A. M.

VOYAGEURS LUNDI, MERCREDI

ET VENDREDI.

Départ de Ha! Ha! jct. pour

Bagotville et Chicoutimi-

Ouest 7.10 P. M.

Départ de Chicoutimi-Ou-

February 8

1917

CHEMINS DE FER  
**CANADIAN NORTHERN**  
ET  
**QUEBEC & LAC ST JEAN**

## CHANGEMENT d'HORAIRE

Changements d'horaire importants mis en force dimanche le 14 Janvier 1917.

Le Canadien Nord annonce les changements importants suivants relatifs aux trains de voyageurs laissant Chicoutimi et y arrivant.

### **LAISSANT CHICOUTIMI**

No 2. Pour Roberval, La Tuque, Jonction Rivière-à-Pierre, St-Raymond, Québec et toutes les stations intermédiaires le train partira à 7.50 a. m. les mardi, jeudi, et samedi au lieu de chaque jour excepté le dimanche et le lundi comme à présent. **Wagon salon.**

No 6. Pour Roberval, Lac Edouard, Jonction Rivière-à-Pierre, Québec et les stations intermédiaires le train partira à 7 hrs. p. m. le dimanche seulement, comme à présent. **Chars dortoirs.** Ce train se raccorde à Rivière-à-Pierre au train allant à Montréal et aux stations intermédiaires et laissant Rivière-à-Pierre à 4 hrs. a. m. le lundi seulement, comme à présent.

### **TRAINS ARRIVANT A CHICOUTIMI**

No 1. Partant de Québec, St-Raymond-Rivière-à-Pierre. La Tuque, Roberval, et les stations intermédiaires, arrivera à Chicoutimi à 7.10 p. m. les lundi, mercredi et vendredi au lieu de chaque jour excepté le samedi et le dimanche, comme à présent. **Wagon Salon.**

No 5. Partant de Québec, St-Raymond,

February  
15  
1917

Mme. Anicet Tremblay, née  
Elizabeth Colard.

La défunte laisse pour pleurer sa  
perte son époux et plusieurs enfants.  
Son service et sa sépulture eurent lieu  
le dix-sept auxquels assistèrent un  
grand nombre de parents et d'amis.  
Nos sympathies à la famille en  
deuil.

#### VA ET VIENT

MM. les abbés Geo. Billodeau, curé  
de Roberval; J.-Edm. Tremblay, curé  
de Val Jalbert; Ludger Gauthier,  
curé de St-Charles, étaient de passa-  
ge au presbytère la semaine dernière.

### A CHAMBORD

#### Un affreux accident sur le C. N. R.

L'une des familles les mieux connues de St-Roch vient d'être profondément affligée, par la mort de son chef, M. Louis Nolin, serré-frein, à l'emploi du chemin de fer Québec et Lac St-Jean.

M. Nolin, qui est âgé de 57 ans a été tué, samedi matin dans un accident à quelques milles en-droite de la gare de Chambord, vers 7 heures; son cadavre a été ramené à Québec, samedi soir.

Les funérailles de la malheureuse victime ont eu lieu mercredi matin à 9 heures en l'église de St-Roch.

En outre de Mme Nolin née Emma Lessard, le regretté défunt laisse trois filles Mlle Gabrielle, Evangeline et Juliette Nolin.

#### LES CIRCONSTANCES DE L'ACCI- DENT

Les circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit sont des plus tristes à narrer.

La victime était partie de Chambord, Lac St-Jean, le matin vers 6 heures comme serré-frein sur un convoi de marchandises, qui était en charge du conducteur Etienne Dussault, de Limoges. En plus de M. Nolin, il y avait à bord M. Adélard Cantin, assistant de la victime et un réparateur de ligne du nom de Roy, qui demeure à Chambord.

Tous étaient dans le wagon de queue. Lanne Nolin et Roy étaient dans la tourelle et Dussault, le conducteur était en bas avec Cantin.

#### UN MORT ET TROIS BLESSES

Le convoi était en destination de Québec. A quelques milles passé Chambord, tout semblait bien aller. lorsque soudainement, le wagon de queue dérailla, se détacha du reste du convoi et renversa à côté de la voie. On s'aperçut aussitôt de l'accident, le train stoppa, et l'on s'empressa de porter secours à ceux qui étaient dans la vanne. En tombant à côté de la voie, la vanne s'écroula sur elle-même. Nolin et son compagnon Roy restèrent captifs dans la tourelle, pendant que le conducteur Dussault, était lancé à l'extérieur brusquement et que Cantin restait lui aussi emprisonné sous les débris.

#### LE FEU SE DECLARE A BORD

Pour ajouter à l'horreur de l'accident, peu après, l'incendie éclatait. De l'extérieur on entendait quelques faibles gémissements qui semblaient partir de l'endroit où Nolin et Roy étaient prisonniers.

Cantin qui n'avait pas

pu sortir, Cantin seul était en état de s'aider. Les deux autres étaient restés pris comme dans un étau, dans l'encoignure de la tourelle de la vanne, qui leur broyait la tête.

Dès qu'on eut réussi à sauver Cantin, l'assistant du malheureux Nolin s'empressa d'éteindre le feu qui menaçait de tout détruire et le travail commença pour arracher Nolin et Roy à la mort.

Roy fut le premier sauvé, mais il était dans un état de昏迷 et on le transporta d'urgence chez lui à Chambord, après qu'un médecin lui eut donné les premiers soins.

On craint que ses blessures soient fatales, tant elles sont graves.

Le sauvetage de Nolin fut plus difficile; on tenta à plusieurs reprises de tirer de sous les décombres, mais ce fut en vain et l'on fut obligé de relâcher la vanne, au moyen d'une grue, ce qui, en la redressant, eut pour résultat de permettre de retirer le serré frein plus facilement.

Nolin n'était pas mort, mais il était horriblement blessé à la tête. Un bref examen du médecin permit de constater qu'il avait eu le crâne comme écrasé; quelques minutes plus tard, il expirait sans avoir repris connaissance, malgré les efforts du médecin, après que le prêtre appelé en toute hâte, eut récité les prières des agonisants.

Dans l'intervalle la triste nouvelle était transmise à la famille et dans l'après-midi, le coroner du district faisait une enquête, pour permettre d'expédier les restes sans retard à Québec.

Le cadavre du malheureux Nolin a été transporté à bord du convoi régulier parti de Chicoutimi en destination de Québec, où il arrivait à 8 heures samedi soir.

Les autres blessés Dussault et Cantin ont aussi fait le trajet à bord de ce convoi qui était en charge du conducteur Bourdeau, de Limoges. Le personnel du train dont le proposait au bagage M. Oscar Lavoie s'est multiplié pour donner tout le confort nécessaire aux blessés qui sont aujourd'hui dans leurs familles. Leur état dit-on, n'inspire pas de crainte. On ne sait encore à quoi attribuer l'accident.

#### 30 ANS SUR LES CHEMINS DE FER

Feu Louis Nolin était un vieil employé de chemins de fer; il avait près de 30 ans d'excellents services et jamais il n'avait eu le moindre accident.

Il commença d'abord dans l'Ouest, pour venir ensuite à Québec. Il travaillait pour la compagnie du Lac St-Jean depuis 9 ans. Cette dernière perd un bon et fidèle serviteur dont la mort si atroce sera véritablement regrettable.

A la famille en douil nous offrons nos condoléances.

### A ST-JEROME

#### TABLEAU D'HONNEUR

Académie commerciale sous la direction de M. P. Simard, professeur.

Première division: MM. Plourde

Laurent, Perron, Wilbrod, Garon

Pierre-Emile et Maltais Armand

2ième division: MM. Larouche Hen-

ri, Lefebvre Emile, Allard J.-B., Larou-

ron Thomas, Fleury Antonio, Berge-

December 27  
1917

**DERAILLEMENT A VAN BRUYSEL**  
Lundi matin la vanne d'un train de fret, composé de huit wagons a déraillé et a tourné sans dessus dessous à trois milles de Van Bruysel. Il y avait trois employés dans la vanne au moment de l'accident. Le serre-frein Lévesque, seulement a été blessé légèrement.

Le conducteur Pelletier avait la charge du train avec le mécanicien Moffet.

1/3/1918

**DERAILLEMENT A VAN BRUYSEL**  
Lundi matin la vanne d'un train de fret, composé de huit wagons a déraillé et a tourné sans dessus dessous à trois milles de Van Bruysel. Il y avait trois employés dans la vanne au moment de l'accident. Le serre-frein Lévesque, seulement a été blessé légèrement.

Le conducteur Pelletier avait la charge du train avec le mécanicien Moffet.

1/3/1918

January 3  
1918

## Pénible accident

A la gare Saint-Michel, voie du Lac St-Jean, le train de jeudi soir a tué une femme et un enfant de sept ans environ.

Le train était en retard d'une heure. Madame Hamel, la victime, rentrait prendre le train pour se rendre chez sa sœur, Mlle Renaud à Charlebourg-Ouest. Voyant le retard, Mme Hamel, la gare n'étant pas chauffée, résolut d'aller attendre le train chez M. Langevin, en face de la station.

Au signal de l'arrivée du train, elle voulut traverser la voie et se jeta, avec l'enfant, juste en avant de la locomotive. Personne ne semble avoir eu connaissance de l'accident. Le train n'arrêta pas à St-Michel et ce ne fut qu'environ deux heures plus tard que M. Gaudioso Daigle, postillon, découvrit les victimes.

L'enfant avait été décapité et la mère projetée assez loin sur le remblai.

Les corps ont été transportés à St-Gérard et le coroner a tenu une enquête le 24.

February 28 1918

### **18 TRAINS PAR SEMAINE**

Nous avons cette semaine pour la première fois dans l'histoire ferroviaire de notre région 18 trains par semaine. Neuf quittant Québec pour Chicoutimi et le même nombre quittant Chicoutimi pour Québec. Tous ces trains font le voyage de nuit partant le lundi et le jeudi et le samedi de Québec, dimanche, mardi et vendredi de Chicoutimi. C'est une grande amélioration dont tout le monde se réjouit.

A quand maintenant un local entre le Lac St-Jean et notre ville.

MAY 6 1920

## COLLISION

6/27/1920

La semaine dernière deux trains voygeant en sens inverse se sont tournés entre les stations Mathias et Jonquière. Les ingénieurs et chauffeurs ont heureusement sauté en bas de leurs locomotives au moment où tout espoir d'éviter le désastre materiel était vain. Sans cela, leur mort était inévitable.

June 24 1920

DÉRAIEMENT

Un gros déraillement survenu à un train de fret du Chemin de fer National a brisé le service entre Québec et Chicoutimi de mercredi après-midi à vendredi soir, la semaine dernière. Un train de 46 chars tiré par deux puissantes locomotives a déraillé au Lac Long, dans une courbe, et 20 chars ont laissé la voie dont quelques-uns ont été renversés. Pendant deux jours et demi, le service postal et le transport des passagers de même que de la marchandise se sont faits avec lenteur et difficulté.

DÉRAIEMENT

Un gros déraillement survenu à un train de fret du Chemin de fer National a brisé le service entre Québec et Chicoutimi de mercredi après-midi à vendredi soir, la semaine dernière. Un train de 46 chars tiré par deux puissantes locomotives a déraillé au Lac Long, dans une courbe, et 20 chars ont laissé la voie dont quelques-uns ont été renversés. Pendant deux jours et demi, le service postal et le transport des passagers de même que de la marchandise se sont faits avec lenteur et difficulté.

November 26

1925

## Nouveau Train

Hier (mercredi) matin, un nouveau train nous arrivait de Québec pour repartir hier soir. C'est un quatrième train de nuit que le Chemin de fer National vient d'ajouter à son service. Et il paraît que l'on étudie la possibilité d'ajouter encore deux trains de nuit l'été prochain.

Le train d'hier avait 175 passagers dont près de 50 à bord des chars-dortoirs. Pour un train nouveau et peu annoncé, c'est un résultat splendide; nul doute que la compagnie, encouragée par un tel succès, conclura que plus il y a de service sur la ligne Québec-Chicoutimi, plus il y a de trafic.

Une chose reste encore à organiser sur ce nouveau train de nuit: le service postal. Il a pris quelques mois pour organiser un service postal à bord du troisième train de nuit inauguré il y a une couple d'années. Souhaitons que quelques semaines suffisent cette fois.

October 1 1925

Mardi, le train de nuit est arrêté à 3 heures et demie, en retard, par suite d'un déraillement qui a eu lieu au Lac-Bouchette. Le rail s'étant brisé, le premier étage du dortoir laissa la voie... et les compagnies de tous les chiens dans le train, durent se transporter, à 5 heures du matin, dans le char de première classe.

February 25

1926

# LA COUR DU CHEMIN DE FER

## UNE EXTENSION QUI S'IMPOSE

Le Conseil de ville considère en ce moment les moyens à prendre pour faire cesser la grande nuisance publique que constitue pour la ville de Chicoutimi l'utilisation de la rue Racine par le Chemin de fer National pour l'aiguillage de ses trains. Nous lui souhaitons beaucoup de succès, car la cause en vaut la peine.

Quelqu'un nous disait dernièrement: "C'est bien simple, le Chemin de fer National peut étendre sa cour du côté de l'ouest autant qu'il le voudra et presque sans expropriation. Qu'il achète la propriété Pedneault, au bas de la rue Lafontaine, et qu'il prolonge une, deux, trois ou plus de lignes d'évidemment le long du Saguenay (sur la grève ou sur la terre ferme) jusqu'à la Rivière-aux-Rats. Ainsi l'aiguillage des trains se fera facilement, sans nuire au trafic urbain ni mettre la vie de personne en danger."

Croyant que cette opinion méritait d'être considérée par toutes les parties intéressées, nous nous empressons de la soumettre à la considération de qui de droit car nous en sommes rendus à un point où quelque chose doit nécessairement être fait pour mettre fin à cette nuisance considérable que consti-

March 12  
1925

1926 JONQUIERE

TRAIN POUR ARVIDA

4/23/

Après bien des pourparlers et de démarches de toutes sortes, il est enfin décidé qu'à partir du 3 mai, il y aura un train qui fera le service quotidien, le dimanche excepté, entre Jonquière et Arvida. Ce train quittera Jonquière vers six heures et quart, le matin, et laissera Arvida à 7 1/4 a.m., pour revenir à Jonquière avec les ouvriers du quart de nuit. Le même train partira d'ici le soir, à 5 1/2 hrs, et sera de retour vers 7 hrs, ramenant les ouvriers qui auront travaillé pendant le jour.

Après avoir fait tout en son pouvoir pour obtenir un règlement plus équitable, la ville de Jonquière a dû se rendre aux exigences du Canadien National et lui garantir la jolie somme de \$3250.00 par mois. Le promoteur de ce nouveau train, qui rendra de grands services à notre population ouvrière et commerciale, est notre concitoyen, M. le notaire Lacroix, qui en a lancé l'idée. M. le maire Gauthier, les membres du Conseil et M. Emile Leblanc ont travaillé sans relâche à la réalisation de ce projet.

April 23  
1926

1926 JONQUIERE

TRAIN POUR ARVIDA

4/23/

Après bien des pourparlers et de débâches de toutes sortes, il est enfin décidé qu'à partir du 3 mai, il y aura un train qui sera le service quotidien, le dimanche excepté, entre Jonquière et Arvida. Ce train quittera Jonquière vers six heures et quart, le matin, et laissera Arvida à 7 1-4 a.m., pour revenir à Jonquière avec les ouvriers du quart de nuit. Le même train partira d'ici le soir, à 5½ hrs, et sera de retour vers 7 hrs, ramenant les ouvriers qui auront travaillé pendant le jour.

Après avoir fait tout en son pouvoir pour obtenir un règlement plus équitable, la ville de Jonquière a dû se rendre aux exigences du Canadien National et lui garantir la jolie somme de \$3250.00 par mois. Le promoteur de ce nouveau train, qui rendra de grands services à notre population ouvrière et commerciale, est notre concitoyen, M. le notaire Lacroix, qui en a lancé l'idée. M. le maire Gauthier, les membres du Conseil et M. Emile Leblanc ont travaillé sans relâche à la réalisation de ce

1926 JONQUIERE

TRAIN POUR ARVIDA

4/23/

Après bien des pourparlers et de débâches de toutes sortes, il est enfin décidé qu'à partir du 3 mai, il y aura un train qui sera le service quotidien, le dimanche excepté, entre Jonquière et Arvida. Ce train quittera Jonquière vers six heures et quart, le matin, et laissera Arvida à 7 1-4 a.m., pour revenir à Jonquière avec les ouvriers du quart de nuit. Le même train partira d'ici le soir, à 5½ hrs, et sera de retour vers 7 hrs, ramenant les ouvriers qui auront travaillé pendant le jour.

Après avoir fait tout en son pouvoir pour obtenir un règlement plus équitable, la ville de Jonquière a dû se rendre aux exigences du Canadien National et lui garantir la jolie somme de \$3250.00 par mois. Le promoteur de ce nouveau train, qui rendra de grands services à notre population ouvrière et commerciale, est notre concitoyen, M. le notaire Lacroix, qui en a lancé l'idée. M. le maire Gauthier, les membres du Conseil et M. Emile Leblanc ont travaillé sans relâche à la réalisation de ce

April 23

1926

## AU ROBERVAL SAGUENAY

'Le train nouveau qui laisse Chico-  
coutimi le matin à 6 heures et qui  
part d'Arvida le soir, à 6 heures,  
transporte chaque jour une cen-  
taine d'ouvriers.

Le Roberval-Saguenay a ajouté  
à son service les deux trains néces-  
saires pour faire raccordement avec  
les deux nouveaux trains du Che-  
min de fer National à la Jonction  
de la Baie des Ha! Ha!

Le Roberval-Saguenay transpor-  
te beaucoup de fret pour le nou-  
veau moulin de Port-Alfred, dont  
les travaux avancent rapidement.

September 3

1926

# ACCIDENT 11/5/26 A JONQUIERE

Un terrible accident est survenu hier soir, à Jonquière, vers six heures. Les malheureuses victimes sont : MM. Jean Larouche, de Chicoutimi, Alex Jean, de Jonquière, et Pitre Clair, d'Arvida.

L'accident est survenu au passage à niveau de la Petite Société. Les victimes étaient dans un McLaughlin touriste, cinq passagers. L'auto, à ce moment, était conduite par M. Larouche, et, en arrivant au passage à niveau, ils ne purent voir l'express venant de Québec, car à cet endroit, il y a toujours des chars qui stationnent. Le train frappa l'auto dans le côté et la réduisit en miettes. Les occupants furent projetés hors de la voiture. M. Larouche reçut des blessures qui inspirent des craintes sérieuses. Les autres victimes furent aussi gravement blessées.

November 5

1926

M. J.-G. SCOTT SE RETABLIT

Les nombreux amis de notre très estimé concitoyen M. J.-G. Scott seront heureux d'apprendre qu'il est aujourd'hui, à sa résidence, en pleine voie de rétablissement, après les longs mois de maladie qu'il dut passer à l'hôpital Jeffrey Hale, depuis la mort de Mme Scott dans le mois de juin.

M. Scott, est, on le sait, l'un des rares survivants de la période particulièrement active dans le domaine de la construction des chemins de fer en cette province et marquée, il y a quarante ans, par les initiatives de ces hommes d'entreprises qui s'appelaient Van Horne, Shaughnessy, Beemer, Mitchell et O'Brien, ainsi que par l'établissement de nombreux réseaux qui ont exercé une influence si bienfaisante en cette province. M. Scott a joué un rôle important dans cette sphère. Il ne saurait aujourd'hui éprouver de plus grand bonheur que de savoir, que les voies ferrées qu'il a bâties - celles de Québec à Chicoutimi et de Québec à Hawkesbury, près d'Ottawa ont servi à développer les gignantesques pouvoirs d'eau du Saguenay et de la rivière St-Maurice, où des millions ont été dépensés dans la construction d'industries de pulpe, de papier, d'énergie électrique et d'aluminium.

Il est juste de reconnaître que, grâce à l'exploitation de ces industries qui suivit l'établissement de ces deux chemins de fer par des marchands de Québec, notre bonne vieille province a pris le premier rang parmi ses sœurs dans la confédération, et que la valeur d'exploitation de ces produits promet de contrebalancer en importance et en richesse pour le pays l'exportation des grains de l'Ouest. Il n'est pas surprenant que nos gens de Québec se réjouissent de ces développements merveilleux qui sont traduits par l'érection de huit villes et d'industries coûteuses dans les régions du Saguenay et du St-Maurice, là où auparavant l'immense forêt silencieuse constituait pour ainsi dire l'unique district environnant de Québec.

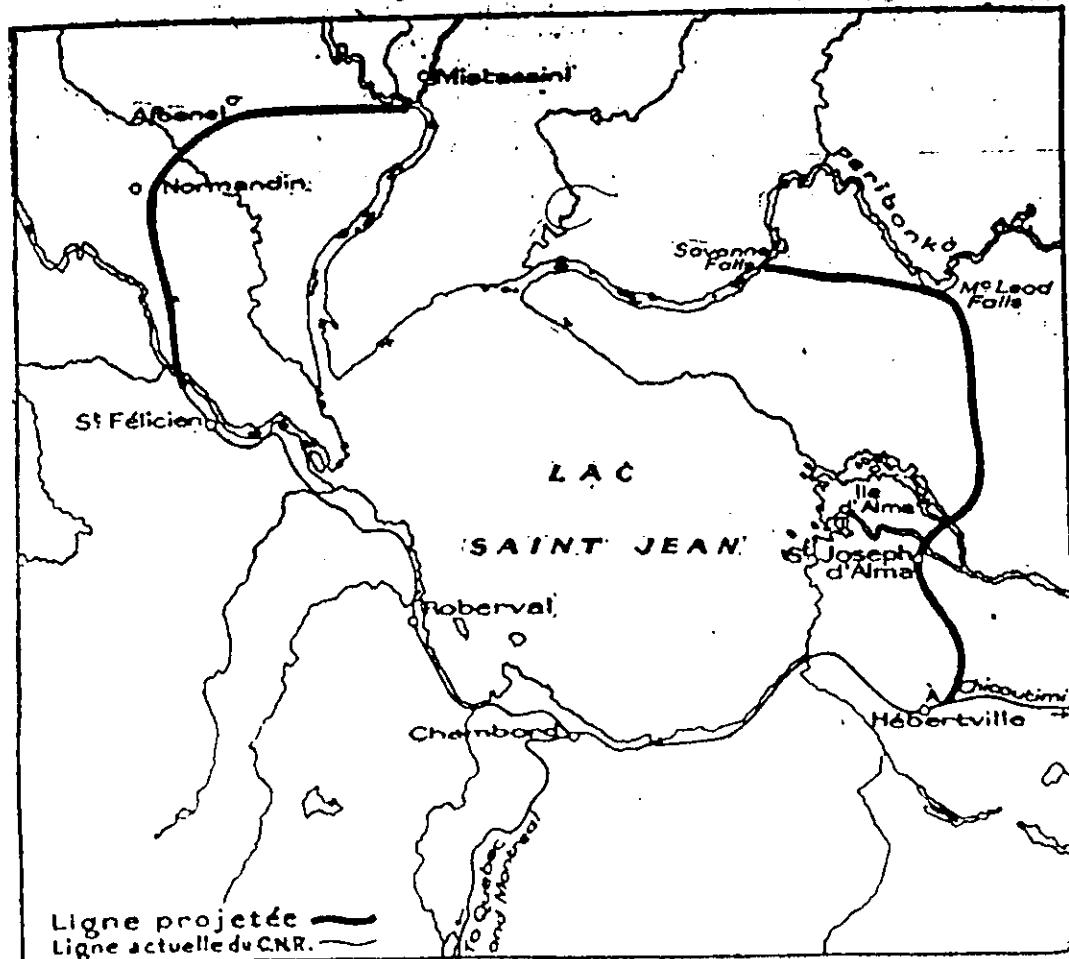
Avec tous les amis de M. Scott, nous souhaitons qu'il soit conservé longtemps encore à sa ville et à sa province, qui s'honorent de le compter parmi leurs citoyens les plus intégrés et les plus utiles.

November 30 1926



MERCRIDI, 9 MARS 1927

## PROJET DE LA NOUVELLE LIGNE DU C.N.R. DANS LA REGION DU LAC SAINT-JEAN



### Programme de construction du Canadien National

Dans son programme de construction, pour trois ans, soumis au Parlement, le Chemin de fer national du Canada demande la permission de construire 61.8 milles des 470.2 milles de voies projetés, à l'est et à l'ouest du lac Saint-Jean. Ces nouvelles lignes devant servir à la colonisation et au développement de la région, s'étendront de Hébertville à la Chute Savanne, une distance de 34.5 milles et de Saint-Félicien à la rivière Mistassini, une distance de 27.3 milles.

Les premiers neuf milles de la ligne Hébertville-Savanne sont parallèles à la voie de l'Alma et Jonquière Railway et ne seront pas construits si des droits de parcours peuvent être réservés sur ce dernier chemin de fer. Chute Savanne est le site choisi

pour le développement de 120.000 villages de Normandin et Abénaï, c. v., d'énergie électrique sur la rivière Pérignon. A dix milles à l'est de Québec concédait un grand de Savanne, — ou Honfleur — l'on territoire boisé dans le bassin projette de faire passer la ligne près de la Mistassini à condition une courbe de la rivière Pérignon qu'une usine de pâte de bois et de et des chutes McLeod, une autre papier soit construite près du con source d'énergie électrique et une fluent des deux branches de la Mis bonne place pour garder les billots a tassini. La construction de cette u menés par la Pérignon. De plus la sine a déjà été entreprise par la La ligne traverse sur la distance presque ke Saint John and Power Compa entière un bon territoire agricole dont ny, Limited, qui calcule commencer une partie est déjà en culture. Nul à produire à l'automne de 1927 si doute que le chemin de fer permettra l'on peut fournir le moyen de trans d'augmenter la production agricole.

La nouvelle ligne desservira les usines d'énergie électrique et touchera aux embouchures des rivières où sont amenés les billots, ce qui donnera au chemin de fer un trafic sur une longue distance et permettra d'ouvrir de nouvelles terres.

#### LIGNE DE MISTASSINI

Depuis longtemps l'on demandait le prolongement de la ligne Saint-Félicien du Canadien National afin de permettre le transport plus facile des produits agricoles et de desservir les

MARCH

9

1927

à pâte de bois et de papier dont la production initiale sera de 220 tonnes par jour et éventuellement de 440 tonnes par jour, ainsi que sur les méthodes de transport améliorées offertes aux agriculteurs de la région.

# Un accident de chemin de fer à St-Nicolas

Québec, 21. —

Le train du Chemin de Fer National qui quitte Montréal à 5 heures et qui entre en gare du Palais vers 10 heures, a eu une petite collision, hier soir, à Saint-Nicolas. L'accident a été sans gravité, heureusement, et les nombreux passagers qui se trouvaient à bord en ont été quittes pour une bonne peur.

Le train venait de passer la ga-

MARCH 21

1927

mer tout le monde si qu'il s'agissait d'une catastrophe.

M. l'abbé L. Boulet, la paroisse du Sacré-Cœur vait à bord du train, immédiatement s'il ne apporter ses secours à ce passager gravement blessé avait aucun, heureusement personnes avaient peur et c'est tout. Un légèrement blessé à une peur plus qu'autre chose pleurer. Un homme p bleus aussi sans gravité. Bref, cette collision à bord du train de Mont vive émotion qui fut vite

La locomotive du train fut réparée sur les més. Après environ une heure de retard, le convoi, et même locomotive, continua vers Québec. Il entra à 11 heures et 25. Les qui attendaient quelque ami avaient déjà commencé à quitter. Toutes les craintes dissipées quand chacun des débarqua sain et sauf.

A bord du convoi de frère pas non plus de blessé. L'ingénieur de la locomotive de en voyant arriver le train de passagers, sauta hors de sa machine. Il y trouvait une mare d'eau fortuné ingénieur s'y plongea qu'au cou, en fut quitte à bain glacé. Les wagons d

# LE TRAIN QUOTIDIEN DEVIENDRA UN FAIT ACCOMPLI LE 1<sup>ER</sup> MAI

Importants changements, et très désirés, qui sont faits par le Canadien National, sur le service des Trains.

## ST-FÉLICIEN—CHICOUTIMI

Montréal, 13. — (Spécial au de nuit partira de Chicoutimi à 8 heures 30 P. M., au lieu de 8 heures 30 P. M., et arrivera à Québec à 6 heures 45 A. M., le train Chicoutimi-Montréal arrivera à ce dernier endroit à 10 heures 45 au lieu de 11 heures 15 A. M. A l'heure actuelle les trains de nuit ne font pas le raccordement avec ceux de Roberval, 6 fois par semaine, deviendra quotidien. Le train de nuit de Mont-St-Félicien, excepté le dimanche, continuera à partir à 6 heures mais à partir du 1<sup>er</sup> mai, un train partira de Chambord tous les jours à 6 heures 10 A. M., pour arriver à St-Félicien à 7 heures 30 A. M. et un autre partira de St-Félicien à 9 heures 10 P. M. Ce train arrivera à Chambord à 6 heures A. M., à Chicoutimi à 8 heures 30 A. M., pour arriver à Chambord à 10 P. M. Lorsque le nouvel horaire sera en vigueur, le train partira de Chambord à 9 heures 10 P. M., pour arriver à Chambord à 10 P. M., pour arriver à Chambord à 11 heures 15 A. M., et arrivera à Québec à 13 heures 45 A. M., le train Chicoutimi-Montréal arrivera à ce dernier endroit à 14 heures 45 au lieu de 15 heures 15 A. M. A l'heure actuelle, il existe un service quotidien entre St-Félicien et Chicoutimi, et un service d'après-midi entre Chicoutimi et St-Félicien. Le train du matin partira de St-Félicien à 7 heures 55 A. M., pour arriver à Chambord à 9 heures 20 A. M., et Chicoutimi à 9 heures 50 A. M., le train d'après-midi partira de Chicoutimi à 4 heures P. M., pour arriver à Chambord à 6 heures 25 P. M., et à St-Félicien à 7 heures 50 P. M.

En plus de ces trains, le Chemin de fer National du Canada donnera un service quotidien du matin entre St-Félicien et Chicoutimi et un service d'après-midi entre Chicoutimi et St-Félicien. Le train du matin partira de St-Félicien à 7 heures 55 A. M., pour arriver à Chambord à 9 heures 20 A. M., et Chicoutimi à 9 heures 50 A. M., le train d'après-midi partira de Chicoutimi à 4 heures P. M., pour arriver à Chambord à 6 heures 25 P. M., et à St-Félicien à 7 heures 50 P. M.

Au service additionnel de trains correspondra un service additionnel de wagons-lits.

April 13  
1927

# LES CONVOIS DU CANADIEN NATIONAL ONT ETE RETARDES

Un remblai est emporté par l'eau. Effet des dernières pluies. Tout est réparé.

1927

3/18

Un accident a retardé tous les convois du chemin de Fer Canadien National depuis mercredi soir.

A la suite de la belle température dont nous jouissons depuis quelques jours et de la pluie qui s'est mise de la partie, un peu partout on signale des rivières qui menacent d'inonder quelque part. C'est ce qui s'est produit sur la voie du Canadien National, à environ deux milles de Métabetchouan, (St-Jérôme), mercredi, à proximité de Desbiens également.

Il passe une petite rivière, en cet endroit et le pont qui la couvre n'a pas fourni à laisser passer l'eau et mercredi soir, l'eau a débordé inondant la voie et la force du courant a balayé, sur une longueur de 60 à 65 pieds. Tous les convois du Canadien National, jusqu'à hier soir, ont

été retardés. On a du les arrêter, soit à Chambord, soit à Hébertville, d'autres à Métabetchouan ou à Desbiens.

Un train de travail est parti mercredi soir de Chicoutimi pour se rendre sur les lieux et la circulation a pu reprendre son cours hier après-midi. Les officiers de la compagnie de chemin de fer Canadien National n'ont pas voulu ce matin faire de déclaration officielle, mais ont déclaré que les dommages n'étaient pas considérables et qu'ils avaient été réparés.

Le convoi qui doit arriver le matin à huit heures et trente est entré en gare à 5 heures quarante cinq hier soir. Et le convoi du soir l'a suivi de près vers huit heures.

La compagnie a payé les frais d'hôtel des passagers.

MARCH 18  
1927

## Un accident de chemin de fer 3/21 1927 a St-Nicolas

Québec, 21. —

Le train du Chemin de Fer National qui quitte Montréal à 5 heures et qui entre en gare du Palais vers 10 heures, a eu une petite collision, hier soir, à Saint-Nicolas. L'accident a été sans gravité, heureusement, et les nombreux passagers qui se trouvaient à bord en ont été quittes pour une bonne peur.

Le train venait de passer la gare de Saint-Nicolas, sans y arrêter. Il filait à une assez vive allure. Près de Saint-Nicolas, il y a une voie d'évitement. L'ingénieur de la locomotive du train de passagers, croyant cette voie fermée, continua son chemin sans modérer. Il s'aperçut, tout à coup que sa locomotive s'engageait dans la voie d'évitement. Et il n'avait pas fait quatre cents pieds qu'il se vit en présence d'un train de fret. Il était impossible d'arrêter. Les freins furent aussitôt appliqués et l'allure du train fut quelque peu ralentie. La locomotive du train de passagers et celle du train de fret, un long convoi de 52 chars, se frapperent nez à nez. Le choc fut violent. Le chasse-pierre de la première fut cassé. La locomotive du convoi de fret fut un peu plus avariée. Elle se trouva légèrement soulevée, sous le choc, et ses roues d'en avant quittèrent la voie. Le chasse-pierre fut également brisé.

Les passagers du train de Montréal ressentirent vivement le choc. En sentant que les freins étaient si rapidement appliqués, ils réalisèrent qu'ils se passait quelque chose d'anormal. L'instant d'après, quand les deux locomotives se furent rencontrées, quelques-uns des passagers furent projetés sur le siège d'en face, d'autres tombèrent de leurs sièges, etc. Il y eut un petit commencement de panique, et une femme perdit connaissance. Le conducteur et les autres employés du train s'efforcèrent, avec beaucoup de zèle, à cal-

Quelles peuvent être les causes de cet accident? Une enquête, qui sera sans doute tenue incessamment, les établira.

## JONQUIERE

Jonquière, 21. — De notre correspondant.

### REMERCIEMENTS

M. et Mme Trefflé Gauthier remercient sincèrement tous ceux qui leur ont témoigné de la sympathie à l'occasion de la mort de Mme Evangé Gauthier.

### NAISSANCES

Omer, Gaston, fils de Almas Savard et de Céline Boucher. Parrain: Omer Savard; marraine: Levina Boucher.

Marie, Paule, Rita, fille de Edgar Tremblay et de Laurette Simard. Parrain: Eugène Lapointe; marraine: Wolhemine Larouche.

Marie-Louise, Olivette, fille de Conrad Bergeron et de Ledia Bouchard. Parrain: John Mc Farley; marraine: Ovila Bouchard.

Joseph, Jean, Paul, fils de Adélard Belley et de Thérèse Petrie. Parrain: Ernest Petrie; marraine: Mathilda Belley.

Joseph, Philippe, Stanislas, fils de Louis-Philippe Brassard et de Emma Bergeron. Parrain: Philippe Bergeron; marraine: Blaundine Gagnon.

Louis, Joseph, Omer, fils de Charles-Eugène Tremblay et de Yvonne Coulombe. Parrain: Joseph Alfred Bluteau; marraine: Georgette Tremblay.

Joseph, Léopold, fils de Stanislas Larouche et de Marie-Rose Bouchard. Parrain: Léopold Tremblay; marraine: Lelie Larouche.

Joseph, Robert, Louis, Marie, fils de Gérard Boily et de Zérida Lapointe. Parrain: Eugène Boivin; marraine: Jeanne-Cécile Lapointe.

Marie, Rose, Yvette, fille de Eugène Cloutier et de Lésie Bouchard. Parrain: Théodore Brassard; marraine: Emma Therriault.

Marie, Gilberte, fille de Harry Girard et de Eva Girard. Parrain: Théodore Girard; marraine: Marie-Louise Gagnon.

Marie, Agnès, Rollande, fille de Charles Vaillancourt et de Alphonse Girard. Parrain: René Houde; marraine: Agnès Blais.

MARCH 21

1927

# LE CHEMIN DE FER DE CEINTURE SERA CONSTRUIT L'ETE PROCHAIN

La législature a adopté le projet de loi en troisième lecture. Qui aura le contrat de construction? Le débat.

Québec, 23. — De notre correspondant. — Il a été question, hier, à l'assemblée législative, du projet de construction du chemin de fer de ceinture au Lac St-Jean. La Chambre a même voté des subsides pour assurer la construction de cette voie ferrée.

Suivant la coutume, la séance débuta par des réponses des Ministres, aux questions des membres de l'opposition, puis l'hon. M. Taschereau présente un projet de loi, concernant les tributs aux judiciaires des îles de La Madeleine. M. Taschereau veut donner un délai de trente jours pour l'appel, qui, à l'heure actuelle doit être pris immédiatement. Le projet de loi est voté en troisième lecture sans discussion.

## CHEMIN DE FER

L'hon. M. Galipeault soumet, ensuite, à la chambre, les résolutions relatives à un bill, accordant des subventions au chemin de fer du Lac St-Jean. Le Ministre explique qu'une subvention de \$6,000 par mille sur une distance de 32 milles, à partir de St-Félicien à Mistassini, sera accordée à la compagnie qui construira cette voie ferrée. Une autre subvention de \$5,000 par mille sera accordée aussi à la compagnie qui construira la voie ferrée de Mistassini à la Chute à Caron ou à Hébertville, soit une distance de 75 milles environ.

## M. SAUVE.

M. Sauvé fait allusion à des chartes de chemins de fer qui ont été accordées, dans le passé et demande si le Gouvernement a l'intention de construire prochainement la voie ferrée. Il craint qu'il n'y ait là seulement une mesure électorale de nature à faire plaisir aux gens du Lac St-Jean mécontents de l'élévation du niveau du Lac. Il espère que le Gouvernement mettra son projet à exécution le plus rapidement possible.

## CET ETE

L'hon. M. Galipeault affirme que le chemin de fer sera probablement construit cet été. L'hon. M. Moreau déclare que les travaux vont procéder rapidement, et si le chemin de ceinture n'est pas complété cette année, le Gouvernement vote des subsides pour hâter la réalisation de ce projet. Il déclare que le Gouvernement de Québec veut que le chemin de fer soit complété le plus tôt possible. Il explique que les travaux qui seront faits, cette année, sont une partie du programme général. M. Moreau fait allusion à M. Girard et dit que ce dernier avait promis le chemin de fer de ceinture. M. Sauvé proteste et finissant l'éloge de M. Girard, il ajoute que tout le monde s'accorde à reconnaître le mérite de M. Girard auquel il attribue le fait de la construction du chemin de fer de Roberval-St-Félicien.

## LE C. N. R.

L'hon. M. Galipeault déclare que le C. N. R. est prêt à construire le chemin de fer. L'hon. M. Taschereau apprend aussi que la compagnie de Chibougamou a déclaré être prête à faire ce chemin de fer et même à prolonger la voie jusque vers Chibougamou. Ce sera le C. N. R. ou l'autre Compagnie qui obtiendront les subsides. Le C. N. R. est prêt à commencer les travaux, il a même demandé à Ottawa la permission de faire ces travaux et pourrait terminer la voie de St-Félicien-Mistassini pour cet automne.

## LES AVANTAGES

Le Premier Ministre explique que cette voie ferrée va donner de nombreux avantages à Albanel, à Normandin et à Mistassini.

M. A. Duranleau, député de Laverier, croit que les subsides seront pour favoriser la Compagnie de Chibougamou. M. Taschereau réplique que les arrangements du gouvernement

sont faits avec le C. N. R., mais ce dernier pourrait laisser la Compagnie de Chibougamou faire les travaux et prolonger la voie vers la région de Chibougamou. M. Duranleau revient à la charge et exprime des doutes, sur la réalisation du projet. M. Galipeault réplique que le C. N. R. a déjà commencé la construction d'un pont et assure que cette voie ferrée sera faite cette année.

Les résolutions sont adoptées et la Chambre vote aussi le bill en troisième lecture unanimement.

## TRENTE-NEUF DIVORCES VOTES HIER AU SENAT

Douze autres passent en deuxième lecture. La loi de douane

Ottawa, 23 — De notre correspondant — Le sénat a adopté, à sa séance d'hier, trente-neuf bills de divorces en troisième lecture et douze autres bills en deuxième lecture.

Le bill de la re-évaluation des terres de soldats a été adopté tel qu'amendé en troisième lecture.

Sur le bill amendant la loi de la douane et de l'accise, les honorables sénateurs M. B. Ross, Belcourt, et McMeans se sont opposés aux punitions sévères, imposées d'après la nouvelle loi, contre ceux qui avaient illégalement en leur possession des liqueurs alcooliques. Cette clause spéciale du bill sera étudiée ultérieurement.

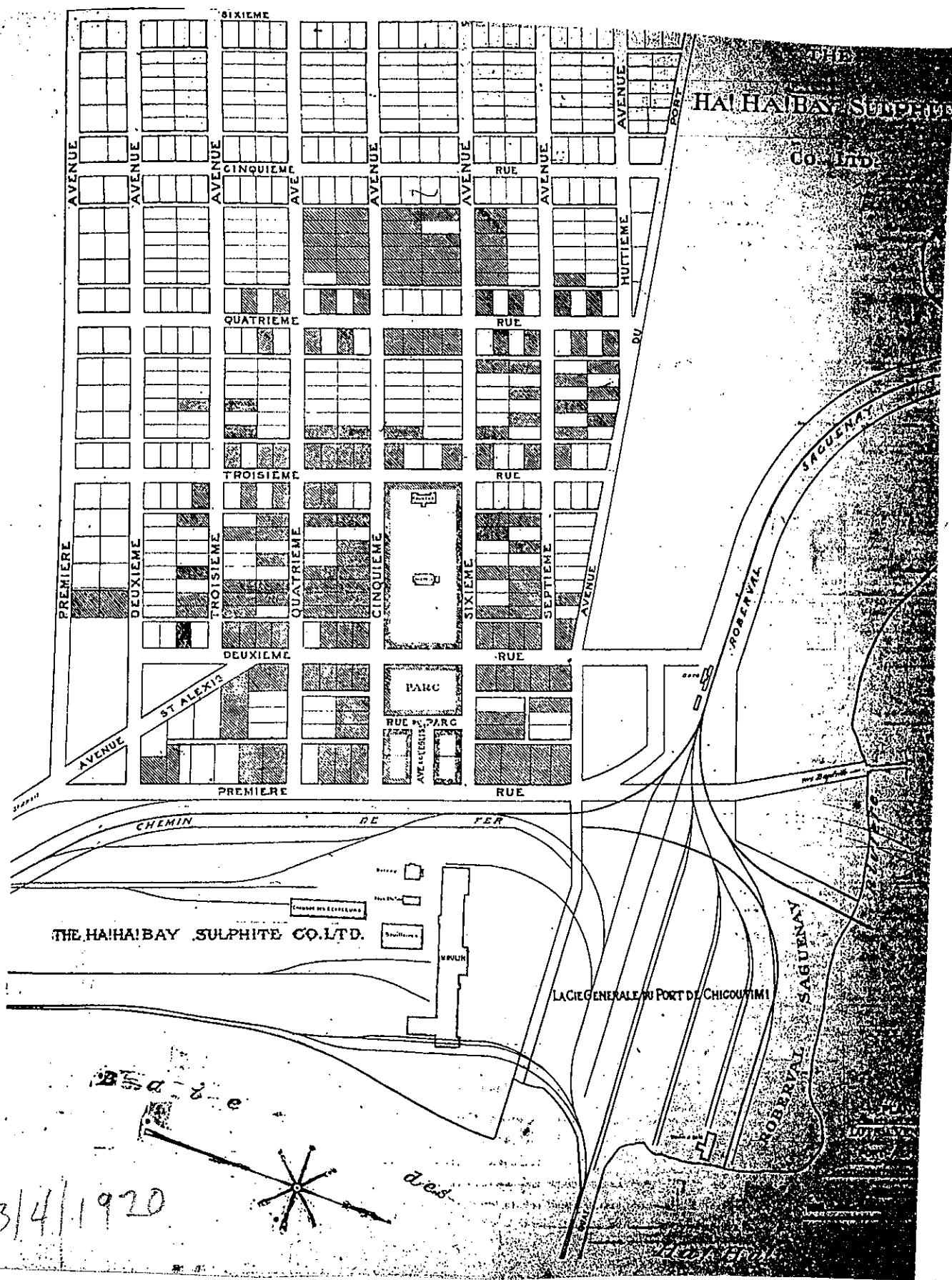
Le sénat s'est adjourné à trois heures et demie midi.

MARCH

23

1927

MARCH 4 1920

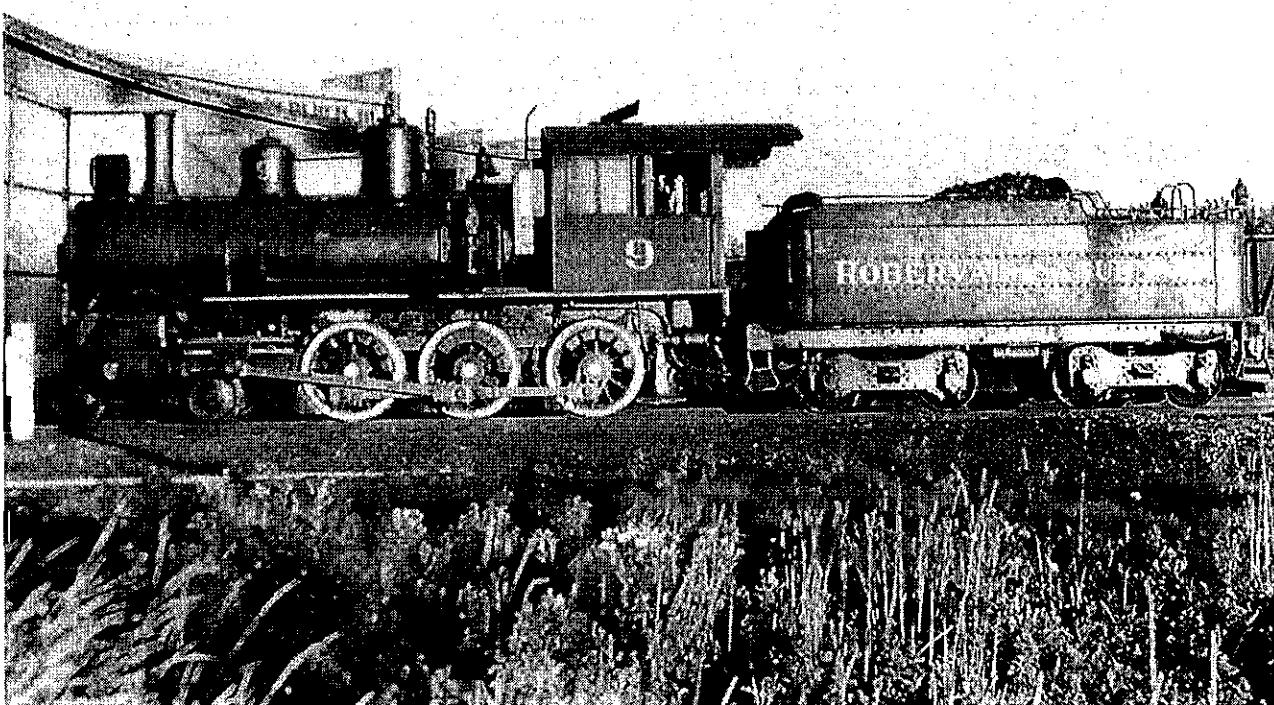


## Photo Section

By Bill Thomson

The Lake St John area in northern Quebec has been the home to two durable short lines, the Roberval and Saguenay and the Alma and Jonquiere Railways. Over the years, very little has appeared in "Canadian Rail" on these two properties. We are pleased to be able to present these photos from the collection of member Bill Thomson. It appears that these views were taken during the 1930's.

The origins of the R&S date to 1911 when it received a charter from the Quebec legislature to build rail lines in the Lake St John area. While it undertook very little actual construction of its own, in 1915 it took over the Ha Ha Bay Railway. By the time these photos were taken, the company had considerable track mileage.



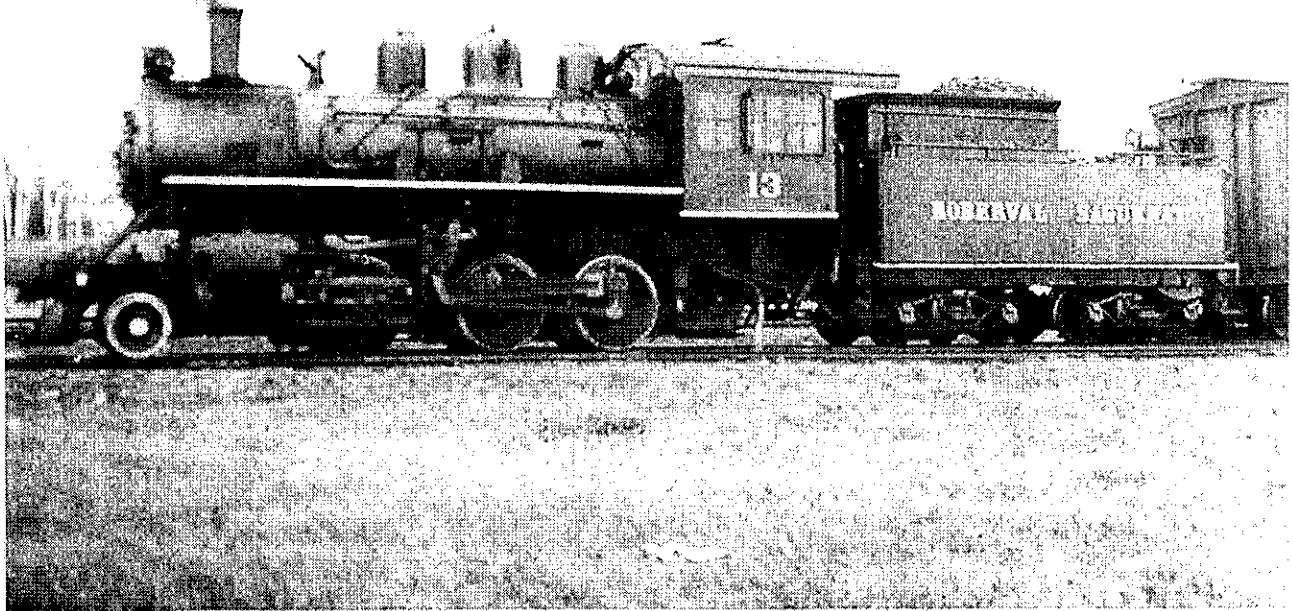
ABOVE: The R&S turned to the Canadian Equipment Company, a dealer in second hand locomotives for three of its steam locomotives. Acquired in 1919, locomotive 9 had been built for the Pittsburgh & Lake Erie Railroad in 1889. The tidy little 4-6-0 remained on the R&S roster until 1940 when it was dismantled.

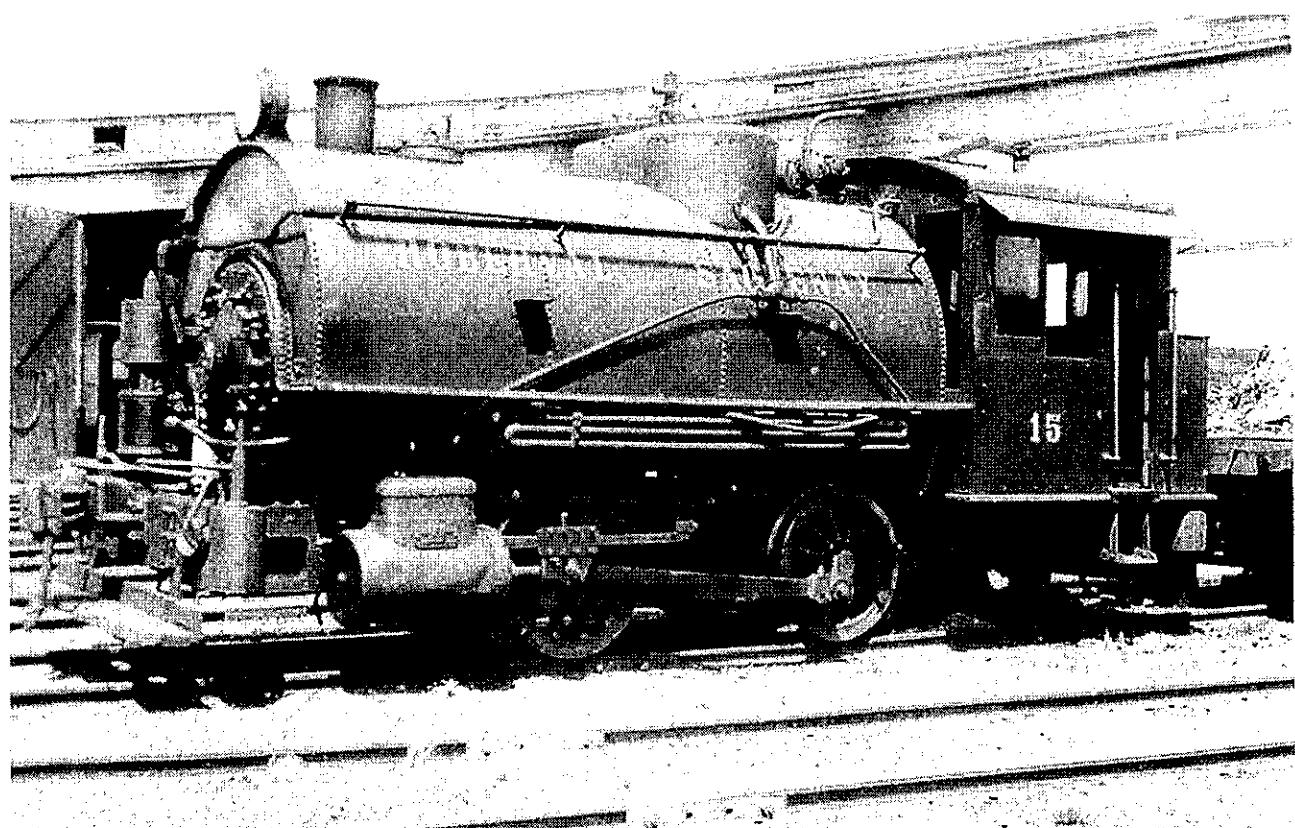
OPPOSITE: The Montreal Locomotive Works turned out R&S 13 in September 1927. While receiving a higher number, sister engine 14 had been turned out for the R&S by MLW in June 1926. Engine 14 was sold to the Alma & Jonquiere Railway in 1937.

SEPTEMBER - OCTOBER 1993

CANADIAN RAIL

Page 173

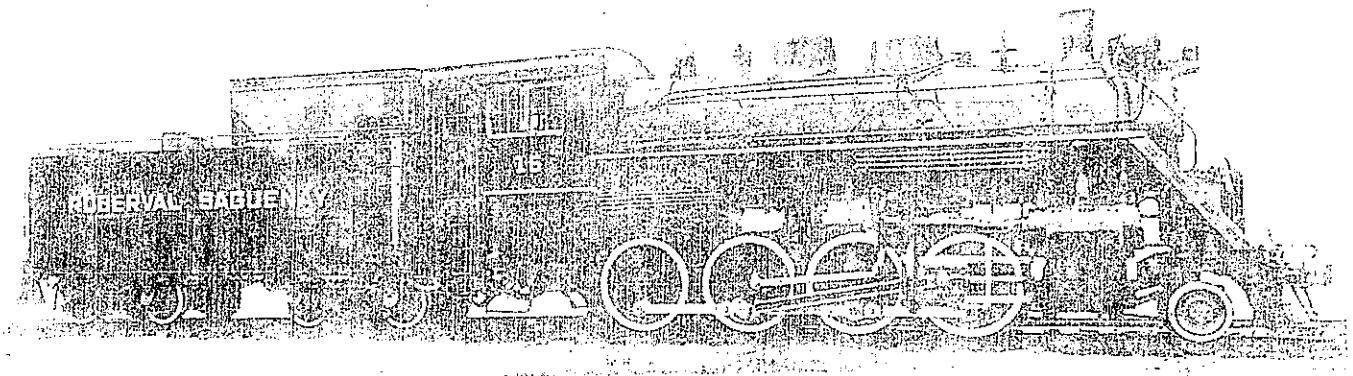




In January 1928, the R&S purchased 0-4-0 tank locomotive 15 from the Aluminum Company of Canada.



The R&S operated a very modest passenger service. At the beginning of the 1930's, it operated a daily except Sunday round trip between Bagotville, on Ha Ha Bay, to Arvida with a side trip down the branch line to Chicoutimi. By the late 1930's, the service had been reduced. The side trip up the branch to Chicoutimi was completely discontinued and the remaining service was only provided from Arivada to Bagotville. This "train which never returned" operated until the early 1960's. To meet its requirements it acquired a number of second hand open platform cars. Combine 2 appears to be have been a former Pennsylvania Railroad coach of the early 1880's.



# ROBERVAL SAGUENAY

2-8-0 type

This modern consolidation type locomotive was recently built by the Canadian Locomotive Company, Ltd., for Roberval and Saguenay Railway. » » » The 37-inch drivers develop 47,300 pounds of tractive power. The boiler operates at 200 pounds pressure and has 2,874 square feet of heating surface. » » » Fuel is fired by modern Standard Stokers.

Developed in Canada  
Built in Canada

THE STANDARD  
STOKER COMPANY, INC.  
NEW YORK • CHICAGO

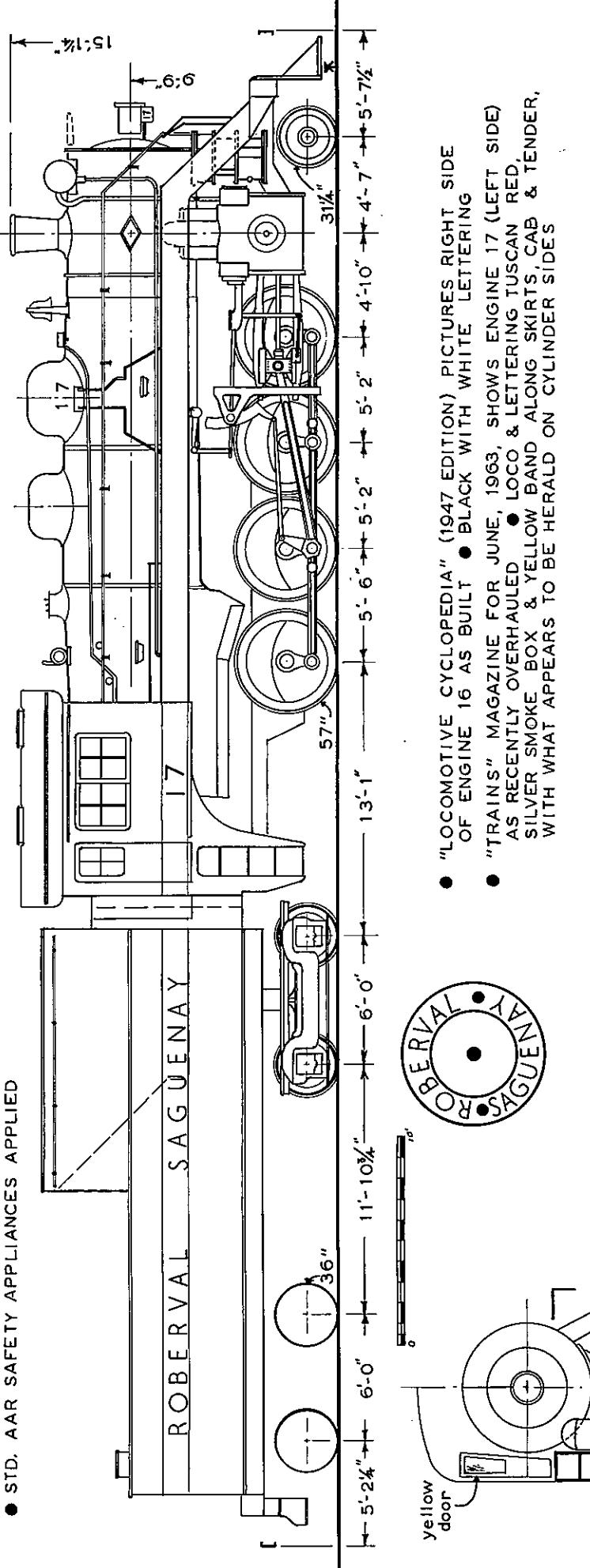


# ROBERVAL SAGUENAY

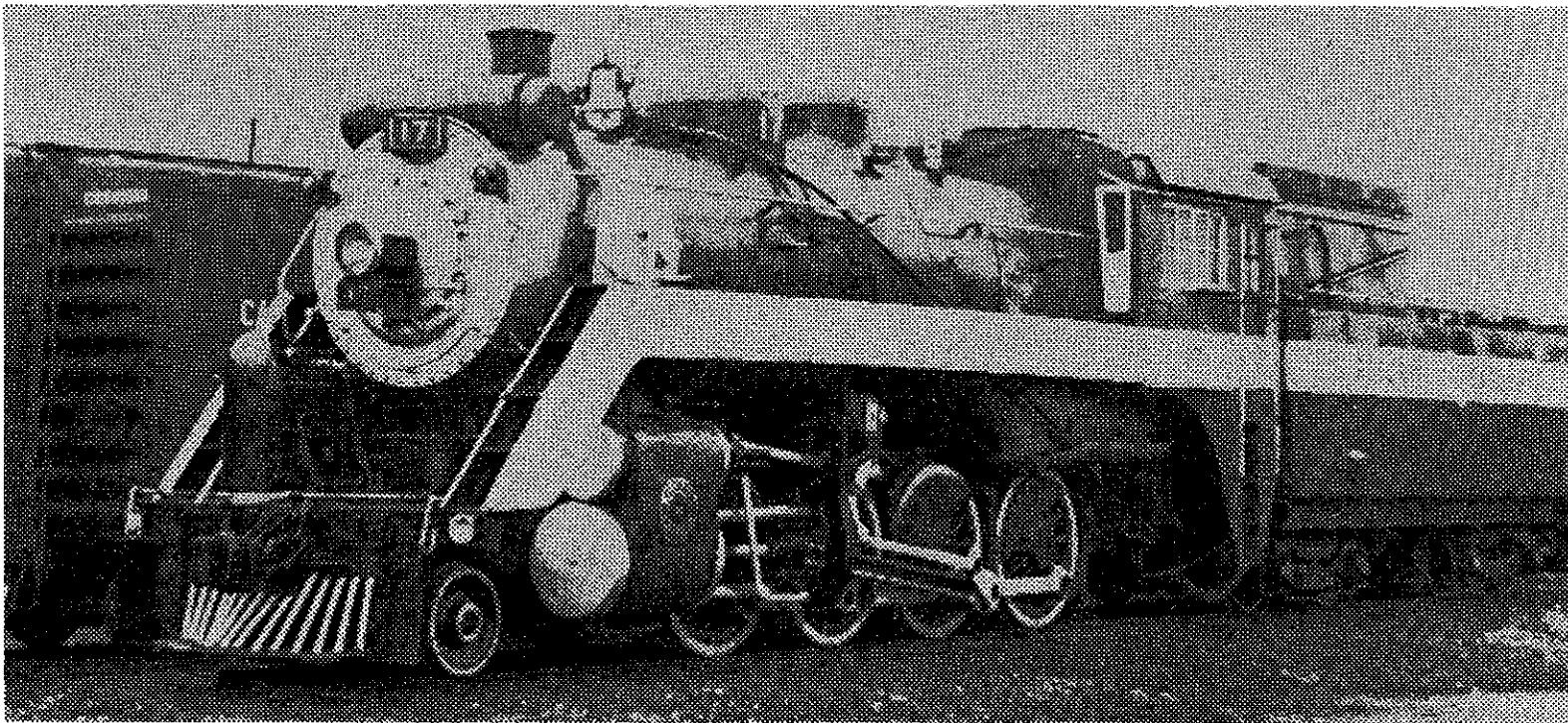
- 2-8-2 CONSOLIDATION TYPE
- ROAD NUMBERS 16-17

- BUILT BY THE CANADIAN LOCOMOTIVE COMPANY LIMITED, KINGSTON, ONTARIO (about 1930)
- 57" SPOKED DRIVERS
- 23" x 30" CYLINDERS
- 47,300 LBS. TRACTIVE EFFORT
- ENG. WT. 230,720 LBS., TENDER 171,000 (7000 gal<sup>s</sup>, 14 tons SOFT COAL)
- BOILER DIAMETER 71 INCHES
- 200 PSI.
- TYPE A SUPERHEATER

- STD. AAR SAFETY APPLIANCES APPLIED



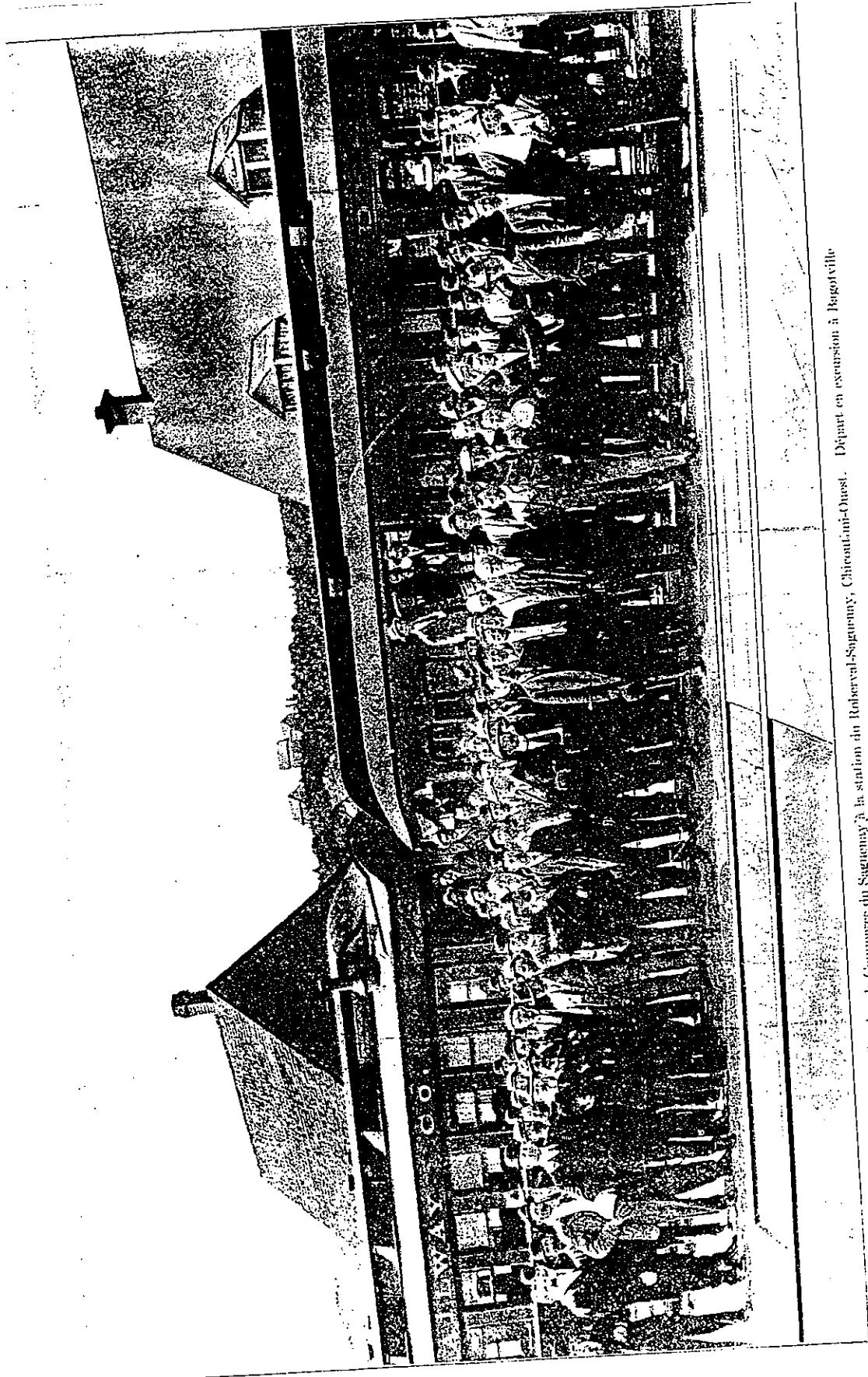
- "LOCOMOTIVE CYCLOPEDIA" (1947 EDITION) PICTURES RIGHT SIDE OF ENGINE 16 AS BUILT
- "TRAINS" MAGAZINE FOR JUNE, 1963, SHOWS ENGINE 17 (LEFT SIDE) AS RECENTLY OVERHAULED
- LOCO & LETTERING TUSCAN RED, SILVER SMOKE BOX & YELLOW BAND ALONG SKIRTS, CAB & TENDER, WITH WHAT APPEARS TO BE HERALD ON CYLINDER SIDES
- RIGHT SIDE UNDER RUNNING BOARD: POWER REVERSE directly over 3rd driver — 7'-0" x 24" AIR TANK 13'-0" forward from corner of cab with 4-bend cooling hiding it
- LEFT SIDE UNDER R. B.: 7'-0" x 24" TANK opposite rs. one — ELESCO C. F. PUMP over 3rd driver — 4'-0" x 24" AIR TANK over 4th driver
- THIS WAS A STANDARD CLC MODEL USED ON OTHER ROADS AS WELL
- DRAWN BY THOMAS R. MCLEISH
- FROM OFFICIAL SPECIFICATIONS COURTESY ALLAN ROYCE & FRED STEVENS
- FULL SIZE HO SCALE
- ALL RIGHTS RESERVED



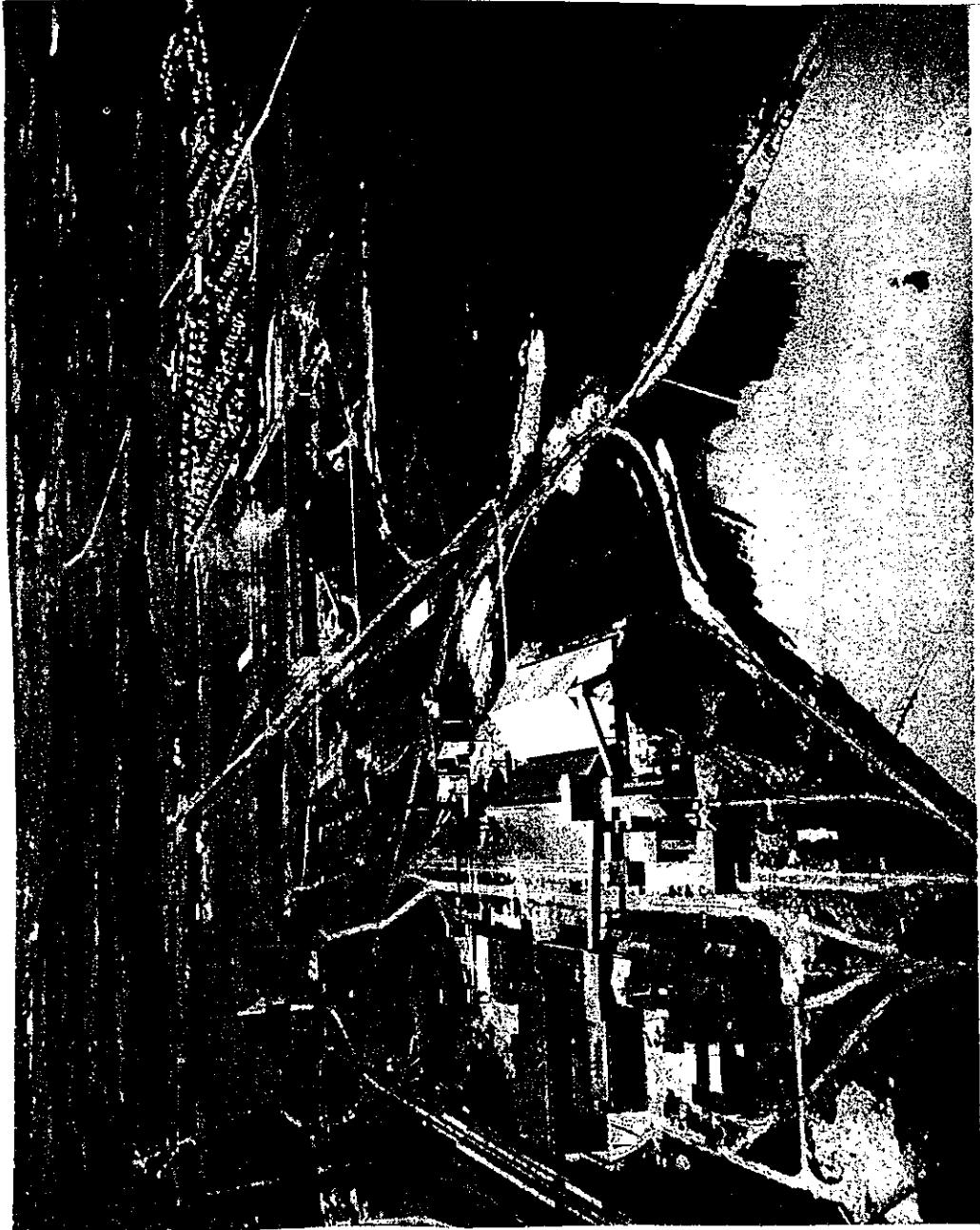
Donald

**CANADIAN NATIONAL Roberval & Saguenay No. 17 is trimmed in silver and yellow. The recently overhauled and is held for standby service on 25-mile Quebec s**

TRAINS  
JUNE 1963



La Chambre de Commerce du Saguenay à la station du Roberval-Saguenay, Chicoutimi-Nord. Départ en excursion à Bagotville



Arvida, usines et ville, 1938.

Archives nationales du Canada. PA-182753



*Photo 114. Vue aérienne de la partie centre-est de Chicoutimi en 1924, entre le quai du gouvernement et le quai de la rivière aux Rats.*

La photo montre bien les limites de la ville. Le développement domiciliaire n'a pas encore atteint le dernier plateau ceinturant "vieille ville". Trois édifices majeurs jalonnent la frontière séparant la ville des champs cultivés: l'Hôtel-Dieu, le Séminaire et l'Ecole normale du Bon-Pasteur.

On voit bien le tracé du chemin Sydenham qui, après avoir monté la côte du même nom, se dirige vers Grande-Baie, ainsi que celui du chemin St-Thomas qui prolonge la rue Bégin et se dirige vers Laterrière.

## "COUTIMI EN 1922

Entre 1906 et 1922, on assiste à une augmentation de la population, qui passe de 30 000 à 8,845, ainsi qu'au développement de nouveaux secteurs de la ville. Si nous minons la progression de chacun des quartiers (le plan indique clairement les lignes de rues délimitant leurs frontières respectives), nous constatons:

• quartier ouest, l'ouverture de ces rues au sud de la rue Lorne, ces usines de pulpe.

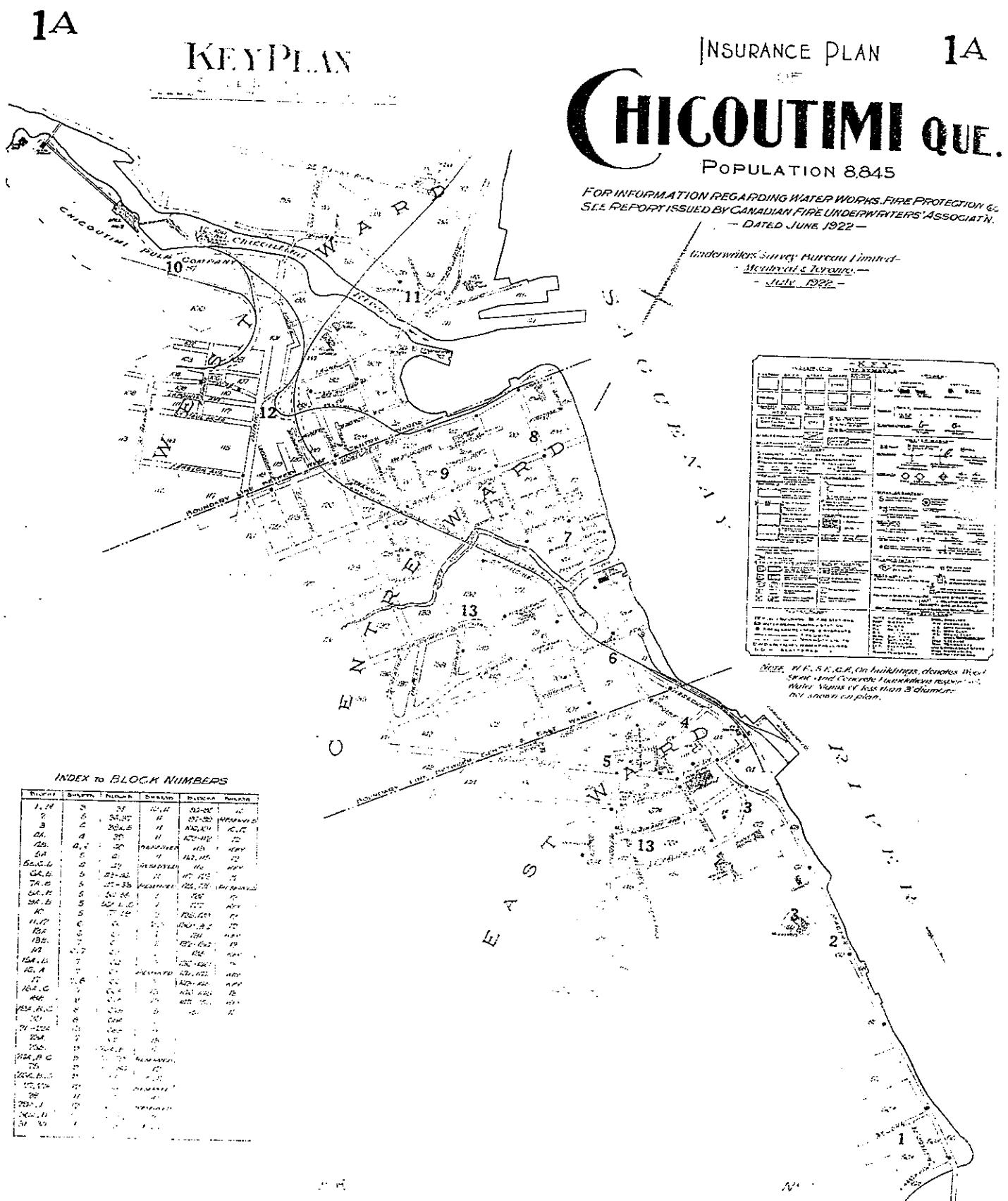
• quartier centre, un développement marqué à l'ouest de la rue Price, notamment autour des rues Sainte-Anne

et Morin et du nouveau boulevard Saint-Sacrement.

Dans le quartier est, l'amorce du futur développement de la haute-ville de Chicoutimi à l'est de la rue Bégin. Outre la nouvelle localisation du Séminaire, on remarque, près de celui-ci, le dédoublement de la rue Cartier: l'embranchement qui conserve l'appellation Cartier disparaîtra au cours des années suivantes, tandis que celui portant le nouveau nom de boulevard Saint-Michel sera prolongé au début des années 1930 jusqu'au nouvel orphelinat de l'Immaculée. Les deux sec-

tions (rue Cartier – boulevard Saint-Michel) ne formeront vers 1940 qu'une seule et même rue, rebaptisée rue Jacques-Cartier.

Finalement, entre autres observations pouvant être faites à la lecture de ce plan, soulignons que la façade principale de l'Hôtel-Dieu fait encore face au Saguenay (nous sommes six ans avant les agrandissements de 1928 qui modifieront cela), et que le nouveau monastère du Bon-Conseil, construit en 1917, est l'édifice situé le plus à l'est de la ville.



## LE DÉVELOPPEMENT DES MOYENS DE TRANSPORT (1900-1930)

**L**a rivière Saguenay demeure pendant toute cette période la principale artère commerciale et touristique de Chicoutimi et de la région, tant pour le transport des voyageurs et des touristes que pour l'exportation des divers produits, telle la pulpe. Bien plus, en l'absence de véritable route carrossable toute l'année, le transport maritime sur le Saguenay connaît une croissance soutenue, étant raccordé au chemin de fer. C'est pourquoi le quai de Chicoutimi est à plusieurs reprises agrandi et amélioré.

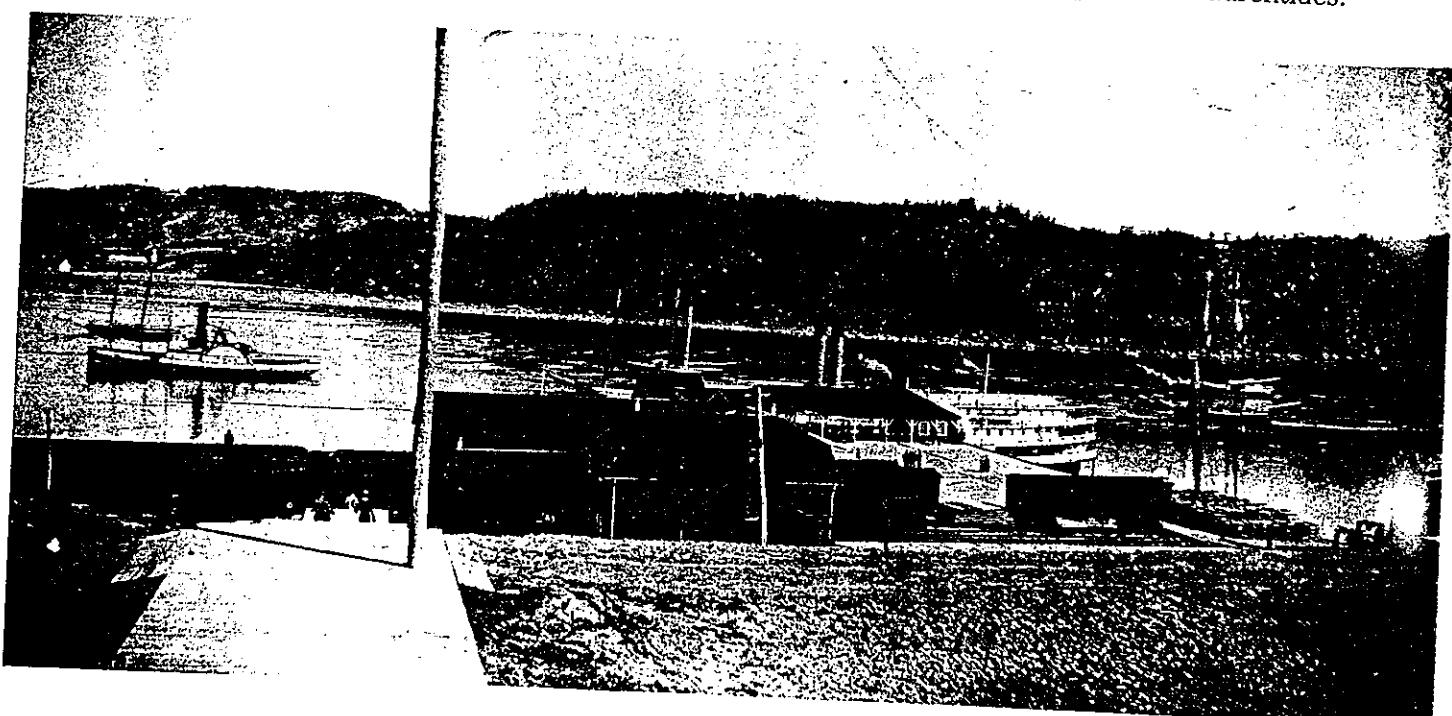
*L'absence de pont sur le Saguenay rend difficile les communications entre ses deux rives, ce qui rend alors essentiel le rôle du traversier.*

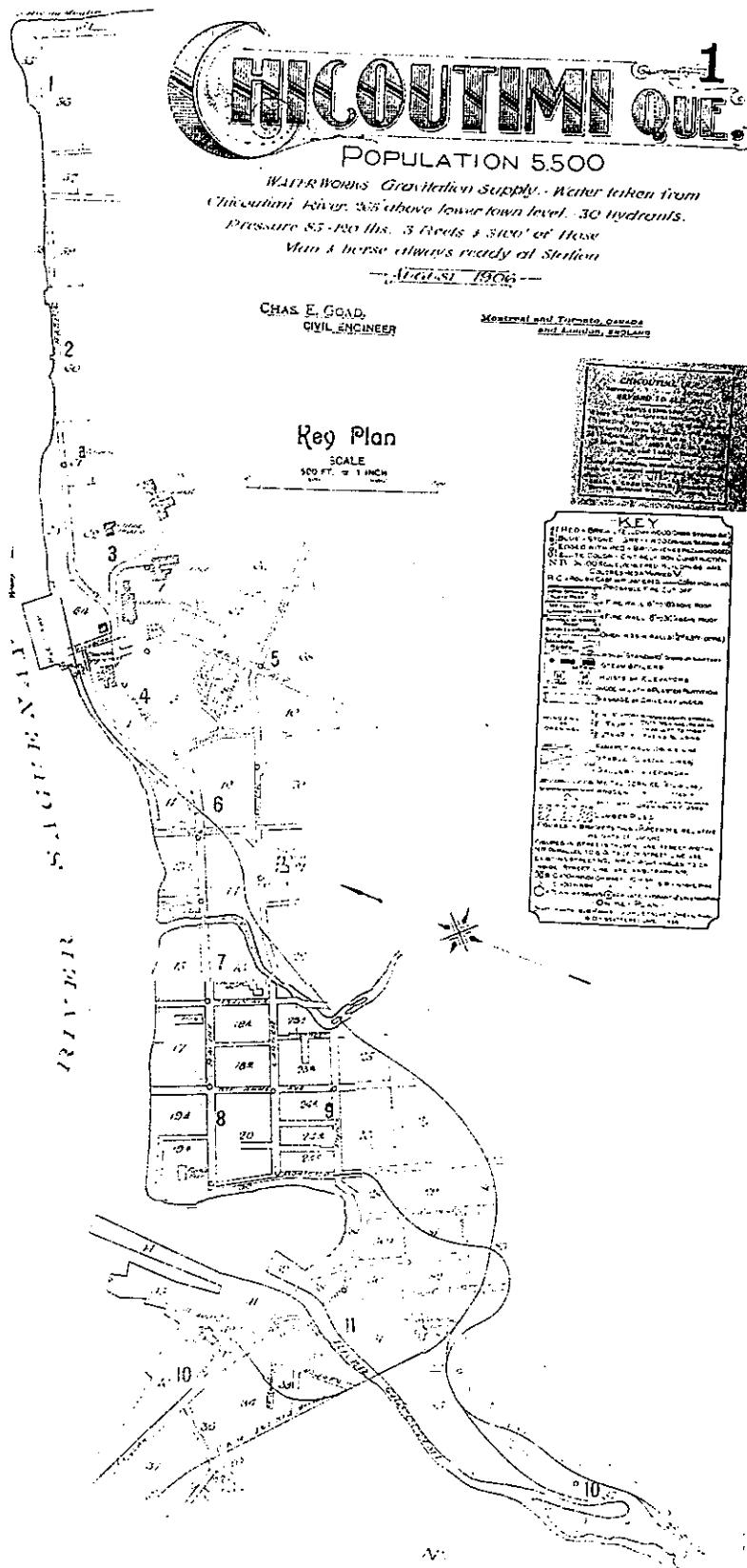
*Le développement du réseau routier va se faire peu à peu, en parallèle avec la croissance du trafic automobile. En l'absence d'aide véritable de la part du gouvernement, il appartient aux villes et à leurs citoyens de voir à l'ouverture, à l'amélioration et à l'entretien de leurs rues et chemins.*

*Les premières automobiles et le premier autobus font leur apparition à Chicoutimi vers 1914-1915. Mais pendant encore longtemps les véhicules automobiles vont continuer à être utilisés et les rues et routes à être plus ou moins bien entretenues. Ainsi, il faudra attendre 1948 pour voir l'ouverture d'une route carrossable à l'année longue dans le parc des Laurentides.*

*Fig. 128. La zone ferro-portuaire de Chicoutimi vers 1903. Vue de la gare et du quai, qui sera bientôt agrandi. Un large trottoir en bois facilite l'accès à la gare à partir de la rue Racine. À gauche, sur le Saguenay, le remorqueur Thor, en activité à Chicoutimi de 1880 à 1905.*

Au quai, un bateau de la compagnie Richelieu & Ontario: navire à vapeur à roues, deux cheminées et quatre ponts. La présence de plusieurs goélettes sur la rivière rappelle l'importance encore considérable de la navigation à voiles à l'époque.





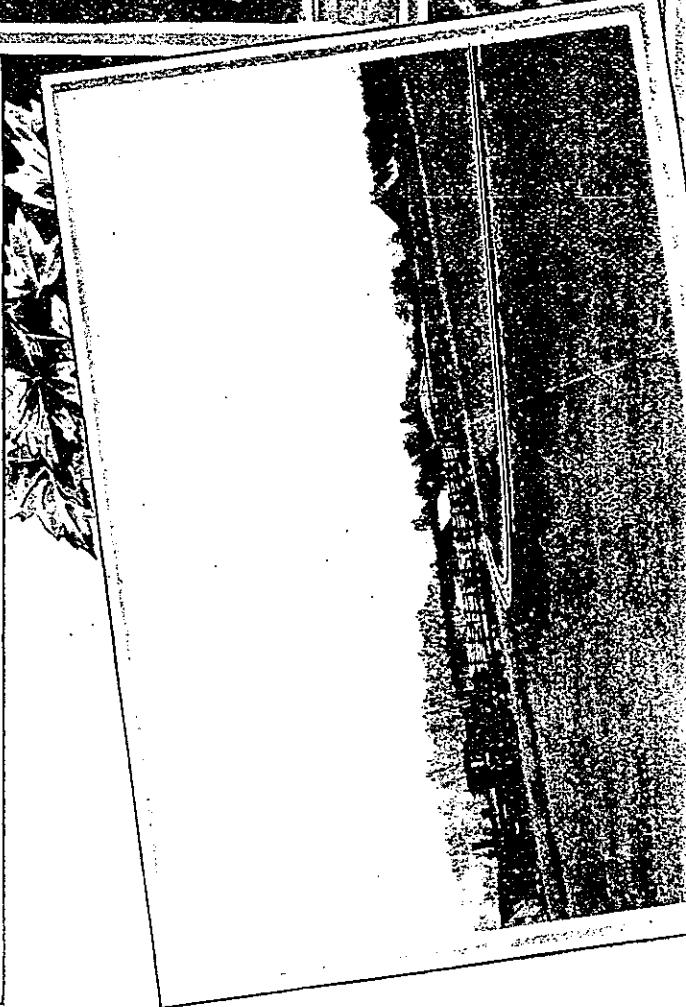
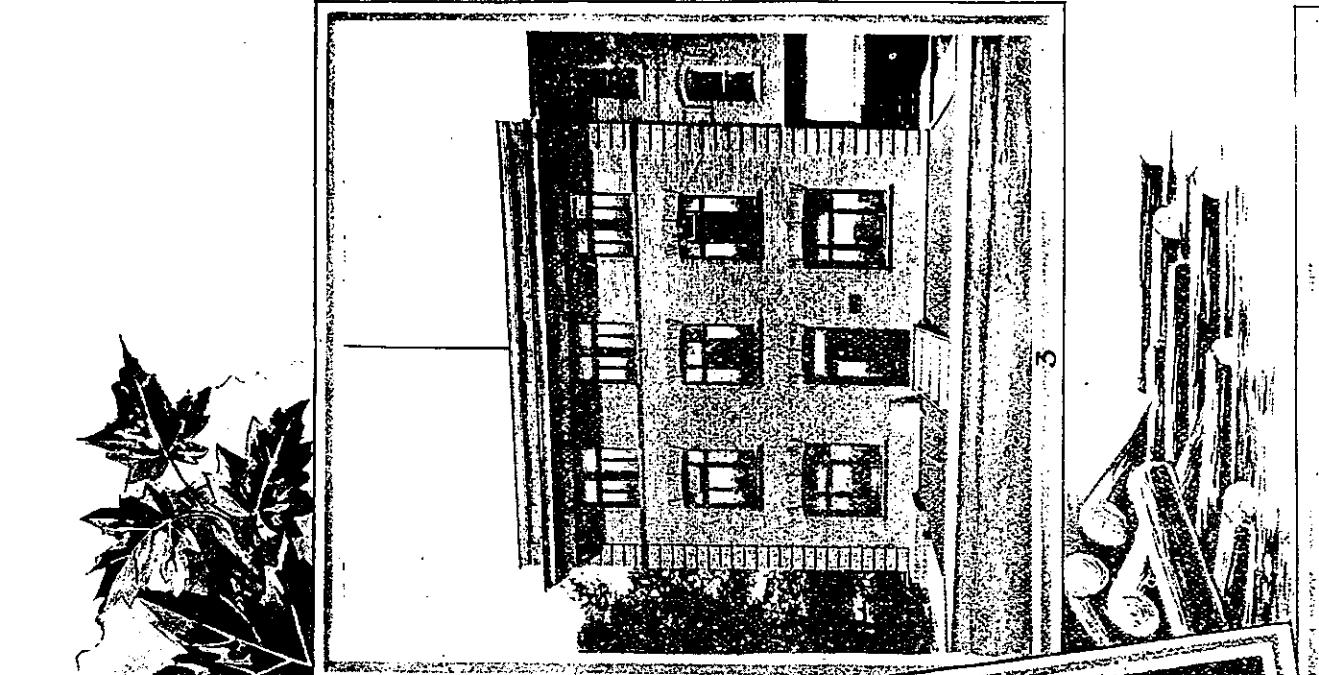
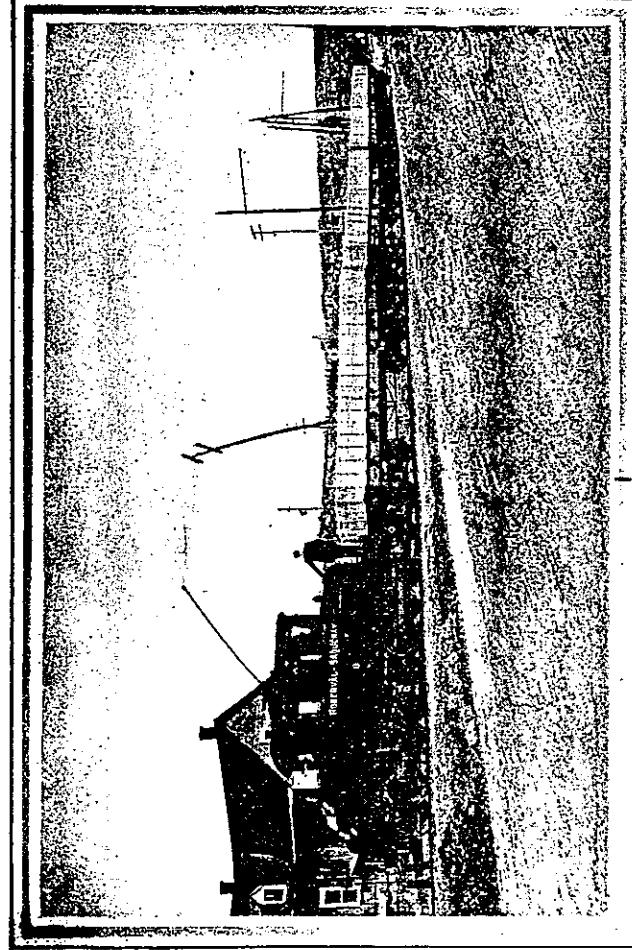
*Fig. 111. Plan général d'assurances de la ville de Chicoutimi en août 1906, corrigé en 1912 après le feu. Ce plan général est complété par une série d'une dizaine de cartes plus élaborées, détaillant chaque secteur de la ville à l'échelle de 50 pieds au pouce.*



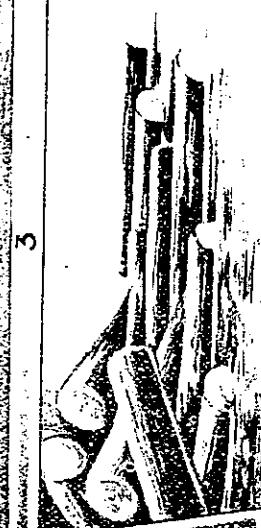
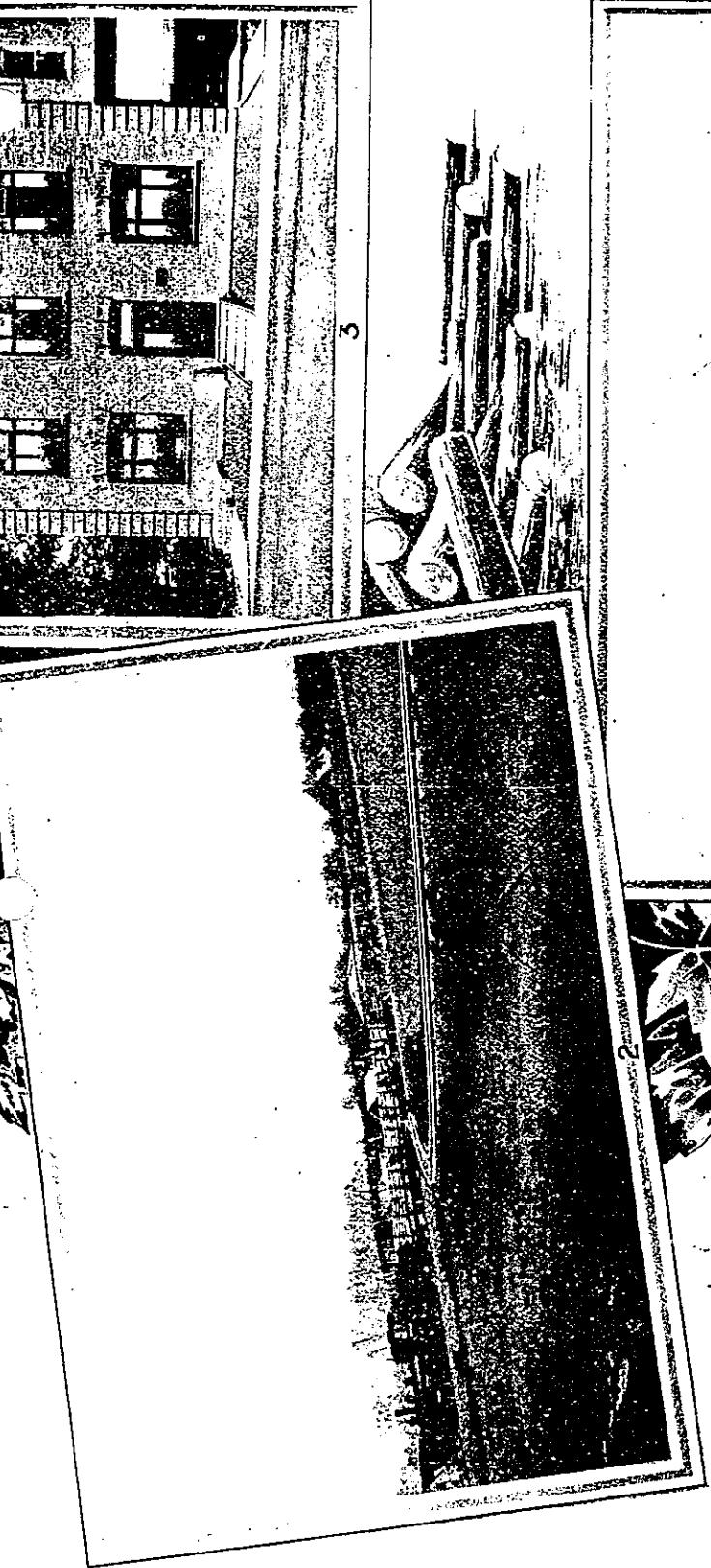
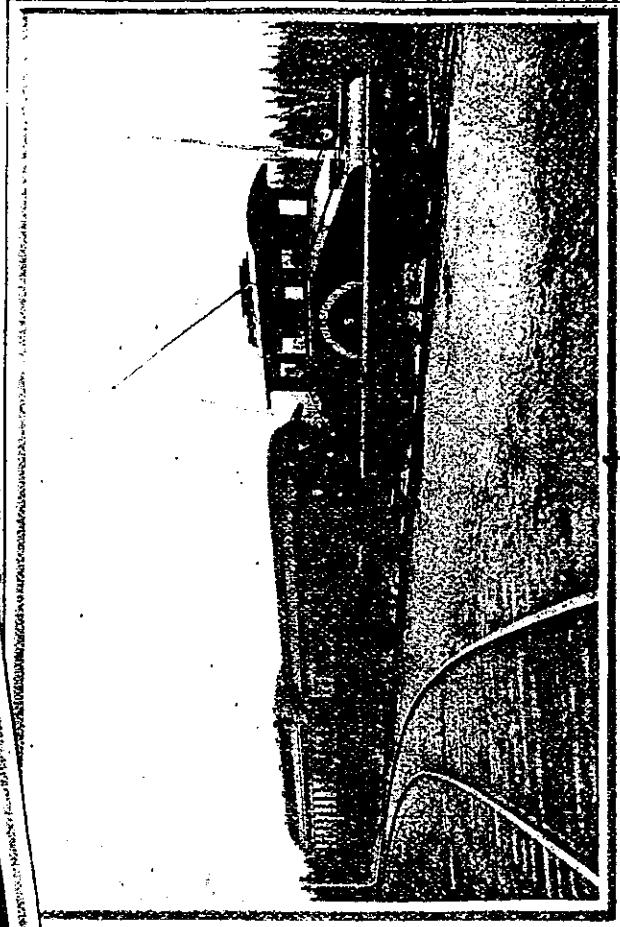
*Photo 24. Carrefour des rues Racine et du Couvent, vu du quai, en 1898.*

Cette partie du quartier est, de part et d'autre de la rue du Couvent, a connu de 1870 à 1900 un développement important, en raison de l'implantation de plusieurs institutions religieuses: le couvent du Bon-Pasteur (1864), le Séminaire (1875), la cathédrale (1878), l'Hôpital (1884); en raison également de l'ouverture de nombreux commerces et hôtels dans le haut de la rue Racine.

On aperçoit sur la photo, de gauche à droite, la cathédrale (avec ses deux nouvelles tourelles latérales), le pensionnat du Bon-Pasteur (on voit la façade de l'aile construite en 1889-1890), l'ancien édifice de la Compagnie du Télégraphe, ainsi que le Château d'eau, dont la construction, commencée en 1897, n'est pas encore terminée (il manque les galeries couvertes ainsi que le revêtement extérieur en briques). À l'avant-plan, se trouvent la gare, datant de 1893, ainsi que les bâtiments et abris sur le quai.



Sur le Roberval-Saguenay  
1. Train de pulpe.—2. Train de bois de pulpe.—3.—Édifice du Roberval-Saguenay à Chicoutimi.—4. Train de voyageurs.



# GENERAL ELECTRIC

## DIESEL-ELECTRICS



# ARE **BULLDOGS** FOR WORK !

The G-E diesel-electric requires very little maintenance—is available for work at least 90 per cent. of the time. For that reason, fewer G-E diesel-electrics are required to perform a given service. That's why we say they're regular bulldogs for hard work. Many of these locomotives, now in use, have run as much as 35,000 or 45,000 miles without major maintenance. *That means maintenance costs are extremely low . . . and operating costs are about one-half of those for a comparable steam locomotive.* At the same time, stand-by losses and attention while not in use are eliminated, as the diesel-electric starts at the push of a button and is shut down completely when not in use.

And G-E diesel-electrics offer you many other advantages. They are available for quick delivery; we can ship yours quickly, and at low cost. They offer you freedom from service worries; they are completely G-E built in G-E shops. Also they give cleaner operation *inside or out . . .* and the ease and flexibility of control inherent in electrical transmission, reduce operator's fatigue and make for safer, faster switching. The swivel truck feature enables these units to negotiate shorter curves than other locomotives. And, at all times, fast acceleration is assured because of great tractive effort at low speeds, and because of the absence of the tender (dead weight) used on larger steam locomotives. For further information call your C.G.E. office.

HERE'S WHAT A  
G-E DIESEL-ELECTRIC  
CAN DO FOR YOU

Haul freight at up to 35 mph  
Give freedom from smoke and reduce fire hazard

Lessen danger of cargo damage because of gentler coupling

Spot cars quickly and safely because of instant, firm but gentle throttle response

Do switching service on the road  
Pay for itself out of earnings in 3 to 5 years



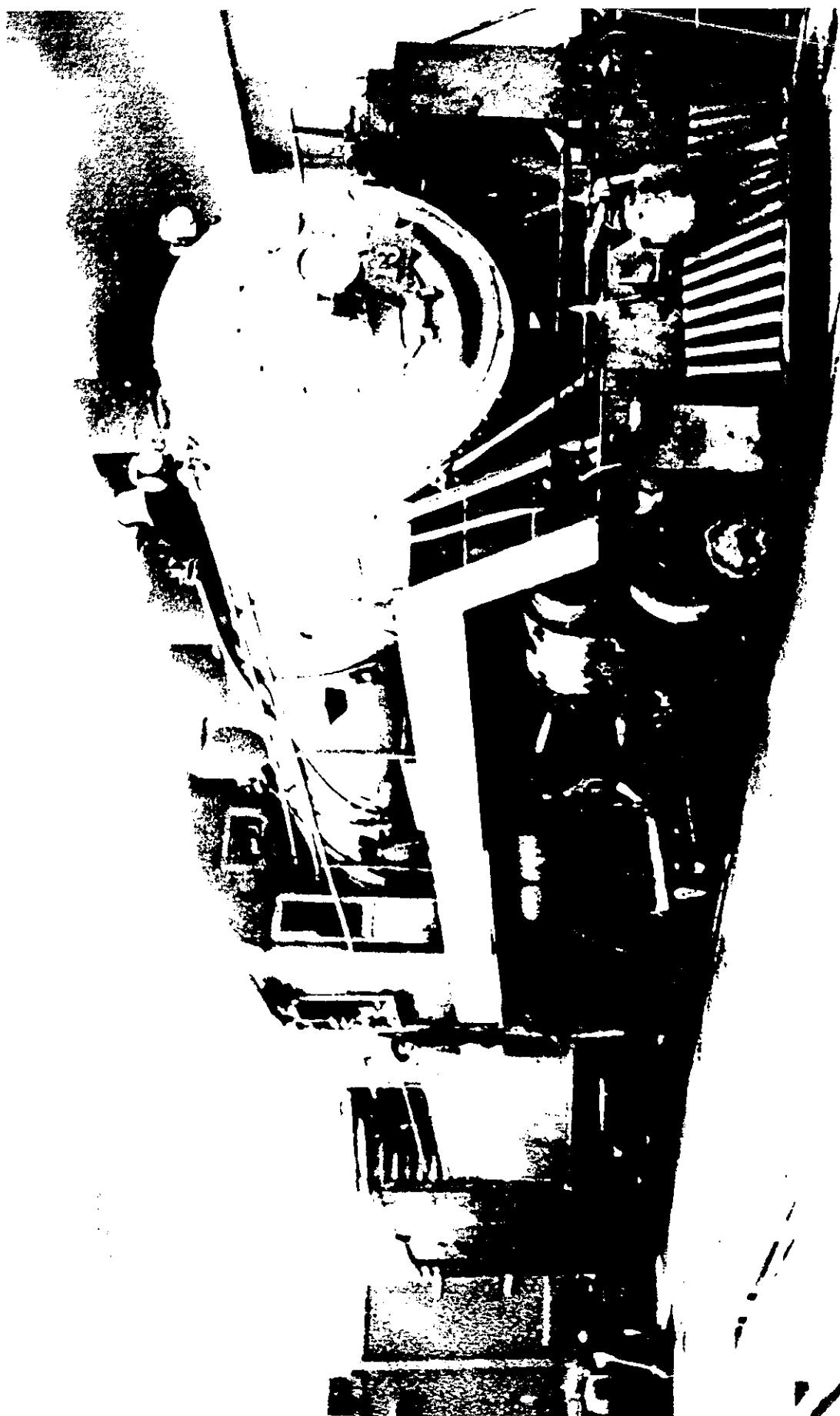
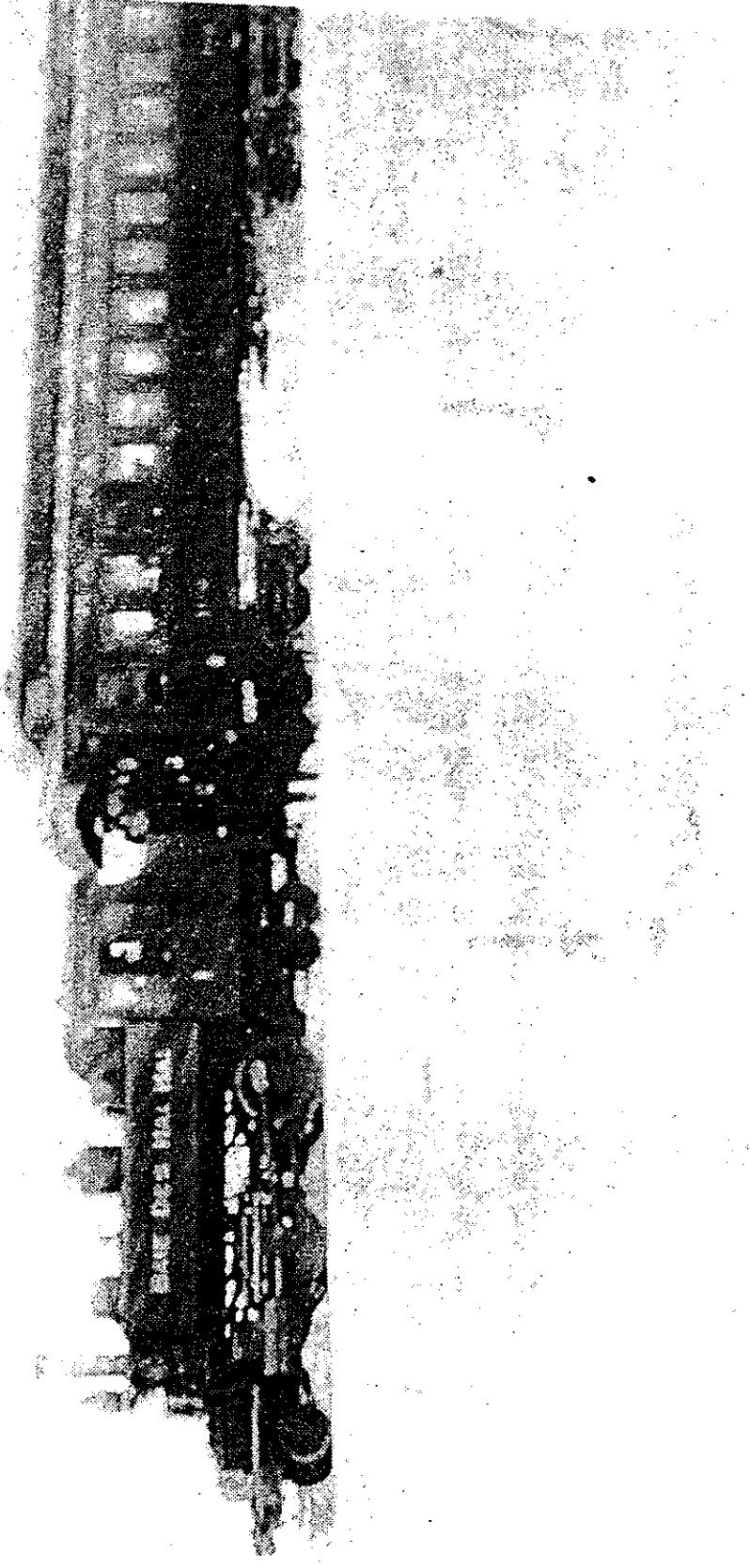


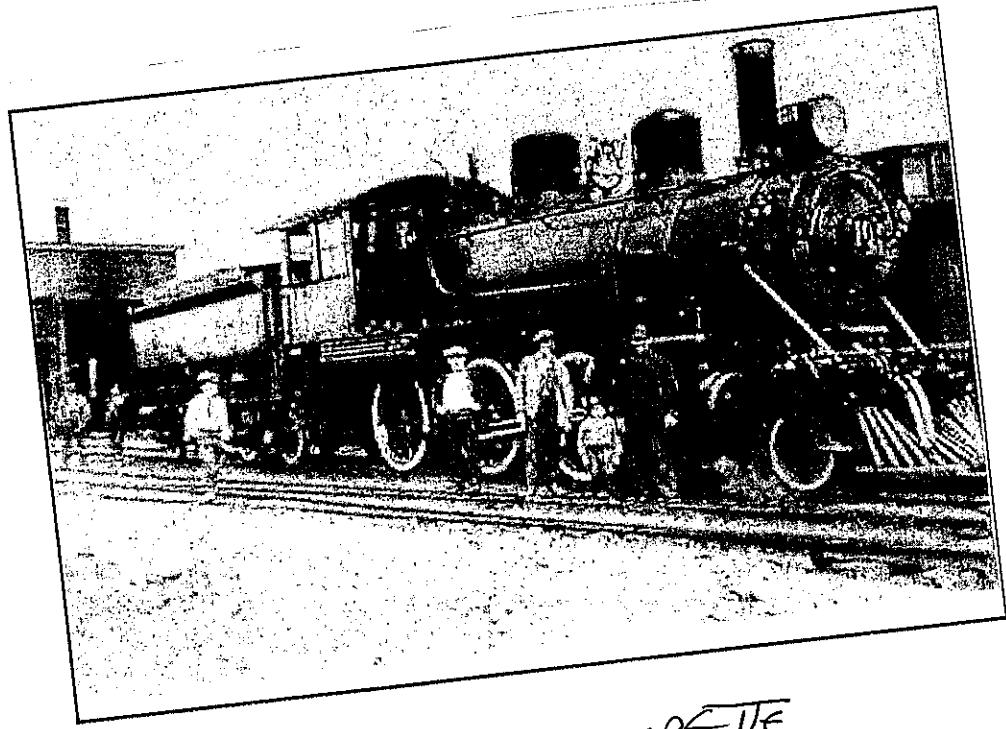
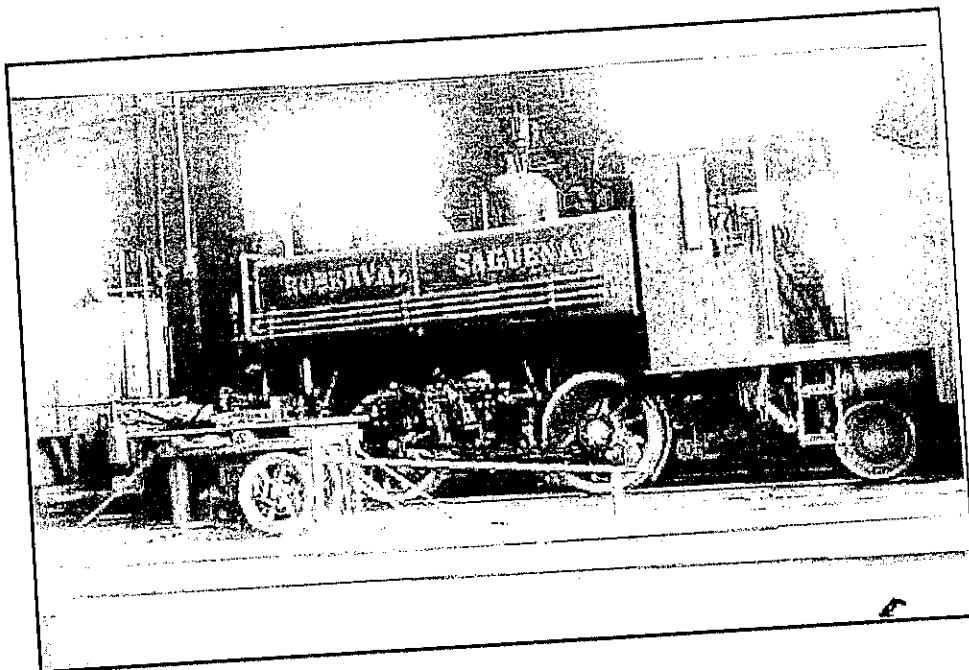
Photo: G. Léveillé  
ARCHIVISTE PÉNITENTIAIRE  
1315, LAWIGERIE, STE-Foy,  
QUÉBEC G1V 4G9

No (5) No : QC-4-135

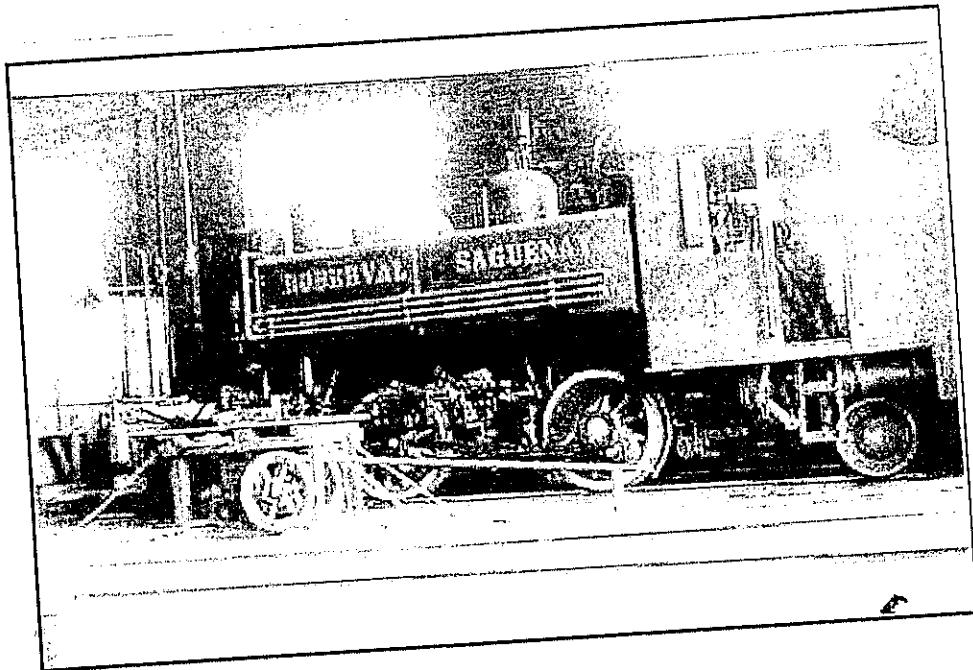
RS 13

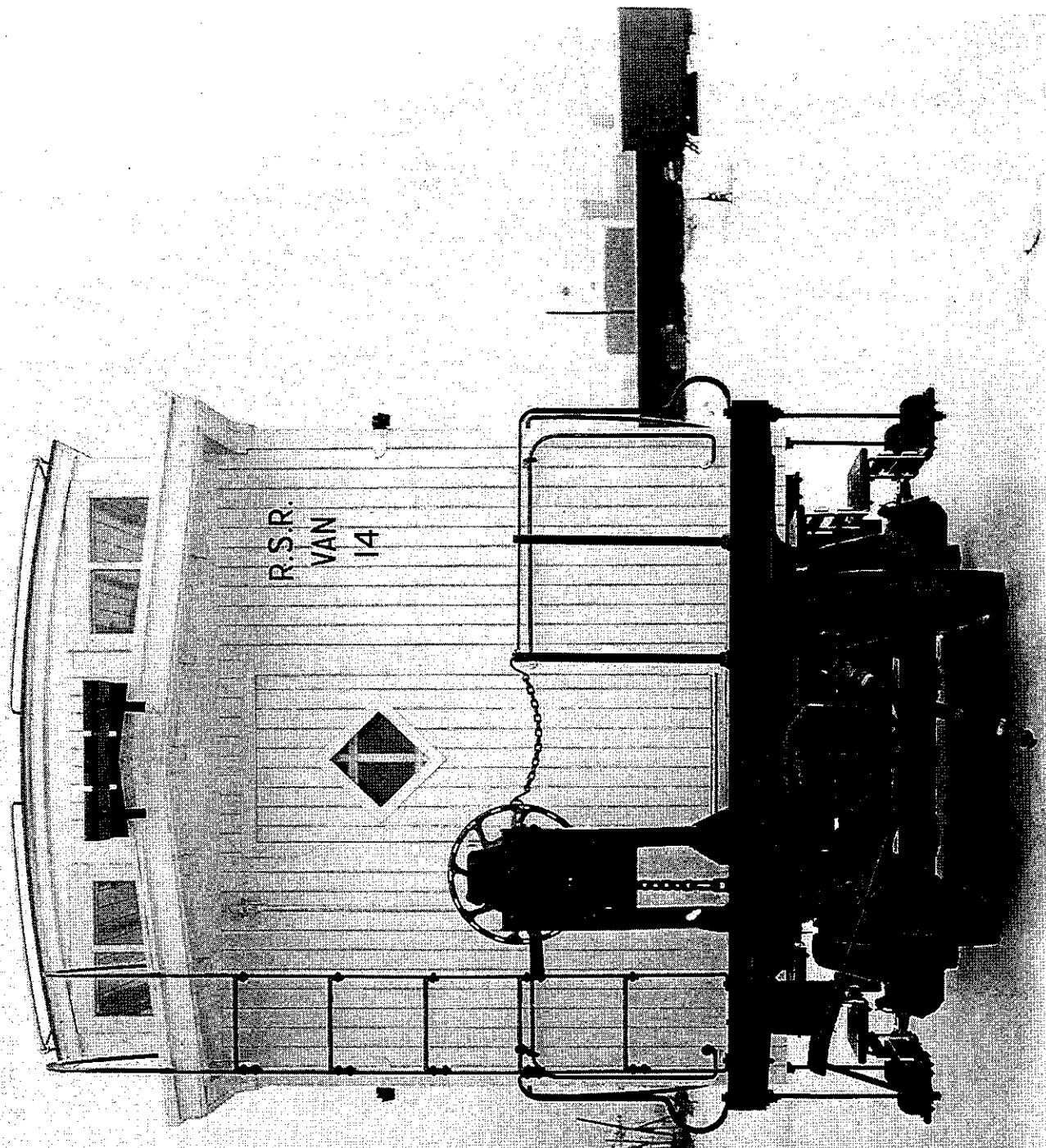


Brave beginning—The inaugural passenger run on the Ha! Ha! Bay Railway, p.  
& Saguenay, 15 December 1910. Photo: Roberval Saguenay Railway

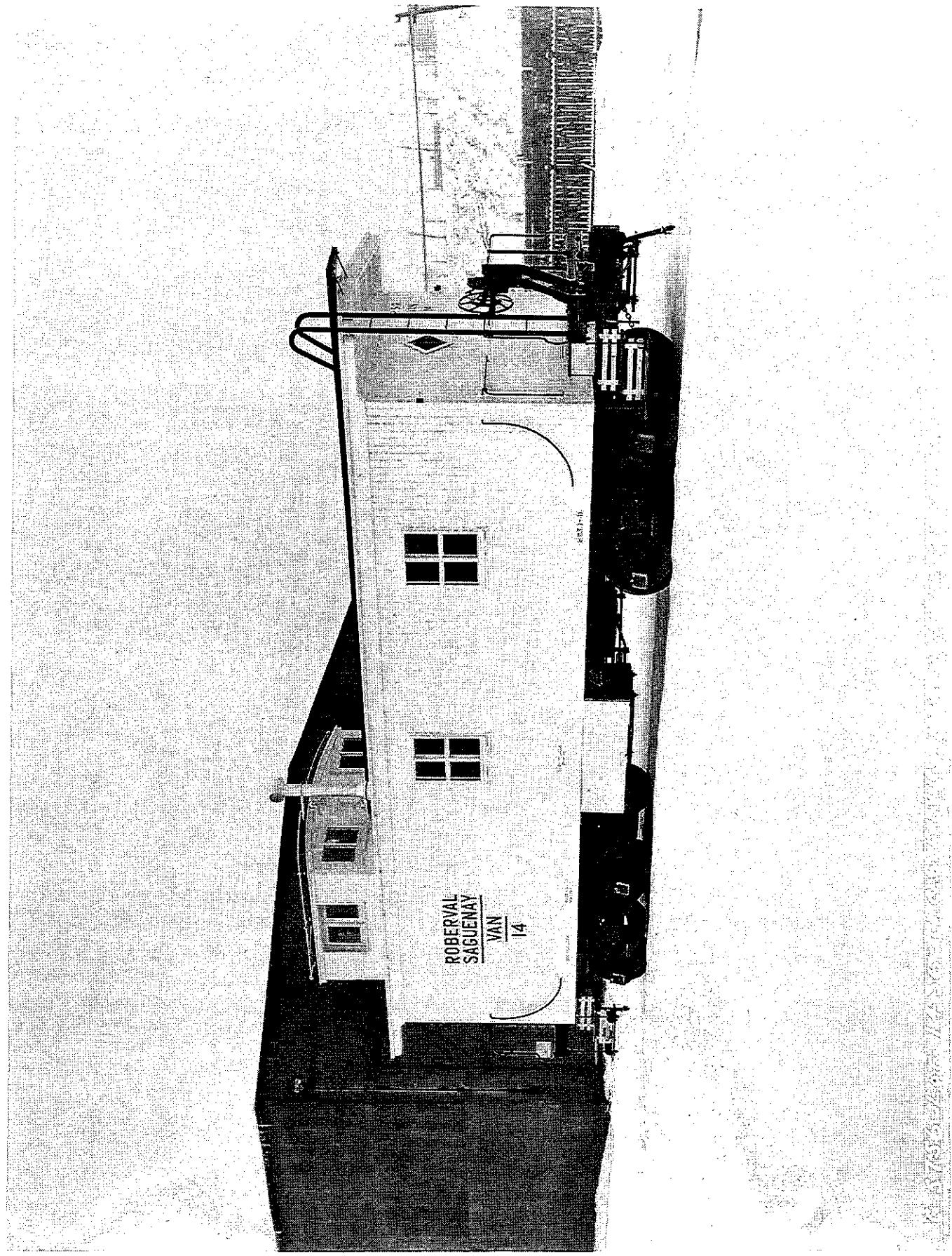


^ ^ MARC CARETE





1000



# THE ROBERVAL AND SAGUENAY RAILWAY COMPANY.

## GENERAL OFFICERS.

E. POWELL, President.....Montreal, Que.  
 H. R. WAKE, Vice-President.....Arvida, Que.  
 W. C. DUNCAN, Manager & General Freight Agent.....  
 N. MOLLAUGHIN, Road Master.....

## GENERAL OFFICES, ARVIDA, QUE.

Miles of road operated, 42.5. Gauge, 4 ft. 8½ in. Locomotives  
 (electric motor, 8; coal burning, 8; 11)

## PASSENGER EQUIPMENT.

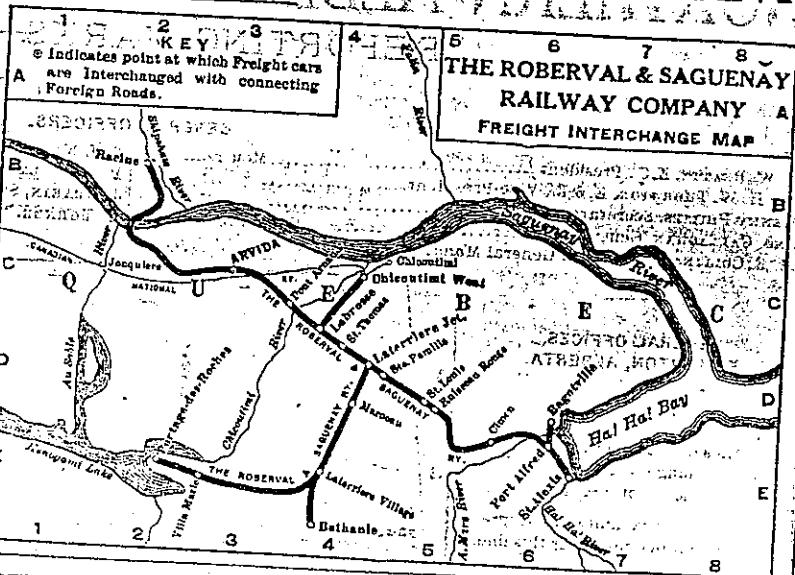
Passenger	4, 6, 7, 8, 9	5
Baggage	5	
Combination	2	
Caboose	11, 12, 18	2
Total		10

Report movements, mileage and per diem, also all communications relative to freight accounts to W. C. Duncan, Manager, Arvida, P. Q., Canada.

For balances remit to or draw on Treasurer, Arvida, Que. Send bills for repairs to cars to W. C. Duncan, Manager, Arvida, Que.

## FREIGHT CONNECTIONS AND JUNCTION POINTS.

Canadian National Railways—  
 Arvida, Que.....CS. Mar. 1930.



## FREIGHT EQUIPMENT.

The freight cars of this Company are lettered "R.S." "Roberval-Saguenay," and numbered and classified as follows:

M. C. R. C. Designation	Description	NUMBERS.	DIMENSIONS.												CAPACITY.					
			INSIDE.		OUTSIDE.						DOORS.		Capacity of Ice Tanks.		Capacity of Car.					
			Length Between Ice Tanks— Bulkheads in Place.	Width Between Lining Gaps (Bulkheads Collapsed).	Width at Holes.	Extreme Width.	To Rail.	To Top of Running Board.	To Extreme Height.	Width.	Height.	Total Capacity for Crushed Ice.	Total Capacity for Chunk Ice.	Capacity of Cubic Feet Level Full.	Pounds.	Capacity of Cubic Feet Level Full.	Pounds.			
I. Flat.....	100 to 148	ft in lbs lbs ft in	35 8 4	35 8 4	8 6	4 11														
II. " "	200 to 227		35 8 4	35 8 4	6	4 1														
III. " Steel.....	250 to 286		40 8 4	40 8 4		4 1														
IV. " .....	300 to 399		36 6 8 4	36 6 8 4	8 10	4 8														
V. Box.....	507, 508		33 6 8 6	33 6 8 6	38 3	12 7 13 1 13 6	5 15	13 7 8												
VI. " Steel Frame.....	525 to 534		36 8 6 11	36 8 6 11	36 8 9 6	12 7 13 1 13 6	5 10	4900 4200 113	5	1745	1748	100000	100000	10	1725	40000	2			
VS. Refrigerator.....	575		27 11	27 11	8 11 6 9 9 9															
GA. Coal, All Steel, 5 Drop Bottom Doors, each Side.)	600 to 621		41 10 9 2 4 9 4 4	41 10 9 2 4 9 4 4	9 3	9														
FF. Gondola, Hopper Bottom	650 to 681	1 to 8	40 9 5 7 2 4 2	40 9 5 7 2 4 2	9 5	4 5 9 7														
Air Dump.....																				
Total.....																				

MARCH 1930

# Roberval and Saguenay Aluminum Box Cars

*There were delivered recently to the Roberval and Saguenay Ry. by the builder, Eastern Car Co., a lot of 30 aluminum sheathed, wood lined box cars, designed for rail load of 169,000 lb. and having cubic capacity of 3,715 cu. ft.*

THE accompanying illustrations show one of the aluminum sheathed, wood lined box cars built recently for the Roberval and Saguenay Ry. by Eastern Car Co. The specifications for these cars were prepared by the Aluminum Co. of Canada and Eastern Car Co., and conform in design and strength with test recommended practice standards of the Association of American Railroads. The cars are 40 ft. 6 in. long and 9 ft. 2 in. wide inside lining. Height from floor to ceiling is 10 ft. 0½ in. height and width of side door opening is 9 ft. 4½ in. and 6 ft. 0 in. respectively. Cubic capacity is 3,715 cu. ft.

The car underframes consist of A.A.R. type steel center sill and 6 x 3½ x 16 in. steel angle end and side rails, with the side sills reinforced under the doors with 6 x 3½ in., 10.7 lb. bulb angles and at the bolsters with 6 in., 13 lb. ship channel. The cross bearers are built up from copper bearing, open arched steel plates, including ¼ in. pressed diaphragms, 5/16 in. top cover plates, and ¾ in. bottom the plates bending across the car. The crossbearers also are copper bearing, open arched steel plates, made from pressure 2½ in. thick.

The body bolster diaphragms are built up from ¼ in. copper bearing, open hearth steel, pressed to shape, the ½ in. top and bottom cover plates enforced over the side bearings by ¼ in. steel fillers. The A.A.R. type combined striking plate and front draft stop are of cast steel, and the center pier and rear draft stop are of open arched steel of welded design, riveted to the center sills, with the A.A.R. cast steel center plates riveted to the body.

The side framing consists of 10.63 Z bar side plates, of copper bearing, open hearth steel, with side posts 3 in., 5.1 lb. Z section, door posts 3 in., 6.7 lb. Z section and corner posts of ¼ in., 7.5 lb. W section. The side sheets, supplied by the Aluminum Company of Canada, Ltd., to specification Alcan 65-S.T., are 1/10 in. thick and crimped at the edges to overlap adjacent sheets; they are riveted to the side posts, door posts, corner posts, side sills and side plate, using aluminum alloy rivets, specification 55-ST. These rivets were driven cold. Joints were treated with zinc galvanate and aluminastic paste, to make a watertight car and to prevent corrosion. At the side plate and side sills, the sheets were fitted tightly and welded at the corners. Rivets were used where steel connected to steel. The inside surfaces of the aluminum sheets were given one

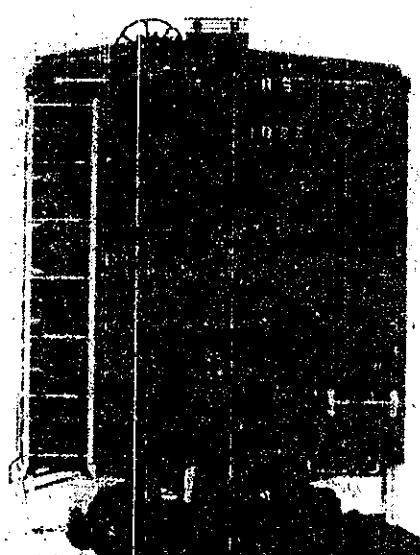


One of the Aluminum-sheathed Box Cars for the Roberval and Saguenay.

while the paint was wet, were coated with coarse sawdust, to absorb condensation which might collect on the inside. Before the interior wood and the finishing coats of paint were applied, each car was subjected to the usual water test, to ensure that it was absolutely watertight.

The inside lining is of Douglas fir, the ceiling of ¼ in. Douglas fir plywood, and the floor of maritime spruce, with Douglas fir at the doorways.

Prior to painting, the underframe, ends and other steel parts were sandblasted and given one coat of red oxide primer. In the color scheme employed, the trucks are black; the underframe, ends, roofs and doors, mineral brown; the safety appliances, yellow; the aluminum sheets, in natural finish, and the stencilling, in olive green.



The trucks are of the latest design, Symington-Gould spring plankless type, with 5½ x 10 in. journals.

**Weight Saving**—The average weight of these cars is 42,000 lb. This represents an increase in capacity of about 3,000 lb. per car, due to the use of aluminum.

These aluminum cars have been placed in service to prove the adaptability of aluminum as a structural material for freight cars, in applications where its properties of light weight and corrosion resistance are most desirable.

**Equipment**—The car roofs are the Murphy improved steel riveted type, and the side doors are of the Youngstown type, with Camel fixtures. Apex Tri-Lox running boards and brake steps are fitted. The couplers are A.A.R. type E, 6½ x 8 in. The air brakes are the Westinghouse schedule AB 10-12. Dreadnaught steel ends are used. Other equipment includes the Imperial uncoupling device, Dorey brake stabilizer and Miner A-22-B draft gear.

## U.S. Railways' Freight Traffic

Association of American Railroads advises that, according to a preliminary estimate, the Class 1 railways in the United States handled 61,500,000,000 ton miles of revenue freight in June, an increase of 3½% over the June, 1946, revenue freight traffic. In the first six months of this year, the revenue freight ton mileage (on the basis of the preliminary estimate for June and a revised estimate for May) was

# Canadian Transportation

## Box Car with All-aluminum Body; Tare 34,400 lb.

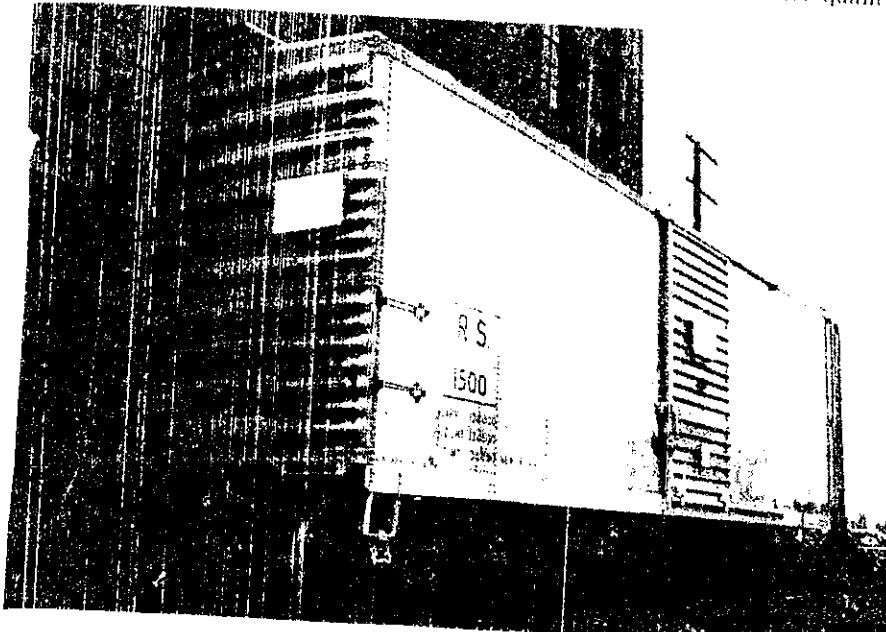
A box car designed by Aluminum Co. of Canada, Ltd., and built for the Roberval and Saguenay Ry. at the C.P.R. Angus Shops, has more aluminum in the body than has any car previously built; compared with a standard car of same overall weight, the new car takes 5½ tons more freight. It has A.A.R. approval for operation in interchange service.

A BOX CAR with body in which more extensive use has been made of aluminum than in any other box car built to date, and having tare weight of 34,400 lb. and capacity of 134,600 lb., has been completed at the C.P.R. Angus Shops, Montreal, for the Roberval and Saguenay Ry., to the designs of Aluminum Co. of Canada, Ltd. This is said

Co. of Canada, Ltd., Montreal. The car has been placed in regular service, and wherever seen is arousing exceptional interest, due to its unpainted exterior and the striking appearance of the bright aluminum. The car may be spoken of as a natural development, following other box cars built four years ago and using smaller quantities

and the savings in some instances are rather surprising. For instance, whereas steel doors would weigh 1,008 lb., the aluminum doors employed weigh only 364 lb., producing a saving of 644 lb. The steel running board commonly employed would weigh 410 lb., and the aluminum replacement weighs only 175 lb., producing a saving of 235 lb. The large savings are, of course, in the underframe, sides, ends and roof, where the weight reductions were 3,016 lb., 3,226 lb., 1,721 lb. and 1,226 lb., respectively. The fact that the aluminum car body is unpainted, in contrast to the steel body, which requires painting, results in a weight saving of 150 lb.

Because of the saving of over 11,000 lb. effected by the use of aluminum instead of steel, the new car is able to carry 5½ tons more load than the standard box car; in other words, for the same gross weight (car plus lading), the car with the aluminum body is able to transport five and one-half more tons of freight than the conventional



The Roberval and Saguenay Ry. Box Car with All-aluminum Body

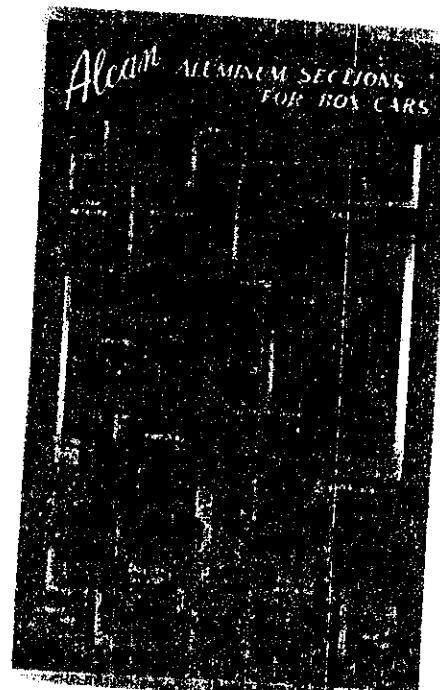
to be the lightest car of its size in existence. Aluminum was used generally throughout the car and underframe. At the beginning of extreme light weight was not the main purpose in undertaking the construction of the car, a but, the chief objective was to provide a tare weight far below the rugged requirements of greater than that of standard box car in steam railway practice, and to secure the advantages claimed to be gained by the use of up-to-date materials and methods.

The car, which is approved for interchange service by the Association of American Railroads, was designed and to order, by direction of the Division of the Aluminum

of aluminum. These earlier cars remain in operation on the Roberval and Saguenay Ry., as well as on the Canadian National and Canadian Pacific.

The new car is 40 ft. 6 in. long inside, with inside width of 9 ft. 2 in. and inside height of 10 ft. 6 in. Cubical capacity is 3,898 cu. ft. The carrying capacity spoken of above, 134,600 lb., is the load limit; as stated, light weight is 34,400 lb. The quantity of aluminum used in the body construction was 9,559 lb.

**Details of Weight Saving.** The items in which weight has been saved by the use of aluminum rather than of steel, and the saving in each case, are listed in the accompanying two-column panel.



# THE ROBERVAL AND SAGUENAY RAILWAY COMPANY.

## GENERAL OFFICERS.

V. C. DUNCAN, President.....	Montreal, Que.	E. J. HEBERT, Superintendent Operations.....	Arvida, Que
J. L. PARSONS, Vice-President.....	" "	R. CABANA, Master Mechanic.....	" "
P. THOMASON, Treasurer & General Manager.....	Arvida, Que.	M. BELEC, Roadmaster.....	" "
L. P. SCHREIBER, Freight Traffic Manager.....	Montreal, Que.	W. F. CAMPBELL, Maintenance Engineer.....	" "

## GENERAL OFFICES, ARVIDA, QUE., CANADA.

### FREIGHT EQUIPMENT—Reporting Marks—"R S"

The interchangeable freight cars of this Company are lettered "R S" and "Roberval-Saguenay" and numbered and classified as follows:

ARTICLE NUMBER	ART. NO. & MARKS AND NUMBER	KIND OF CARS	DIMENSIONS												CUBIC FEET	POUNDS PER GALLON	NUMBER OF CARS
			INSIDE			OUTSIDE			DOORS			END					
Length	Width	Height	Length	Width	Height	To Eaves or Top of Extremes Sides or Platform	To Eaves or Top of Extremes Sides or Platform	To Running Board	To Extreme Height of Opening	Width of Opening	Height of Opening	Width of Opening	Height of Opening	Width of Opening	Height of Opening	Number of Cars	
21	1-40 to 43	40 ft. 0 in. 8 ft. 7 1/2 in. 9 ft. 9 in.	42 ft. 9 in. 8 ft. 7 1/2 in. 9 ft. 9 in.	12 ft. 8 in. 8 ft. 7 1/2 in. 13 ft. 10 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 1 in. 13 ft. 10 in.	5 ft. 11 1/2 in. 5 ft. 11 1/2 in. 6 ft. 7 1/2 in.	4 ft. 9 in. 3 ft. 6 in. 4 ft. 9 in. 3 ft. 6 in.	12 ft. 1 in. 8 ft. 7 1/2 in. 13 ft. 10 in.	4 ft. 5 in. 3 ft. 4 in. 5 ft. 11 1/2 in. 4 ft. 5 in. 3 ft. 4 in.	1200	110000 lb.	4					
22	IM BOX, Wooden Frame	500 to 524	35 ft. 8 in. 8 ft. 6 in. 8 ft. 9 in.	36 ft. 6 in. 8 ft. 6 in. 8 ft. 9 in.	36 ft. 6 in. 8 ft. 6 in. 8 ft. 9 in.	12 ft. 8 in. 13 ft. 6 in. 13 ft. 10 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 1 in. 13 ft. 10 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 5 1/2 in. 13 ft. 11 1/2 in.	5 ft. 11 1/2 in. 5 ft. 11 1/2 in. 6 ft. 7 1/2 in.	2425	60000 lb.	25					
23	IM	525 to 534	36 ft. 0 in. 8 ft. 6 in. 7 ft. 11 1/2 in.	36 ft. 8 ft. 6 in. 8 ft. 0 in.	36 ft. 8 ft. 6 in. 8 ft. 0 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 1 in. 13 ft. 10 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 5 1/2 in. 13 ft. 11 1/2 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 5 1/2 in. 13 ft. 11 1/2 in.	5 ft. 11 1/2 in. 5 ft. 11 1/2 in. 6 ft. 7 1/2 in.	2400	80000 lb.	10					
24	IX	Steel Frame	536 to 537	36 ft. 0 in. 8 ft. 6 in. 8 ft. 0 in.	37 ft. 4 1/2 in. 9 ft. 9 1/2 in.	36 ft. 0 in. 8 ft. 6 in. 8 ft. 0 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 5 1/2 in. 13 ft. 11 1/2 in.	12 ft. 7 in. 13 ft. 5 1/2 in. 13 ft. 11 1/2 in.	5 ft. 11 1/2 in. 5 ft. 11 1/2 in. 6 ft. 7 1/2 in.	2448	95000 lb.	2					
25	IM	538 to 599	35 ft. 8 in. 8 ft. 6 in. 8 ft. 9 in.	38 ft. 8 in. 9 ft. 11 in.	38 ft. 8 in. 9 ft. 11 in.	12 ft. 8 in. 13 ft. 6 in. 13 ft. 10 in.	12 ft. 8 in. 13 ft. 6 in. 13 ft. 10 in.	12 ft. 8 in. 13 ft. 6 in. 13 ft. 10 in.	5 ft. 11 1/2 in. 5 ft. 11 1/2 in. 6 ft. 7 1/2 in.	2425	60000 lb.	60					
26	63	Coal, All Steel, 8 Drop Bot. Door each Side	600 to 621	41 ft. 10 in. 9 ft. 2 1/2 in. 4 ft. 9 in.	44 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 8 in.	41 ft. 10 in. 9 ft. 2 1/2 in. 4 ft. 9 in.	9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in.	9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in.	4 ft. 5 in. 3 ft. 4 in. 4 ft. 5 in. 3 ft. 4 in.	1850	100000 lb.	23					
27	63	Coal, All Steel, 8 Drop Bot. Doors each Side	622 to 641	38 ft. 9 in. 9 ft. 7 in. 4 ft. 6 in.	38 ft. 11 in. 10 ft. 1 in.	38 ft. 9 in. 9 ft. 7 in. 4 ft. 6 in.	8 ft. 11 1/2 in. 4 ft. 5 in. 9 ft. 10 in.	8 ft. 11 1/2 in. 4 ft. 5 in. 9 ft. 10 in.	5 ft. 6 in. 3 ft. 11 in. 5 ft. 6 in. 3 ft. 11 in.	1584	100000 lb.	18					
31	63	Coal, All Steel, 8 Drop Bot. Doors each Side	650 to 679	41 ft. 9 1/2 in. 9 ft. 2 1/2 in. 4 ft. 9 in.	44 ft. 5 1/2 in. 9 ft. 0 1/2 in.	41 ft. 9 1/2 in. 9 ft. 2 1/2 in. 4 ft. 9 in.	9 ft. 0 1/2 in. 9 ft. 0 1/2 in. 9 ft. 0 1/2 in.	9 ft. 0 1/2 in. 9 ft. 0 1/2 in. 9 ft. 0 1/2 in.	4 ft. 2 1/2 in. 3 ft. 4 in. 4 ft. 2 1/2 in. 3 ft. 4 in.	1848	110000 lb.	30					
32	63	Gondola, Solid Bottom, Fixed Ends	750 to 755	38 ft. 9 in. 9 ft. 7 in. 4 ft. 6 in.	38 ft. 7 in. 10 ft. 1 in.	38 ft. 9 in. 9 ft. 7 in. 4 ft. 6 in.	8 ft. 11 1/2 in. 4 ft. 5 in. 9 ft. 10 in.	8 ft. 11 1/2 in. 4 ft. 5 in. 9 ft. 10 in.	5 ft. 6 in. 3 ft. 11 in. 5 ft. 6 in. 3 ft. 11 in.	1584	100000 lb.	6					
33	68	"	756 to 760	37 ft. 9 in. 8 ft. 8 in. 4 ft. 10 in.	41 ft. 5 in. 10 ft. 1 in.	37 ft. 9 in. 8 ft. 8 in. 4 ft. 10 in.	9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in.	9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in. 9 ft. 1 1/2 in.	4 ft. 5 in. 3 ft. 4 in. 4 ft. 5 in. 3 ft. 4 in.	1581	100000 lb.	5					
34	"	All Steel	800 to 839	30 ft. 5 in. 9 ft. 6 in. 10 ft. 2 in.	32 ft. 3 in. 10 ft. 13 1/2 in.	30 ft. 5 in. 9 ft. 6 in. 10 ft. 2 in.	10 ft. 2 in. 10 ft. 13 1/2 in.	10 ft. 2 in. 10 ft. 13 1/2 in.	5 ft. 0 in. 3 ft. 11 in. 5 ft. 0 in. 3 ft. 11 in.	1733	100000 lb.	40					
35	L	Upper, Steel Self-Clearing	840 to 869	30 ft. 6 in. 9 ft. 5 in. 7 ft. 5 in.	31 ft. 11 in. 10 ft. 1 in.	30 ft. 6 in. 9 ft. 5 in. 7 ft. 5 in.	10 ft. 2 in. 10 ft. 5 in. 10 ft. 8 in.	10 ft. 2 in. 10 ft. 5 in. 10 ft. 8 in.	5 ft. 0 in. 3 ft. 11 in. 5 ft. 0 in. 3 ft. 11 in.	1890	110000 lb.	30					
36	BT	Gondola, Hopper Bottom	900 to 931	40 ft. 0 in. 9 ft. 6 in. 7 ft. 4 in.	42 ft. 9 ft. 5 in.	40 ft. 0 in. 9 ft. 6 in. 7 ft. 4 in.	10 ft. 2 in. 10 ft. 5 in. 10 ft. 8 in.	10 ft. 2 in. 10 ft. 5 in. 10 ft. 8 in.	5 ft. 0 in. 3 ft. 11 in. 5 ft. 0 in. 3 ft. 11 in.	2508	140000 lb.	33					
		Total														279	

### FREIGHT CONNECTIONS AND JUNCTION POINTS

Canadian National Railways—

Arvida, Que.

▲ Denotes addition. ♦ Denotes increase.

◆ Denotes reduction.

(See Page xviii.)

Sainte-Justine  
L'Isle-aux-Coudres  
Joliette  
J. 1947

# THE ROBERVAL AND SAGUENAY RAILWAY COMPANY.

GENERAL OFFICERS  
 W. C. DUNCAN, President..... Montreal, Que. E. J. HEBERT, Superintendent Operations..... Arvida, Que  
 F. L. PARSONS, Vice-President..... " R. CABANA, Master Mechanic.....  
 L. P. THOMSON, Treasurer & General Manager..... Arvida, Que. M. BELEK, Roadmaster.....  
 H. P. SCHREME, Freight Traffic Manager..... Montreal, Que. W. F. CAMPBELL, Maintenance Engineer.....

## GENERAL OFFICES, ARVIDA, QUE., CANADA.

### FREIGHT EQUIPMENT—Reporting Marks—"R S"

The interchangeable freight cars of this Company are lettered "R S" and "Roberval-Saguenay" and numbered and classified as follows:

ITEM NUMBER, L. & L. Load Designation	MARKINGS	KIND OF CAR	NUMBERS	DIMENSIONS												CAPACITY Cubic Feet Level Full	CARS Number		
				Length	Width	Height	To Eaves or Top of Sides or Platform	To Eaves or Top of Sides or Platform	To Eaves or Top of Sides or Platform	Side	End	Width of Open'g	Height of Open'g	Width of Open'g					
21	"	Wagon	40 to 43	40	8	8	8	8	9	9	9	4	9	3	6	1200	110000 lb		
22	IM	Box, Wooden Frame	500 to 524	35	8	8	8	8	2	9	11	12	8	13	6	13	2425	60000 lb	
23	IM	"	525 to 534	36	8	8	7.115	36	8	6	9	12	7	13	1	18	2460	80000 lb	
24	IM	Steel Frame	536, 537	38	8	8	8	8	7.44	9	3½	12	7.34	13	5½	13	2448	95000 lb	
25	IM	" Wooden Frame	538 to 599	35	8	8	8	8	2	9	11	12	8	13	6	13	2425	60000 lb	
26	GS	Coal, All Steel, 8 Drop Bot. Door each Side	600 to 621	41	10	9	2½	4	9	44	4	9	3	9	10	10	1650	100000 lb	
27	GS	Coal, All Steel, 8 Drop Bot. Door each Side	622 to 641	38	9	9	2	4	8	38	7	10	1	8	11	4	5	1584	100000 lb
31	GS	Coal, All Steel, 8 Drop Bot. Door each Side	650 to 679	41	9	9	3½	4	9	44	5½	9	0½	9	10	5	6	1584	100000 lb
32	GB	Gondola, Solid Bottom, Fixed Ends	750 to 755	38	9	9	6	4	6	38	7	10	1	8	11	4	5	1848	110000 lb
33			756 to 760	37	9	8	8	4	10	41	5	10	1	9	10	5	6	1584	100000 lb
34	per. All Steel		800 to 839	30	5	6	10	2	32	3	10	13½	10	2	10	11½	1732	100000 lb	
35	per. Steel Self-Clearing		840 to 869	30	6	4	6	7	5	31	11	10	1	10	2	10	9	1880	110000 lb
36	BT	Gondola, Hopper Bottom	800 to 931	40	9	5	7	8	42	11	9	5	10	10	10	10	2508	140000 lb	
		Total															279		

### FREIGHT CONNECTIONS AND JUNCTION POINTS

Canadian National Railways—

Arvida, Que.

(See Page xviii.)

JULY 1947

▲ Denotes addition.

◆ Denotes increase.

● Denotes reduction.

(See Page xviii.)

Jul 4 1947

# Roberval & Saguenay

## Background

The Roberval-Saguenay was incorporated in 1911 and uses RS reporting marks. It was not listed in the ORER until after Jan 1917.

Data has been taken from the following ORERs (MM/YY): 1/17, 1/18-2/18, 1/19, 4/20-5/20, 12/20-1/21, 10/21-1/22, 6/22-8/22, 2/23, 6/23-11/25, 1/26-4/26, 6/26-1/27, 3/27-9/27, 12/27-8/28, 10/28-11/28, 2/29-8/29, 11/29, 6/30-7/32, 7/33-7/34, 7/35, 10/37-4/38, 1/39, 7/39-1/40, 7/40-1/41, 7/41-7/43, 1/44, 7/45-4/46, 7/46, 7/47, 10/48-4/49, 1/50, 10/51-1/53, 10/53-7/55, 1/56-10/56, 4/57, 10/57-4/58, 10/58-1/60, 10/60-4/61, 1/62, 1/63, 7/63, 4/64, 1/65-4/65, 10/65-1/67, 7/67-4/69, 10/69-1/73, 7/73-7/75, 4/76-7/76, 1/77-4/77, 1/78-7/80, 1/81-5/83, 10/83, 4/84-7/84, 4/85, 1/87-10/87, 4/88-10/88, 4/89-7/96 & 1/97-7/99. No cars are listed in 4/84-1/90 ORERs.

[pdf version of this roster](#)

## RS

Number	AAR	Description	#Blt	Svc Dates	IL	IH	Dr	CuFt
1-6		Air Dump Car	6	7/23-6/32				
40-43	MWB	Hart Gondola	4	7/45-7/75	40.0	3.6		1200
44-48	MWB	Hopper	5	4/74-1/83	34.9			2025
50-52	MWB	Air Dump Car	3	1/78-1/83	32.3	3.6		1085
100-211		Flat	111	2/18	40.0			
100-149	FM	Flat	47	1/19-6/32	35.0			
200-227	FM	Flat	20	1/18-6/32	35.0			
250-263	FM	Flat	17	1/19-7/35	40.0			
264-266	"	"	"	10/21-7/35	"			
285-287	TMI	Tank	3	10/82-1/83				
288-291	T	Tank	4	10/82-1/83				
292	TMI	Tank	1	10/82-1/83				
293-305	TMI	Tank	12	10/82-1/83				
300-349	FM	Flat	89	1/18-7/35	36.6			
350-389	"	"	"	1/19-7/35	"			
300-305		Cov. Hopper	6	4/68-10/71	31.0	7.2		1800
306-307	TMI	Tank	2	10/82-1/83				
308-309	T	Tank	2	10/82-1/83				
310-311	T	Tank	2	10/82-1/83				
312	TMI	Tank	1	10/82-1/83				
313-329	T	Tank	17	10/82-1/83				
421-440	HTS	Hopper	20	not listed				
500-509	XM	Boxcar	9	1/18-6/32	33.0	6.0	4.5	1728
500-524	XM	Boxcar	25	1/39-1/52	35.8	8.0		2425
525-534	XM	Boxcar	10	3/27-1/52	36.0	7.11	5.1	2460
535	XM	Boxcar	1	7/35-1/44	40.0	8.0	5.1	2560
536-537	XM	Boxcar	2	4/38-1/52	36.0	8.0	6.0	2448
538-578	XM	Boxcar	62	10/37-1/52	35.8	8.0		2425
579-599	"	"	"	1/39-1/52	"	"		
550-559	XM	Boxcar	10	8/26-1/27	36.0	7.11	5.1	2460
575	RS	Reefer	1	9/27-7/34	27.11	6.9	5.0	1748
600-621	GS	Drop Bottom Gon.	22	8/26-7/47	41.10	4.9		1850
622-625	GS	Drop Bottom Gon.	20	10/37-1/74	36.4	5.2		1680

626-641	"	"	"	1/39-7/75	"	"	"	"
650-681	HT	Hopper	32	5/28-1/39	40.0	7.2		2508
650-681	GS	Drop Bottom Gon.	30	7/41-7/75	41.9	4.9		1848
680-689	GS	Drop Bottom Gon.	10	4/64-7/75	36.4	5.2		1680
700-719	GB	Gondola	25	6/30-4/46	36.6	4.10		1456
720-727	"	"	"	10/40-4/46	"	"		"
728-753	"	"	"	1/44	"	"		"
750-755	GB	Gondola	6	7/45-7/47	36.9	4.6		1584
756-760	GB	Gondola	5	7/47-7/63	37.9	4.10		1581
761-770	GBS	Gondola	20	10/48-4/78	39.4	4.10		1621
771	"	"	"	4/57-4/78	"	"		"
772-779	"	"	"	10/58-4/78	"	"		"
780	LF	Bulkhead Flat	1	1/78-1/83	57.0	3.9		"
781	FMS	Flat	1	4/78-1/83	51.4	1.0		"
782-790	FMS	Flat	19	4/78-1/83	51.4			"
791-800	"	"	"	1/79-1/83	"			"
800-819	HM	Hopper	70	1/39-1/67	30.6	7.5		1880
820-839	"	"	"	7/40-1/67	"	"		"
840-869	"	"	"	7/46-7/67	"	"		"
801-810	LP	Flat	11	4/80-1/83	49.3			"
811	"	"	"	10/81-1/83	"			"
900-931	HT	Hopper	32	7/39-4/57	40.0	7.2		2508
932-961	HT	Hopper	30	10/48-1/83	40.8	7.5		2775
1001-1002	HM	Hopper	2	1/22-5/24	30.0	9.10		1562
1001-1030	XM	Boxcar	31	10/48-4/77	40.6	10.0	6.0	3715
1040	"	"	"	4/65-4/77	"	"		"
1031-1055	XM	Boxcar	50	10/51-1/74	40.6	9.0	6.0	3098
1056-1059	"	"	"	4/55-1/74	"	"		"
1080	XM	Boxcar	20	7/63-1/74	40.6	10.0	13.6*	3442
1081-1090	"	"	"	1/62-1/74	"	"		"
1091-1099	"	"	"	7/63-1/74	"	"		"
1101-1118	HT	Hopper	20	10/57-1/74	40.0	7.2		2000
1119-1120	"	"	"	7/59-1/74	"	"		"
1200-1249	HT	Triple Hopper	60	1/50-1/83	40.8	7.5		2775
1250-1259	"	"	"	10/51-1/83	"	"		"
1261-1275	HT	Hopper	15	7/82-1/83	40.8	10.9		2608
1276-1280	HT	Hopper	5	10/82-1/83	41.0	8.3		2100
1281-1285	HT	Hopper	5	10/82-1/83	41.0	8.5		2100
1286-1289	HT	Hopper	4	10/82-1/83	41.1	8.7		2100
1301-1328	HT	Hopper	28	1/56-1/83	35.0	9.10		2200
1401-1430	HT	Hopper	30	10/57-1/83	35.0	9.10		2200
1500	XM	Boxcar	1	1/50-4/77	40.6	10.6	6.0	3898
1500	XM	Boxcar	1	5/83-10/83	40.6	6.0		3898
1600-1603	GB	Gondola	5	1/63-7/75	36.8	3.11		1350
1604	"	"	"	7/63-7/75	"	"		"
1651-1663	GS	Drop Bottom Gon.	20	7/63-7/75	41.9	4.9		1848
1664-1674	"	"	"	7/67-7/75	"	"		"
1675-1677	"	"	"	7/68-7/75	"	"		"
1678-1697	GT	Gondola	20	4/76-1/83	46.6	5.6		2500
1698-1702	GB	Gondola	5	1/78-1/83	52.6	4.6		2244
1703-1712	GB	Gondola	10	1/78-1/83	65.6	3.6		1774
1801-1834	XM	Boxcar	34	4/76-1/83	40.6	10.6	7.0	3890
1835-1840	XM	Boxcar	6	1/79-1/83	50.9	10.6	10.0	4893
1901-1940	XM	Boxcar	40	1/62-10/71	40.6	9.0	8.0	3098
1950	XM	Boxcar	1	10/57-7/75	40.6	9.0	6.0	3098
1960-1965	XM	Boxcar	6	1/72-10/78	40.6	10.6	13.6*	3898
1966-1996	XM	Boxcar	31	1/72-7/75	40.6	10.0	10.6*	3705
1997-1999	XM	Boxcar	3	1/72-7/75	40.6	10.4	12.0*	3835
2001-2002	LO	Cov. Hopper	2	1/61-1/81	45.0*			3000
2003-2007	LO	Cov. Hopper	5	4/74-10/83	41.0	8.7		2927
2008-2012	LO	Cov. Hopper	5	4/74-10/83	41.0	8.8		2893
2501-2520	LO	Cov. Hopper	20	7/66-7/81	30.2	11.2		2500
3003-3006	LO	Cov. Hopper	4	4/74-1/81	36.0			3000
3007-3010	LO	Cov. Hopper	4	4/76-4/82	41.1	10.7		3520
3008-3010	FL	Flat	2	4/74-7/75	37.6			2500
30143-30155	LO	Cov. Hopper	12	4/94-in svc.	39.7*			2970
32101-32102	LO	Cov. Hopper	2	4/94-in svc.	53.10*			4400

36600-36602	LO	Cov. Hopper	3	4/94-in svc.	54.6*	4400
36029-36242	LO	Cov. Hopper	7	4/94-in svc.	53.10*	4400
38700-38844	LO	Cov. Hopper	43	4/90-in svc.	54.9*	3800
51606	LO	Cov. Hopper	1	4/90-in svc.	51.3*	3500
52384	LO	Cov. Hopper	1	4/90-in svc.	51.2*	3500
455056-455155	LO	Cov. Hopper	24	4/90-in svc.	59.11*	4550

### Cdn Freight Cars

---

"The Company is therefore ordered to immediately resume the interrupted service and continue to supply it until further order."

**SECOND ORDER.**—March 2nd, 1917. "A complaint having been received from the Mayor of Laterrière supported by affidavits that the Roberval & Saguenay Railway Company had completely suspended service upon its Laterrière Branch since the 19th of February, the Company was summoned to appear before the Commission on the 2nd of March, 1917. Messrs. Lapointe, attorney, and Robitaille, manager of the Company, appeared on its behalf and submitted affidavits showing that the Company actually has only one locomotive in a fit state to operate and that its supply of coal is very limited. The Company alleges moreover that it is its intention to prepare its line for electrical operation during the course of next season ; that for this purpose it has already disposed of a considerable amount of material along its right of way ; that it has bought an electrical locomotive ; that for these reasons it did not believe itself called upon to purchase another steam locomotive last fall. That on or about the 18th of February, a heavy storm blocked the Laterrière Branch, and that under the circumstances the Company could not clear that line and continue its service thereupon, without incurring the risk of interrupting the service upon the main line to Bagotville.

"The Commission is of opinion that the Company is not excusable as regards its shortage of locomotives. As to the question of coal, it is admitted that the situation in this regard throughout the whole country is a very difficult one and the presumption would seem to be in the Company's favour. Nevertheless, in view of the actual facts which constitute a case of "force majeure", the Commission does not feel called upon to order the immediate resuming of service upon the Laterrière Branch Line.

"Until further order, the Company is called upon to report weekly to the Commission upon the state of its locomotives, its coal supply, and the climatic conditions more especially affecting the Laterrière Branch."

**NOTE.**—A notice was received from the Company that the regular service had been re-established on the Laterrière Branch on the 30th of March.

pg. 233.)

**Roberval-Saguenay Ry.**—We are advised officially in connection with the Board of Railway Commissioner's order 37, of April 16, authorizing the erection of bridge across the Saguenay River, that will be built about 9,000 ft. up stream from the mouth of the Shipshaw River, and one mile north of Kenogami, station 303-2 at the north end, and station 299-24, the south end on the Shipshaw branch, now under construction. The width of the river at the bridge site is 400 ft. at maximum high water, and 200 ft. at low water. The bridge is to be built about three-quarters of a mile below Chute-a-Caron where the Chute-a-Caron Power Co. will carry on developments in building up power plant of 300,000 h.p. capacity. The new bridge will be 404½ ft. long face to face of back walls, and will consist of steel spans, carried on 2 piers and 2 abutments of reinforced concrete, the base of rail being about 19 ft. above maximum high water level. The north span will consist of a deck plate girder 69 ft. 5 in. center to centre of bearings; the south span will be a through truss span 100 ft. 2½ in. long; and the central span will be a through truss span 225 ft. 11¼ in. long. The bridge was designed by D. C. Tennant, Structural Engineer, Dominion Bridge Co., which has been given a contract for its fabrication and erection. The branch line of 5.2 miles was put under contract in Sept. 1925, and is now practically completed with the exception of some ballasting. The contractors, Gorman and Peckham, Montreal, are building an additional 3 miles of line on the north side of the Saguenay River, leading to Chute-a-Caron. (May, pg. 233.)

JUN 6  
1926

# THE Canadian Engineer

A Weekly Paper for Civil Engineers and Contractors

## Construction of Bridge at Chute-a-Caron

Railway Bridge Erected Over Saguenay River by Alcoa Power Co. for Railway  
Built to Transport Materials for Large Power Development — Concreting Opera-  
tions Carried on in Winter—Methods Employed in Erecting Steel Superstructure

By D. C. TENNANT

Structural Engineer, Dominion Bridge Co. Ltd., Montreal

In connection with the Aluminum Company of Canada's extensive development in the Saguenay Valley, preliminary operations have commenced on the Alcoa Power Co. hydro-electric scheme situated on the Saguenay River at Chute-a-Caron and Shipshaw, P.Q., which scheme, when completed, will represent the largest single installation water power undertaking in the world. In one power house, 800,000 h.p. will be generated by twelve units.

The transportation of materials and equipment for this enormous enterprise necessitated the construction of a standard gauge railroad, taking off from the Canadian National Rail at Ha Ha Bay Junction and descending to the Sag-

uenay river directly north to Jonquière, where landing was effected, proceeding thence to the power house site at Shipshaw. Very rugged country prevails throughout the location, significance of that traversed. The first five miles of grade, which is the initial distance from Ha Ha Bay Junction to the Saguenay river, involved the placing of 1 1/4 millions f.b.m. But Columbia fir in standard trestles and approximately 112,000 cu. yd. of earth and rock ex-

cluding heavy quantities for a construction railroad. From summit at Ha Ha Bay Junction to the Saguenay Bridge, the total fall is 273 ft., maximum grade used is 2.5% compared, maximum curvature is 1.2 degrees. Location was commenced at Ha Ha Bay Junction during August, 1925; all dredging Saguenay River was completed and track laid with first ballast by December 30th.

The Saguenay River Bridge afforded interesting construction. The crossing is accomplished with an approach span of 100 ft. Warren type truss, channel span 225 ft. Warren type truss, 250 ft. plate-girder span. The high velocity and depth of stream at point of cross made falsework for spans entirely impossible, hence this portion of the bridge cantilevered across wholly from the south shore, with approach span as anchor.

Work was commenced on concrete abutments and piers in October and carried on continuously until completion in October. Foundations presented no difficulties, in that

the whole are located on ledge outcrop. The Saguenay at this period is approximately at minimum flow which allowed the placing of footings without need of cofferdams. Mixing plants were placed on both sides of stream and concrete conveyed with Ransome chuting and runways. Extremely low temperatures prevailed throughout the work, varying between a minimum of 16° Fah. below zero to a maximum of 36° Fah. above zero. A mix of 1:2:1 1/2 was used on both abutments and North pier, on the South pier which was to withstand cantilevering operations, a 1:2:4 mix was employed. Aggregate was composed of sand and crushed rock, the latter being supplied from a small electrically driven crushing plant erected on the job. Both aggregate and water were heated with jets of live steam, and the mix was in place at all times well above freezing point. Double forms were used of 1-in. lumber, with an air space between inner and outer forms. Coils of 1-in. pipe were placed between the forms every 5 ft. of elevation, and sufficient boiler capacity was installed to ensure ample live steam being liberated to maintain a temperature between the forms of 45°

Fah. Temperatures were checked night and day. Constant inspection of mixing operations, both of a time and water cement ratio, maintained a consistent mix, the average slump of which was 3 1/2 in. Specimens of the mix were taken periodically and crushed in twenty-eight days from the date of casting, some of which withstood a compression test as high as 3,850 lbs. per sq. in.

Foundations were carefully prepared, dowels of 1-in. reinforcing bars at approximately 4-ft. centres were grouted into the rock for a depth of 2 ft., then the whole foundation was covered with tarpaulins and sprayed with live steam for several hours to remove any possibility of frost before the concrete was placed. The South abutment was provided with an anchor of five 9-in. I-beams 22 ft. long, which in addition to being embedded in the concrete, were secured to rock foundation by twelve 1 1/4-in. dowels. To this anchorage eight 2-in. diameter steel bolts were attached and extended up through this abutment to 3 ft. above bridge seat. The

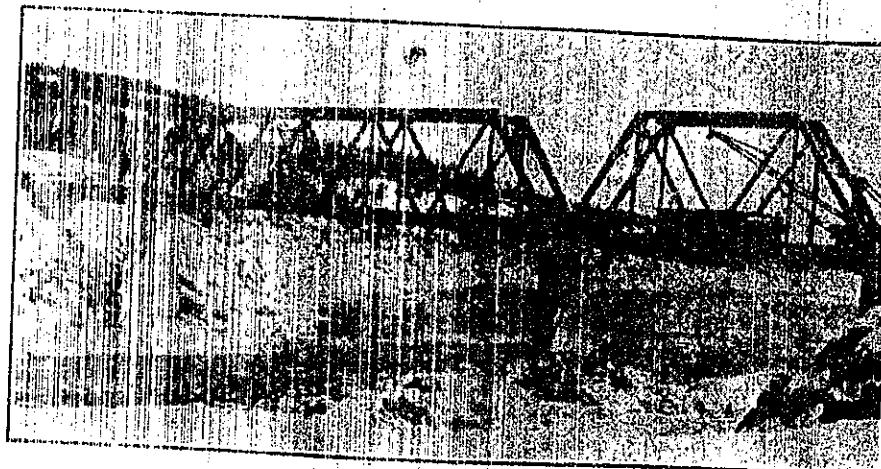


FIG. 1.—COMPLETION OF STEEL ERECTION—SAGUENAY RIVER BRIDGE  
The Short Span is 100 Ft. and the Long Span 250 Ft.

Operation on Roberval-Saguenay  
Railway.

Quebec Public Utilities Commission recent judgment upon the petition of municipalities through which the R.S. passes, has ordered that the company file for approval a schedule train service either by passenger or mixed trains, by a train with passenger and baggage accommodation will proceed directly Saguenay to Ha Ha Bay Jet., so as to meet with the Quebec and Lake St. Ry.'s outgoing morning train from Chicoutimi, and the same company's incoming train which arrives from Quebec in evening and which passes Ha Ha Bay en route to Chicoutimi. This service is to be maintained in constant operation day except Sundays, or on such days as Q. and L. St. J. Ry. trains are regularly scheduled. In the event of the company desiring to diminish this service at a future date it shall make application to the Commissioner, filing full reasons, details of costs and statements in support thereof at least 30 days before it is intended to put altered schedule into effect. It is directed that the company take means to conform the present mixed train service to the time scheduled than its present operation shows. Reference to allegations made as to speed and insufficient passage accommodation upon trains and the backing of trains over considerable distances in a dangerous manner, the Commission finds they have substantial foundation, and

---

CANADIAN RAILWAY AND MARINE WORLD.

219

P 219

are not to be altogether entertained. The backing of trains, however, does not appear to be sufficiently protected, and the Commission directs that a man be stationed on the front car in backing up, provided with a whistle, bell or horn during the day, and a light at night, to give warning of the approach of the train.

In giving reasons for this order the commissioners state that while the train service at present being given complies with the minimum required by the subsidiary contract between the Department of Railways and the company, is not an adequate and reasonable provision for the passenger requirements of the public, and moreover failed entirely to make connection with the Q. and L. St. J. Ry. trains at Ha Ha Bay Jet. or Chicoutimi, which was one of the reasons for granting the Dominion and Provincial subsidies. The company submitted that the traffic on the line did not warrant the outlay necessary to give the additional service, and pointed out that the present service was given at a loss for the year ended Dec. 31, 1914, of \$3,923.93. The applicants contended that one reason for this deficit was that special freight rates, considerably below its ordinary charges, had been granted certain shippers. The commissioners do not say that a clear intention to this "as it is an apparent or real breach of the law governing such matters." The commissioners do not say that a clear case is made out for this, "but it certainly appears that the rates charged by the company in certain instances are lower than the general and accepted tariffs would warrant \* \* \* \* We are of opinion that with some reasonable change in its freight tariff charges and more regard for the convenience of passenger traffic the operating returns would be increased. In any event we feel that the object for which public aid has been given in a substantial way (representing approximately one-half of the total cost of the lines) is being largely

# Alean Tank Hopper: Nine Do The Work Of Ten

Senior officials of the CNR and Roberval and Saguenay Railway recently accepted delivery of four aluminum hopper cars of unusual design. Developed by Aluminum Co. of Canada with the mechanical and research departments of the CN, the cars were built by Marine Industries Limited, Sorel, P.Q.

Known as the Alean Tank-Hopper, the car combines the concept of a self-supporting tank with that of a hopper for bulk solids. The design is said to achieve an excellent ratio of tare payload, easy flow shape, and absence of contamination. Payload is increased by nine tons over conventional hopper cars, allowing the reduction of one car in 10 to carry the same load. There are six keystone outlets.

Quik materials, such as lime, cement, alumina, gypsum, adipic acid and polyethylene, will be handled in the new cars. One of the two cars

used by CN is undergoing an rigorous test programme, including static and impact tests, to establish a sound basis for putting the car into production.

To fulfill the prime objectives of substantial increase in payload and minimum increased cost, the design committee (formed by the CNR and Alcan in 1959) came up with a radiused design, offering several advantages:

The curved shape required the least material to enclose the required volume.

Elimination of the posts dictated an increased side sheet thickness, a desirable feature in aluminum construction in cases of local damage.

A sizeable decrease in welding footings (side posts, centre sill, etc.)

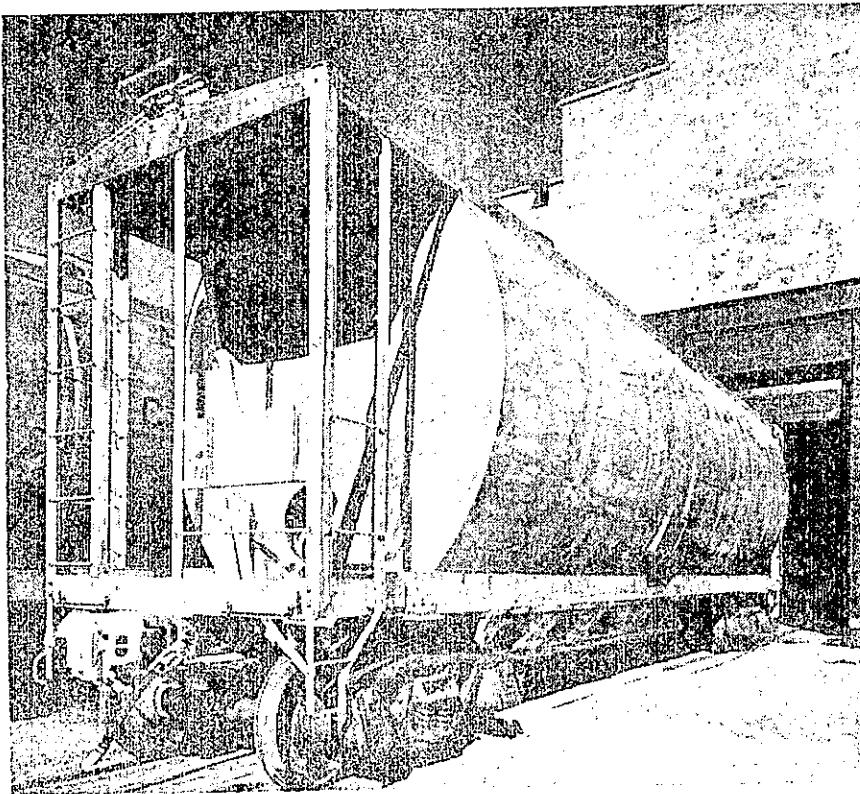
elimination of a major portion of the centre sill,

modular construction, permitting variation of the cubic capacity.

The prototype cars are being used in an unpainted condition and are suitable for many special loadings which cannot now be carried in standard steel cars unless equipped

with protective linings. Repainting of the car interior will be eliminated and cleaning will be simplified.

As a small number of cars were first, extensive jig work was not feasible. One unique and carefully con-



Tear-drop shaped tank hopper rolls out of Marine Industries Shop

structed jig was prepared by the car builder which would permit the location of the three major sub-assemblies and facilitate their connection. The jig also allowed the side assemblies to be fabricated in a flat condition and were then forced into the curved shape around the bolsters and partitions.

The sub assemblies were:

- sides, complete with side sills and side plates.
- stud sill assemblies, including shear plate and bolster.
- partitions.
- hopper outlets and miscellaneous items.

A test programme was laid out with the CNR research department, with similar procedures to a previous test carried out on a CNR refrigerator car in 1948.

The test programme, which is being conducted on one of the CN-purchased cars, involves four main phases.

► Static Test. This will be carried out, partly in the CN's Pt. St. Charles Shops, and partly at Port Alfred, where Alean has facilities for handling alumina. Sand and alumina will be used to represent two typical lad-

ings, with approximate densities of 100 and 60 lbs per cubic foot. Some 50 strain gauges, mounted at critical locations on the car, will be used to determine stresses from the loadings.

► Impact Test. The car will then move to Aluminum Laboratories Ltd., in Kingston, Ont. for a series of impact tests while fully loaded with alumina. Strain gauges will be used to determine dynamic stresses, under impacts up to collision speeds. After each impact, the car will be fully inspected.

► Road Test. This will be carried out to determine dynamic stresses during train operations. Particular attention will be given to the behaviour of the car during run-in and run-out of train slack.

► Fatigue Test. This will accelerate the road-induced stresses. Vertical impulses will be applied to the centre sill. Three months testing will simulate 25 to 30 years of normal road use. The car loading will be reduced for this test and the required stresses obtained by a level vertical movement of the car at the natural frequency of the suspension.

Röberval-Saguenay Ry. Co. applied recently to Quebec Public Service Commission for authority to build a passenger station, to be operated jointly with the Canadian National Ry., at Arvida, in Chicoutimi Municipality, necessitating, as a consequence, the subsequent removal of Ha Ha Bay Jct. station from its previous location. Notice of the application was served on Chicoutimi Tp. officials, and the application was also submitted to the Board of Railway Commissioners. The Q.P.S. Commission's railway engineer reported recommending the application and order 1,223 was passed Oct. 18, granting the application "in so far as the Commission has jurisdiction." The existing Ha Ha Bay Jct. station is at mile 222.1 from Quebec, on the Canadian National Ry., and was the starting point of the Röberval-Saguenay Ry. to Bagotville, Chicoutimi, etc., up to the starting of construction on the Aluminum Company of Canada's plant on the Saguenay River, when an extension was built across the C.N.Ry. to Arvida, then across the Saguenay River, and on to the power plant at Chute a Caron. We are advised officially that the new station is being built on the R.-S. Ry. at mile 1.4 from Ha Ha Bay Jct., and at mile 220.9 from Quebec, on the Jonquieres Subdivision, Saguenay Division, Quebec District, Canadian National Ry. It will be 42.4 ft. x 122 ft. 8 in., of brick, with rigid asbestos shingle roof, and is expected to be completed by Jan. 15, 1927. P. Hjortholm is the contractor for the brick work. (Sept., pg. 468.)

JANUARY 1927 p15

**Roberval-Saguenay Ry.**—We are officially advised that surveys have been made for about 52 miles of line from Mathias Jct. to about two miles beyond the Peribonka River, Que. The locating part was expected to reach the Mistassini River, May 1, which would cover the first 80 miles projected. A branch will be built from near Mathias Jct. early this season to the Jouquieres pulp mills. Mathias Jct. is a junction on the Quebec and Lake St. John Ry., at which the Ha Ha Bay Ry. has one of its termini. The constructed and projected lines of the Ha Ha Bay Ry., extend from Bagotville, on Ha Ha Bay, to Mathias Jct., with branches through La Terrière village to the shores of Lake Kenogami, and to Chicoutimi on the shore of the Saguenay River. The Roberval-Saguenay Ry. will really be an extension of the main line to the Mistassini River, and will enable pulpwood, etc., to be brought out from the country north of Lake St. John to deep water navigation on Ha Ha Bay. The Dominion Government is making a hydrographic survey of the Bay, and as soon as this is completed it is proposed to build deep water docks.

The officers of the R.S. Ry. are:—President, J. E. A. Dubuc; Vice President, J. E. Cloutier; Secretary, R. Belbeau; Treasurer, J. E. Robitaille; Chief Engineer, J. F. Grenon. They all reside in Chicoutimi, and are all more or less interested in the Ha Ha Bay Ry.

The Quebec Legislature has granted a subsidy for a line of 80 miles from the junction of the Q. and L. St. J. Ry. and the H.H.B. Ry. in the direction of the Mistassini Ry.

**Temiskaming and Northern Ontario Ry.**—In connection with the plans to revise the location of the first 30 or 35 miles out of North Bay in order to provide a lower gradient and less curvature, we are officially advised that the Commissioners will not undertake the work during this year. The Elk Lake branch will leave the main line at Eariton, and run 28.7 miles to Elk Lake. The maximum gradient will be 1.00% compensated, and the maximum curvature 6°. The quantity of rock work is very light, amounting to about 1,000 cubic yards; the estimated quantity of earth excavation is 340,000 cubic yards. There will be one timber trestle over the Jean Baptiste River at mileage 12. This will be a permanent structure 600 ft. long and 70 ft. high from water line to base of rail at the centre. There will be a steel bridge about 300 ft. long over the Montreal River at mileage 22.75, consisting of one large centre span and two approach spans. S. B. Clements is Chief Engineer. The contractors are McCaffery and McQuigge, Toronto. Work was started April 7.

The House of Commons passed a measure granting a subsidy upon the usual terms and conditions to the T. and N.O.R. for the line from North Bay to

MAY 1912

P 240

"(b) In the portion of Canada in which the Canada Grain Act prescribes a specified time for loading grain, the said Act shall apply.

"(c) If the destination is not a port of entry, forty-eight hours shall be allowed for clearance of Customs at the outside port of entry.

" RULE 6.

"If wet or inclement weather, according to local conditions, renders loading or unloading impracticable during business hours, or exposes the goods to damage, the time allowance shall be extended so as to give the full free time of suitable weather. But if the parties neglect or fail to avail themselves of the herein authorized free time of suitable weather, they shall not be allowed additional free time by reason of such neglect.

" RULE 15.

"If after arrival at destination, a car is reconsigned under switching arrangement, the original consignee alone shall have twenty-four hours in which to give order for special placing or delivery ; and he shall pay the tolls prescribed in Rule 1 for all time in excess of the twenty four hours, so that the final free time allowed by Rule 2 (b) shall still remain to the party who accepts delivery."

No. 223. IN RE ROBERVAL & SAGUENAY RAILWAY COMPANY.—Suspension of service on the Laterrière Branch Line.

ORDER.—January 30th, 1917. "The Roberval & Saguenay Railway Company having notified the Commission of its intention to suspend service upon the Laterrière Branch Line, on the 15th of January, 1917 ; the Mayor and the Parish Priest having protested against this suspension, the interested parties having been required to state their respective contentions in writing, which they did, and having been given an opportunity of appearing before the Commission, which they did not do ; the Commission has come to the opinion, after due consideration, that the Company has not shown sufficient cause to justify a suspension of service on the Laterrière Branch Line.

R.S.



R. F. Corley  
41 Lynndale Rd.  
Scarborough, Ont.  
M1N 1B9

# STEAM & ELECTRIC LOCOMOTIVES

<u>ROAD NO</u>	<u>TYPE</u>	<u>BLDR</u>	<u>S/N</u>	<u>DATE BUILT</u>	<u>CYLS</u>	<u>DRIVERS</u>	<u>ACQUIRED</u>	<u>DISPOSED</u>	<u>NOTE</u>
1	2-4-2 SIDE TANK	MLW	47810	JULY 1910	14X22	44"	EX HA! HA! 13740 TE	SOLD TO ALCAN (FOR WHICH BUILT NEW)	7-24-40 (FOR #1)
2.	4-4-0	KINGSTON		1882	17X24	62	7-1910	EX (PRR No 45 HEPC 38	(NO DATA)
2 (2)?	4-4-0. (40 TON)						THRO CON. EOPT. CO 3 1919		
3	0-6-0	ROGERS	4312	1890			EX MCRR 4317 IN 1911	RETired	1922
4	4-6-0.	BROOKS	2082	1892			EX MCRR 5168 IN 1912	(NO DATA BUT POSSIBLY RETired AFTER 3-4 WEEKS OPERN.)	
5	DT, 31 1/2 TON ELECTRIC	CHICOUTIMI PULP CO. 4 WEST 56, 50HP		1913			NEW	RETired 12-31-49	
6	DT ELECTRIC	BLW	38411	SEPT			NEW ?	P,	
7	"	GE	1458	1897			NEVER USED HOBOKEN SHORE RET 12-31-49 RR #1		
8	DT, 36 1/2 TON ELECTRIC	LOCAL BODY, EDN WEST	*	MAR 1913			RR FOR THRO VAN HOAN CO 3 1917	SCRAP TO HENRI SAVARD 6-30-52	
CONV. TO	DIESEL-ELECTRIC SHOP LOCO BY APVIDA SHOP IN 1941-50								P F
— NOT CARRIED ON INVENTORY AS GE 1949 —									
2ND 6.	2-6-0	MLW	44265	1910	19X26	50	EX CAVICCHI PAGANO #6 (CONTRACTORS ON NTR) IN 1912	SOLD TO AT&T RLY #6. IN 6-11-34	
* SOCIETE D'ECLAIRAGE & D'ENERGIE ELECTRIQUE DE CHICOUTIMI									
* CONVERTED TO 1A-A1 BATTERY LOCO IN 1949-50 AS SHOP SWITCHER									

9	4-6-0	PITTSBURGH?		18X24 50 19906 TE	EX P&LE RR FEB 1919 THRO CONN. EOPT CO	RET. 1-31-41 SOLD FOR SCRAP TO GULF IRON & METAL APRIL 1951.	B
10	4-6-0	CLC	689	1906 19X24 56 23760 TE	EX T&NG 105 (THRO CONN. EOPT CO) IN MAY/21 (T&NO. SOLD SEPT/20)	RETIRED 1932	
11	"	CLC	692	1906 19X24 56 23760 TE	EX T&NG 108, (DITTO)	RETIRED 1925	
12	0-6-0	ALCO COOKE	42947	1907 35360 TE	EX ALTON & SOUTHERN RAY #1, MAR 1926 ORIGINALLY PITTSBURGH REDUCTION CO.	SOLD FOR SCRAP TO HENRI SAVARO 2-18-53	
13	2-6-0	MLW	67247	AUG 1927 20X26 50 TE 35400	NEW	SOLD FOR SCRAP C-1960	
14	"	"	66937	JUNE 1926 " 4 "		SOLD TO A & J RLY # 14 12-5-37	
15	0-4-0 ST	MAW	65976	FEB 1928 AUG 1928	NEW		C
2ND 15	0-4-0 T	MLW	64710	1923 TE 14400	EX ALCAN 105, JAN 1928	SOLD BACK TO ALCAN (CHUTE ON DISABLED) JULY 1951; TO MUSEUM OF M. DUFOUR? PORT ALFRED, IN 1967	C
16	2-8-0	CLC	1923	1937 23X30 57 TE 47300	NEW	SOLD FOR SCRAP 1961	D
17	2-8-0	CLC	1959	1940 " " "		SOLD TO JOHN THOMPSON, CHICAGO, ILL 1970 TO BE MOVED APR 1971	

K J

# DIESEL-ELECTRIC LOCOMOTIVES

ROAD NO.	TYPE	BLDR	MODEL	S/N	BUILT	DATE ACQUIRED	DISPOSED	NOTE
			(SPEC)					
18	350 HP SW	WHIT-COMB	500E	60083	4/41	NEW	SOLD TO URS 16-26-74	A,
19	1500HP RS	ALCO	RS-2	75265	8-29-47	NEW	SOLD FOR SCRAP 9-3-80	B,
20	"	MLW	RS-2	76095	12-30-49 (ME5000)	"	CRHA 5-25-76	B,
21	1000 HP SW	ALCO	S-2	70233	3-16-43 (E-1540)	EX ALCAN	RETURNED TO ALCAN 72-359 IN DEC 1953	P
22	1600 HP RS	MLW	RS-3	81185	4-15-55 (E-1662)	NEW	CNSP 7 BAIE COMEAU JUNE 1979	B,
23	1200HP SW	GMD	SW-1200A	976	11-6-56	NEW	SOLD TO G&GR 103 7-3-73	
24	1800HP RS	MLW	RS-18	83278	4-25-60 (DL-718)	"		B,
25	"	MLW	"	84871	6-29-65	"		B,C
26	2000HP RT	MLW	M420TR	M-6051	4-14-72	"		P
27	"	"	"	M-6051	4-28-72	-1 -2		P

NOTES

- ALL LOCOS B-B WHEEL ARRGT & 40" WHEELS (EXCEPT #18)
- WEIGHTS (APPROX) - #18 - 50TONS  
- #21 - 115TONS  
- #23 - 120TONS
- #19, 20, 22, - 125TONS  
#24, 25

A - TWO HERCULES ENGINES, EACH 193 HP GROSS  
 B - MU CONTROL; 65MPH GEARING  
 C - LOW SHORT HOOD LEADING

D - HAVE PHOTOGRAPH

28 1600HP RS ALCO RS-3 80531 821-53 9-6-73 EX D&H 4129 (THRO' URS

29 4 4 " 803179 30-5210-11-73 EX D&H 4117 (THRO' URS  
(CLEANED TO UNION CAR & DIE 8/73 BY URS)

• 28,29 SOLD TO ADIRONDACK RLY 28,29 JULY 1999

30 4 4 " 799446-23-5212-5-73 EX RDG 485 (" )  
• SOLD TO DOMTAR

31 " " " 801104-27-521-A-742X RDG 492 " "  
(WAS TO HAVE BEEN SMARR 016 BY SALE BY URS)

• SOLD VIA SG PRIZIN TO LACKAWANNA & STOURBRIDGE 10-30-71

32 1800HP " " RS-11 834518-31-59 FEB/1962 SP 2931  
(ORIG SP 5866)

33	2000HP	"	C420 84780 3-6-74 8-23-77 2X LI209 (via URS May/77)	
34			84785 A-22-641979	214
35			84786 5-29-64	215
36			84787 "	216
37			84783 A-10-64	212
38			84789 5-7-64	218
39			84790 5-13-64	219
40			84728 2-14-64	206
41			84782 A-10-64	211

NOTES

P - HAVE PHOTOGRAPH

A - BUILDER'S PHOTOGRAPHS; EXISTENCE  
OF LOCOMOTIVE NOT RECORDED  
BY R&S

B - SEE SEPARATE FILE ON PFILE 4-6-0's  
SOLD IN CANADA. MAY HAVE BEEN  
BOUGHT FROM FAUQUIER C. 1912

C - "1ST 15" IS AS SHOWN IN BUILDERS  
RECORD, BUT EXISTENCE NOT RECORDED  
BY R&S

"2ND 15" IS RECORDED BY R&S AS EX  
ALCAN 105.

PLATE ON LOCO (AS OF 1969) IS S/N 64710.  
WHICH IS EX-ALCAN 104 ON BUILDERS LIST. HOWEVER  
PLATE MAY HAVE BEEN SUBSTITUTED OR  
NUMBER ON BUILDERS' LIST MAY NOT AGREE WITH  
PLATES/ROAD NOS ACTUALLY APPLIED

ANOTHER RECORD SHOWS "2ND 15" WAS  
ACQUIRED FROM A&J RLY #1. (I.E.  
A&J WAS OWNER AFTER ALCAN &  
PRIOR TO R&S)

R&S DIESEL ELECTRIC LOCOMOTIVES

Locomotive No. 18            380 H.P. Whitcomb 50-T (50DE18)  
Builder Serial 60083        Shipped By Whitcomb April 1941.  
2 Hercules DF X D engines. [Sold] to United Railway Supply, Montreal June 26,  
1974 and resold to St. Lawrence Iron & Metal,  
Longueuil June 15, 1976.

Locomotive No. 19            1500 H.P. Alco RS-2 (244)  
Builder Serial 75265        Shipped by American Locomotive Co. on August 29,  
S-O 20113 S-3029-11        1947. [Sold] for scrap September 3, 1980.  
Spec. E-1661B MU

Locomotive No. 20            1500 H.P. Alco RS-2 (244)  
Builder Serial 76095        Shipped on December 30, 1949 by Montreal Locomotive  
S-O DM-557                Works. ~~NOTE The first diesel locomotive built by~~  
Spec. ME-5000              ~~MLW. [Donated]~~ to Canadian Rail Museum, St. Constant  
on May 25, 1976. First RS-2 built in Canada.

Locomotive No. 21            Aluminum Co. 72-359 transferred at no cost  
in Dec. 1953 and [returned] in 1965. Later  
(1974) acquired as 59 (q.v.)

Locomotive No. 22            1600 H.P. Alco RS-3 (244)  
Builder Serial 81185        Shipped by Montreal Locomotive Works April 15, 1955.  
S-O 4314                  [Sold] to A A Merrilees, Toronto, December 19, 1978.  
Spec. E-1662B              Sold to Quebec North Shore Paper Co., Baie Comeau,  
Que. in June 1979. Renumbered 7.

Locomotive No. 23            1200 H.P. GM SW-1200 (12 cyl. -567C )  
Builder serial A-976        Ordered April 1956. Built by General Motors, Diesel  
C-212                    Division (Ltd), London, Ont., November 1956. [Sold]  
to Canada & Gulf Terminal Rly July 3, 1973. Renumbered 103.

Locomotive No. 24	1800 H.P.	MLW	RS-18	(251)
Builder Serial 83278 S-O 4814 Q-1817-10 Spec. DL-718	Shipped by Montreal Locomotive Works April 24, 1960. Ordered in February 1960. Speed Limit: 65 M.P.H.			
Locomotive No. 25	1800 H.P.	MLW	RS-18	(251)
Builder Serial 84871 S-O 4822 Q-1822-1 Spec. DL-718B	Shipped by Montreal Locomotive Works June 29, 1965. Weight: 250,000 lbs. Speed Limit: 65 M.P.H.			
Locomotive No. 26	2000 H.P.	MLW	(251CL)	
Builder Serial M-6051-01 S-O 4826 Spec. M-420TR	Shipped by Montreal Locomotive Works April 14, 1972. Weight: 260,000 lbs. Speed limit: 65 M.P.H.			
Locomotive No. 27	2000 H.P.	MLW	(251CL)	
Builder Serial M-6051-02 S-O 4826 Spec. M-420TR	Shipped by Montreal Locomotive Works April 28, 1972. Weight: 260,000 lbs Speed Limit: 65 M.P.H.			
Locomotive No. 28	1600 H.P.	Alco	RS-3	(244)
Builder Serial 80531 S-O 20877 (orig. S-O 3218) Spec. E-1662B	Shipped to Delaware & Hudson Rly (No 4129) on Aug. 21, 1953. Sold to P.N. Strobell Co., Schenectady, NY May 24, 1979. Sold to Adirondack Rly, July 1979. Previously bought from D&H by United Rly Supply in April 1972 for overhaul and resale to British Columbia Rly. But contract can- celled since work was unacceptable. Was part of lot (D&H 4097-4117-4120-4129). Resold to Roberval & Saguenay September 6, 1973. <u>(See below)</u>			
Locomotive No. 29	1600 H.P.	Alco	RS-3	(244)
Builder Serial 80317 S-O 20794 (S030209-19) Spec. E-1662B	Shipped by Alco to D&H (No 4117) September 30, 1952. Sold to United Rly Supply, Montreal April 1972. As for the 4129, refused by B. Col. Rly. Was part of lot D&H 4097-4117-4120-4129. Sold to R&S October 11, 1973. <u>[28&amp;29 to]</u> P.N. Strobell Co., Schenectady, N.Y. May 24, 1979. Resold to Adi- rondack Rly in July 1979, same numbers.			
Locomotive No. 30	1600 H.P.	Alco	RS-3	(244)
Builder Serial 79944 S-O 20793 S-3197-115 Spec. E-1662B <u>Sold</u> to A A Merrilees, Toronto November 1978.	Shipped by American Locomotive to Reading Rly (No 485) June 23, 1952. Sold to United Rly Supply, Mon- treal December 1973. Shipped to R&S December 5th. November 1978.			
Locomotive No. 31	1600 H.P.	Alco	RS-3	(244)
Builder serial 80110 S-O 20793 S-3203-7 Spec. E-1662B	Shipped by Alco to Reading RR June 27, 1952 (No 492). Sold to United Rly Supply, Montreal October 26, 1973. Was to become San Manuel Arizona RR No. 16, but was sold to R&S late 1973. <u>[Sold]</u> to S.G. Paikin Co. Ltd October 30, 1979. Resold to Lackawanna & Stourbridge RR 103 Oct. 30, 1979.			

Locomotive No. 32	1800 H.P.	Alco	RS-11	(251)
Builder Serial 83451 S-O 21112 S-3316 Spec. DL-701	Shipped by American Locomotive to Southern Pacific Rly (No. 5866). Renumbered later SP 2931. Sold to R&S via Preco Equipment Ltd December 25, 1975. Delivered February 1976. Built August 31, 1959.			
Locomotive No. 33	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84780 S-O 21191 S-3370-2	Shipped by American Locomotive to Long Island RR (No. 209) March 6, 1964. Sold to United Rly Supply, Montreal, May 1977. Overhauled and sold to R&S on August 23, 1977.			
Locomotive No. 34	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84785 S-O 21191 S-3370-7	Shipped by American Locomotive to Long Island RR (No. 214) April 22, 1964. Sold to R.K.O. General Inc 1440 Broadway, New York March 1978. Sold to R&S 1978.			
Locomotive No. 35	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84786 S-O 21191 S-3370-8	Shipped by Alco to Long Island RR (no. 215) May 29, 1964. Sold to R.K.O. General Inc., March 1978. Sold to R&S in 1979.			
Locomotive No. 36	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84787 S-O 21191 S-3370-9	Shipped by Alco to Long Island RR (No. 216) May 29, 1964. Sold to R.K.O. General Inc., March 1978. Sold to R&S in 1979.			
Locomotive No. 37	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84783 S-O 21191 S-3370-5	Shipped by Alco to Long Island RR (No. 212) April 10 1964. Sold to R.K.O. General Inc., May 1978. Sold to R&S in 1979.			
Locomotive No. 38	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84789 S-O 21191 S-3370-11	Shipped by Alco to Long Island RR (No. 218) May 7, 1964. Sold to R.K.O. General Inc., May 1978. Sold to R&S in 1979.			
Locomotive No. 39	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84790 S-O 21191 S-3370-12	Shipped by Alco to Long Island RR (No. 219) May 13, 1964. Sold to R.K.O. General Inc., May 1978. Sold to R&S in 1979.			
Locomotive No. 40	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84728 S-O 21191 S-3363-9	Shipped by Alco to Long Island RR (No. 206) February 14, 1964. Sold to R.K.O. General Inc., May 1978. Sold to R&S in 1979.			
Locomotive No. 41	2000 H.P.	Alco	C420	(251)
Builder Serial 84782 S-O 21191 S-3370-4	Shipped by Alco to Long Island RR (no. 211) April 10, 1964. Sold to R.K.O. General Inc., May 1978. Sold to R&S in 1979.			

Locomotives 59, 60, 101 & 102 Acquired

Jan. 1, 1974 with Integration

Of Railway Operations Of  
Aluminum Company of Canada's  
Companies (Alcan, R&S and A&J)

Locomotive No. 59

1000 H.P. Alco S-2 (539)

Builder Serial 70233  
S-O A-3 S-1883  
Spec. E-1540

Shipped by American Locomotive Co., to Alcan on March 16, 1943. No. 72359. [Sold] for scrap to La Compagnie de Rebutts du Saguenay Ltée September 23, 1976.

Locomotive No. 60

1000 H.P. Alco S-2 (539)

Builder Serial 70218  
S-O A-3 S-1882  
Spec. E-1540

Shipped by American Locomotive Co., to Aluminum Co. of Canada, Arvida No. 72360, July 13, 1943. [Sold] to La Compagnie de Rebutts du Saguenay Ltée, Jan 30, 78.

Locomotive No. 101

1000 H.P. Alco S-4 (539)

Builder Serial 76479  
S-O DM-560 Q-1002-30  
Spec. E-1540A

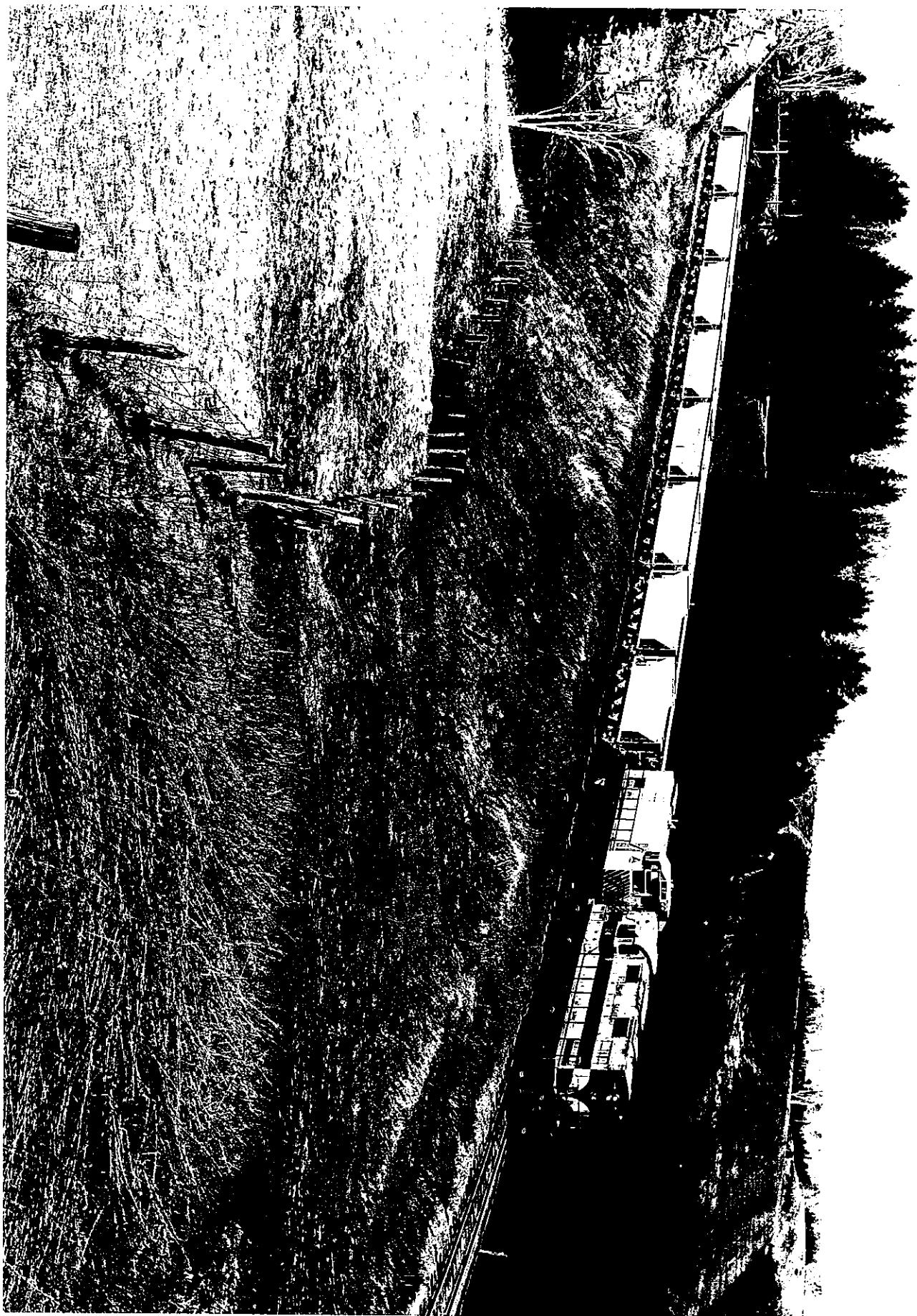
Shipped by Montreal Locomotive Works August 9, 1949. [Sold] to A A Merrilees Ltd, Cartierville, Que. December 1978; shipped to Toronto February 1979.

Locomotive No. 102

1000 H.P. Alco S-4 (539)

Builder Serial 77589  
S-O 4103 Q-1100-4  
Spec. ME-1000

Shipped by Montreal Locomotive Works July 6, 1951. [Sold] to National Research Council, Dept Supply & Service, Walkley Yd, Ottawa, Ont., March 15, 1978.



Specimen No. 2

2