

CANADIAN
PACIFIC
RAILWAY

QUEBEC
TRAIN
WRECKS

GRAVE ACCIDENT DE CHEMIN DE FER A RIGAUD

Les locomotives de deux trains se tamponnent et sont réduites en pièces.—Un mécanicien grièvement blessé.—Plusieurs voyageurs ont reçu de légères blessures.—Dommages matériels considérables.

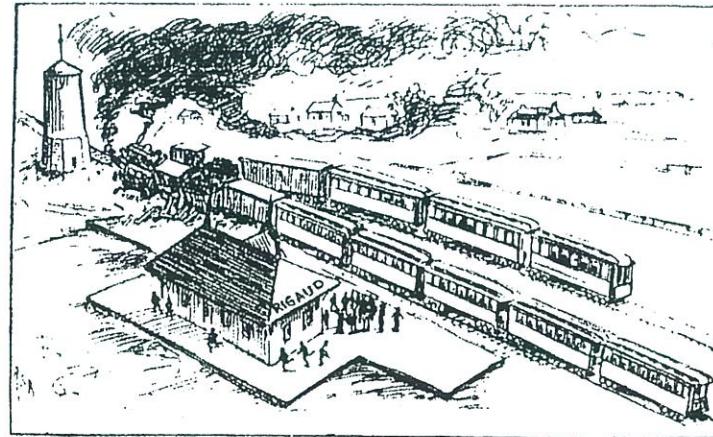
(Service spécial de la PATRIE) Rigaud, le 17. Un accident de chemin de fer qui, s'il s'était produit cinq minutes plus tôt, aurait insuffisamment coûté la vie à nombre de personnes, a eu lieu à quelques pas seulement de la gare où, à huit heures et quart, hier soir.

Plusieurs personnes ont été blessées, dont une seule assez grièvement. M. Martin, mécanicien de la locomotive du train local.

M. Martin, qui est d'origine irlandaise, demeure à Rigaud, où il ce moment, avec un frère prochain est universellement connu et estimé. Table, le train des pèlerins frappa l'infortuné au pas de la tempe de la locomotive du train local, de sauter de sa locomotive où il se était, avec une telle force que les rai

treusement vides à ce moment. étaient sorties sur le voie d'évitement. quand un train spécial se dirigeant vers Ottawa et emportant des centaines de pèlerins venant de Ste-Anne-de-Beaupré, fut aperçus sur la voie principale, venant à toute vitesse.

L'accident était inévitable à ce moment et les personnes qui étaient demandées sur la plateforme de la gare se précipitèrent en hâte pour éviter le passage du train. A



LA SCENE DE LA COLLISION DES DEUX LOCOMOTIVES, A Rigaud, reconstituée par le dessinateur de la PATRIE

actuellement sous les soins du Dr en pièces et que nombre de Wagons Mallette, de Rigaud, souffrant de la fracture de deux côtes, d'une coupure de près de deux pouces de longueur au cuir chevelu et de brûlures aux jambes.

Malgré l'état lamentable de son patient, le Dr Mallette nous a déclaré que celui-ci est hors de danger et que, d'ici à quelques semaines, il pourra probablement reprendre son travail.

Les nombreux amis que compte M. Martin à Rigaud, ont été grandement affectés de ce pénible accident.

L'ACCIDENT

A huit heures et cinq minutes, le train local quittant Montréal à six heures et quart entrat en gare à Rigaud. Après avoir laissé les voyageurs à la gare, le train qui ne regagne à Montréal que le lendemain matin, à huit heures, avança jusqu'au pont pour reculer ensuite sur la voie d'évitement qui se trouve immédiatement en face de la gare. Déjà les wagons de voyageurs, heu-

reusement vides à ce moment, étaient sorties sur le voie d'évitement. quand un train spécial se dirigeant vers Ottawa et emportant des centaines de pèlerins venant de Ste-Anne-de-Beaupré, fut aperçus sur la voie principale, venant à toute vitesse.

Le chauffeur et le mécanicien du train du pèlerinage avaient eu le temps de sauter et cet exemple avait été suivi par le chauffeur du train local. Martin, seul, était de meurt à son poste. Malheureusement malgré son beau dévouement, il n'a pas eu le temps de reculer son train assez rapidement pour éviter la collision.

Les pertes matérielles sont très considérables pour la compagnie. les deux locomotives qui gisent maintenant de chaque côté de la voie sont à peu près complètement détruites, une partie de la plate forme de la gare et de la voie ferrée devront être reconstruites.

LES CAUSES DE L'ACCIDENT

Contrairement à ce qui a été annoncé, M. Roy, opérateur à la gare de Rigaud, était en fonction au moment de l'accident, mais nombre de jeunes gens qui ont l'habitude de se rendre chaque soir à l'arrivée du

SCITE A LA 22me PAGE

July 19
1912

La Patrie

FATAL WRECK AT MONTREAL

Brakeman Missing as Result of a
Freight Crash—Two are
Injured.

Expositor Leased Wire.

MONTREAL, May 19.—An engineer and firemen were injured and a brakeman is reported missing in a collision of freight trains near the city at midnight on the Jacques Cartier line of the C. P. R. The injured are Engineer Robert Crawford and Fireman Arthur Hughes, of Ottawa, who were taken to the Royal Victoria Hospital. They will recover, it is expected.

It is reported that a brakeman, named Miller, of Quebec is missing. It is feared he was buried in the wreckage.

The two trains were the Ottawa fast freight, which left Mille End at 11:50, and the Quebec fast freight, which left Jacques Cartier at 11:35.

The accident occurred at a point at the intersection of the Jacques Cartier and Outremont lines, known as Brayley. The Ottawa fast freight was going westward when it ran into the other train, striking the cars sideways with such force that the engine of the Ottawa train was thrown from the tracks and turned turtle.

Engineer Crawford was pinned under his engine, and while in that position was badly scalded by the escaping steam. His condition is not, however, one of immediate gravity.

The fireman with Engineer Crawford was Arthur Hughes, 26 years old and living at 85 Pine street, Ottawa. He was taken to the Royal Victoria Hospital unconscious through slight concussion, but recovered consciousness within an hour.

Hughes stated on regaining consciousness that his engine was in the right in being on the track as the signals were set for "line clear," giving them the right of way.

MAY 19

1911

8/17/1911



M. MARY CUTHBERT. — Les deux locomotives qui
avaient roulé de trois hommes. — Cliché de M. J.-P. Château
à la gare de la rivière St-Laurent témoin de l'accident.

August 17 1911

TAMPONNEMENT DANS LES GARAGES D'HOCHELAGA

Collision entre deux convois de marchandises.

— Sept wagons sont démolis.—Un conducteur qui voit la mort de près. — Accident inexplicable.

La dévastation semble s'abattre de plus en plus sur nos chemins de fer canadiens et les accidents se succèdent aux environs de Montréal et dans ses banlieues.

Après le désastre du pont de Vaudreuil, cette triste affaire où un homme perdit la vie et depuis cause de pertes énormes à la compagnie des Grands Trains, à quelques jours d'intervalle, un accident moins sérieux, qui nous n'avons pas à enterrer, mais une perte de vies, n'en less

lots de marchandises diverses et des caisses de savons, des poêles, des instruments chirurgicaux. Le tout est torde, éventré et deux défectives de la compagnie, MM. Georges Harps et William Chartrand montent la garde autour de ce monceau de caisses et de débris.

COMMENT S'EST PRODUITE LA COLLISION

Jusqu'ici on ne connaît pas encore les causes de la collision. Vers sept heures, d'après les détails obtenus, le

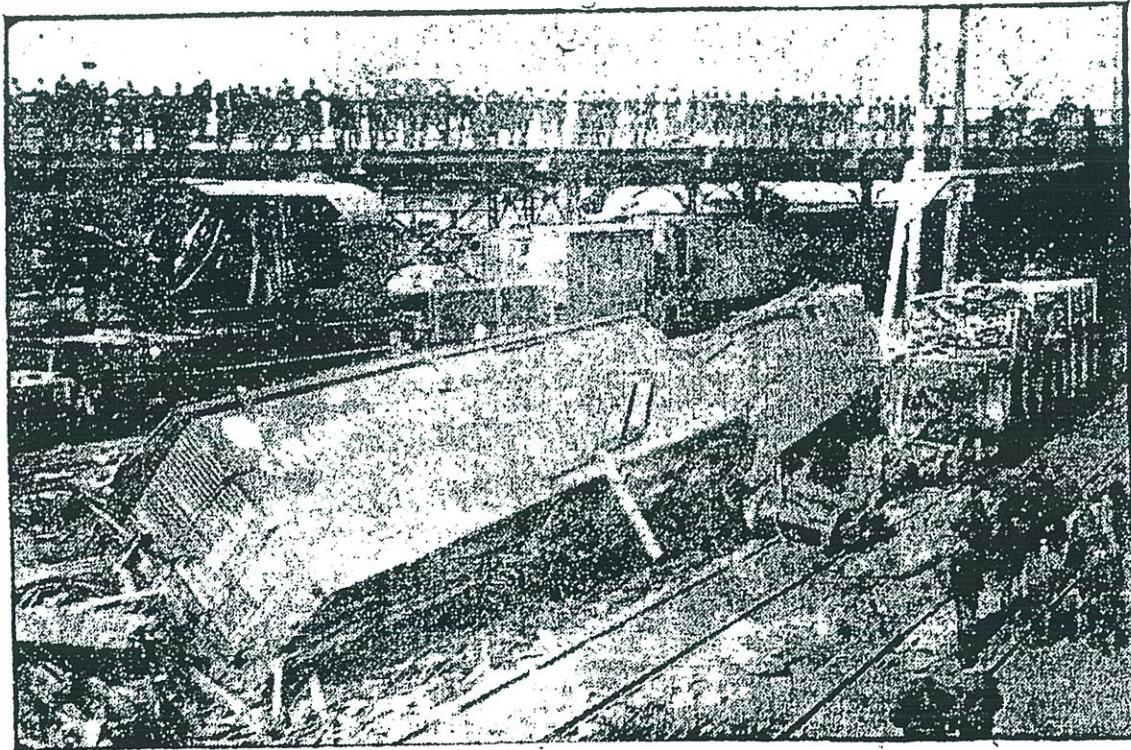
une le tamponnage à quelques pieds devant le convoi dont le conducteur Blanchard se passa outre.

AIGUILLAGE DEFECTUEUX

D'un autre côté on prétend que c'est une défectuosité dans le fonctionnement de l'aiguille qui a causé le tamponnement. Le convoi du conducteur Murray ne suivit pas la voie où il devait passer et ses wagons s'enfoncèrent dans ceux de l'autre convoi arrivant à ce moment poussés par la locomotive qui la tirait. Il est à dire que les deux choc fut terrible et tel que les deux rames furent arrachées aux rails et leurs trains allèrent à une certaine vitesse sur les wagons devant des charges lourdes.

IL L'ECHAFFE BELLE

Le conducteur Murray qui se trouvait à l'avant, a été projeté à la mort par miracle car il se trouvait coincé dans les débris. Heureusement, il n'a reçu aucune blessure. Sept wagons ont été frôlés sous le charron rebondi, une pièce et ce fut une équipe d'hommes avec la machine évitant la voie. La locomotive a été arrêtée et le feu que durant quelque temps et le moteur a repris son cours régulier vers 9 heures. On ne connaît pas encore la valeur totale des pertes. Des



LE TAMPONNEMENT DE CE MATIN DANS LES GARAGES D'HOCHELAGA, d'après une photographie prise par Paul G. M. à la PATHE-CAMERA. Les deux trains sont sortis de la voie et roulent en niguillettes. La

September 26, 1907

la Patrie

FUSION OF THE
GRAND TRUNK
AND
CANADIAN
NATIONAL
RAILWAYS

Co-ordination of Grand Trunk Railway with Canadian National Railways.

Canadian Railway and Marine World for June 1920 gave full particulars of the committee of management appointed, under the agreement between the Dominion Government and the G.T.R., for the acquisition by the Government of the G.T.R. Co.'s properties, and that of its subsidiary companies, to ensure the operation of the G.T.R. as far as possible, in harmony with the Canadian National Rys., the two systems to be treated in the public interest, as nearly as possible, as one system. The Government appointed as its representatives on the committee C. A. Hayes, Vice President in charge of Traffic, Canadian National Rys., and S. J. Hungerford, then Assistant Vice President, Operation, Maintenance and Construction, C.N.R., now Vice President, Operation and Maintenance. The G.T.R. appointed as its representatives F. Scott, its Vice President and Treasurer; and W. D. Robb, its Vice President, Transportation and Maintenance. These four members of the committee elected H. G. Kelley, President, G.T.R., as the fifth member of the committee and its chairman. In the latter capacity Mr. Kelley submitted a report to the Minister of Railways recently dealing with economies effected by the co-ordination up to Nov. 30, 1920, which is summarized as follows:—Although much has been accomplished in the process of consolidation, there are still many matters under consideration in connection with which there are legal or physical difficulties which must be dealt with before parallel trackage can be abandoned, and more direct connections established, which will permit a further considerable saving in train mileage. Capital expenditure connected with the consolidation of facilities to date amount to \$308,473, at an annual cost of \$75,927, but this expenditure will result in a saving estimated at \$936,776 a year. In addition

there is a credit to capital account of Canadian National Rys. from salvage, of \$338,000. A saving of over \$300,000 a year is rendered possible by the routing of freight by Grand Trunk between Toronto and Napane, by Canadian National between Napane and Ottawa, and by Grand Trunk between Napane and Montreal. Similarly a further saving of \$1,000,000 has been made possible by more economic routing of passenger traffic in Ontario. In addition a saving of about \$250,000 a year will result from the combining of Toronto passenger and freight terminal facilities and staffs. Thirty two thousand dollars is saved by more direct handling of Toronto and Western Ontario freight, destined to the northwest, and there is a saving of \$75,000 from the consolidation of express services. In this connection, it has been necessary, owing to the growth of express business, to put in a special train each way between Montreal and Toronto to handle express traffic solely. These are operated six days a week via the Grand Trunk, and have afforded great relief to the regular passenger train service. Following are particulars of co-ordination of facilities, etc.:—

Aston Jct., Que.—Consolidation of station facilities has been effected, C.N.R. being used by both systems.

Belleville, Ont.—The handling of l.c.l. freight has been consolidated, this work being taken over by the G.T.R.

Brighton, Ont.—In obtaining access to each other's tracks, the two railways are using a temporary connection at Colbright, a short distance from Brighton. Brockville, Ont.—See Lyn.

Cobourg and Colborne, Ont.—C.N.R. stations have been closed, and the G.T.R. stations are being used.

Eastern Jct., near St. Laurent, Que.—

The Board of Railway Commissioners

has approved interchange at this point. The present connecting track will meet the requirements in the meantime.

Grafton, Ont.—C.N.R. station has been closed and the G.T.R. station is being used.

Guelph, Ont.—Arrangements have been made for the Toronto Suburban Ry. to use the G.T.R. station.

Hawkesbury, Ont.—Consolidation of facilities and staffs is under consideration.

Kingston, Ont.—Station facilities have been consolidated.

Lyn, Ont.—A section of the Canadian National Rys., formerly part of the Brockville, Westport and Northwestern Ry., parallels the G.T.R. between Brockville and Lyn, approximately four miles. It is the intention to build a joint station at Lyn on G.T.R. property which will permit C.N.R. trains to use G.T.R. tracks into Brockville.

Lyster, Que.—The G.T.R. has taken over the C.N.R. staff.

Montreal.—The staffs at Bonaventure station have been consolidated. The staffs at Montreal Wharf have been consolidated, G.T.R. facilities being used. The C.N.R. staff at Point St. Charles has been taken over by the G.T.R. The two systems' commissary departments at Montreal have been consolidated. The handling of railway mail at Montreal has been consolidated. Consolidation of the staffs and facilities for handling l.c.l. freight in Montreal terminals is awaiting adjustment of certain features of the carriage question.

Napanee, Ont.—The station forces have been consolidated.

North Bay, Ont.—The use by the G.T.R. of the C.N.R. station is under consideration.

Ottawa, Ont.—Consolidation of facilities and staffs is practically completed.

Parry Sound, James Bay Jet, and

A CANADIAN PACIFIC
LOCOMOTIVE THAT FELL
INTO THE QUEBEC CITY
HARBOUR JANUARY
29TH, 1919.

ACCIDENT A LA POINTE A CARCY

Deux chars et une locomotive précipités dans le fleuve.
—Mort tragique de trois ouvriers de Québec.

Un terrible accident s'est produit ce matin, vers cinq heures, à la Pointe à Carcy, accident qui a causé la mort de trois hommes. Les détails que nous avons pu nous procurer sont assez restreints. L'accident ~~s'était produit à une heure~~ assez matinale, les témoins sont plutôt rares. Voilà ce que nous avons appris.

Un convoi de fret du Pacifique était à manœuvrer sur les voies qui se trouvent sur les quais de la Commission du Havre lorsque s'approchant trop du bord du quai, les deux chars qui se trouvaient en arrière de la locomotive s'engagèrent sur le plan incliné qui sert à embarquer les wagons sur les vaisseaux transbordeurs. L'ingénieur, nous a-t-on dit, voulut alors mettre les freins, mais ceux-ci ne fonctionnèrent pas et les chars descendirent et firent le plongeon dans le fleuve entraînant la locomotive avec les trois occupants. L'ingénieur, le chauffeur et le chef d'équipe.

Un autre char qui se trouvait en arrière de la locomotive a été un dommage. On peut voir encore ses ruines le long du quai. L'accident a entraîné le deuxième wagon.

Le matin où à l'ouverture des travaux du pont, un char entraîna quatre autres chars et la locomotive qui se sont au fond du fleuve. Il a à cet endroit de 50 à 70 mètres de haut et il n'y a pas encore eu jusqu'à cette époque d'immobilisation aussi longue qu'il n'a fallu faire pour arrêter le travail des chars. On peut voir à une distance d'environ 200 mètres

une eau aussi froide et parmi les glaces qui vont et viennent sur le fleuve. Rien n'a encore été décidé à ce sujet, à la commission du Havre.

LES VICTIMES

Les victimes de cet accident sont MM. Jos Dery, ingénieur, Alphonse Lamontagne, chauffeur et Willie Beaudry, chef-d'équipe. Un quatrième homme était avec ce convoi, c'était le serre-frein Cassidy, celui-ci a pu se sauver.

M. Joseph Dery, ingénieur était âgé de 35 ans et demeurait à Pont-Gravé, St-François d'Assise. Il laisse une femme et 7 enfants.

Lorsque M. le curé de St-François d'Assise est allé avertir Madame Dery du malheur qui venait de tomber sur sa famille, celle-ci était à la table avec ses enfants, attendant son mari pour déjeuner.

M. Alphonse Lamontagne chauffeur de St-François d'Assise aussi, est le fils de M. Eugène Lamontagne. Il n'était âgé que de 18 ans.

M. Willie Beaudry, chef-d'équipe, demeurait au No 701^e rue Fleury, St-Roch. Il était âgé d'une trentaine d'années. Il laisse une femme et 3 enfants. Avec lui vivait sa veuve mère paralysée.

On nous dit qu'il y a quelques mois à peine la frère de M. Beaudry mourut accidentellement lors de l'explosion d'une locomotive. Un autre frère de M. Beaudry serait mort accidentellement aussi. Il y a environ un an C'est M. Webb Groves de St-Jean qui a été chargé

January
29
1916

A 1
C
Tele
THI
14
Com
cré
sr

La locomotive du C. P. R. est retirée du fleuve

LE TRAVAIL A ÉTÉ FAIT AVEC
UNE PUSSANTE GRUE DE LA
COMMISSION DU HAVRE.
AUCUN CADAVRE N'A ÉTÉ RETROUVÉ.

Après plusieurs tentatives infructueuses, on a réussi samedi après-midi à retirer de l'eau la locomotive du C. P. R. qui était tombée en bas du quai à la Pointe à Carey, lequel dernier et qui avait causé la mort de trois employés.

A 120 hrs le scaphandrier Dubois du C. P. R. descendit à l'eau pour attacher la locomotive mais il se perdit dans le brouillard trop court. On appela alors deux câbles de 150 pouces de diamètre, reliés à un grue en charge du contremaître James A. Verville. Il fut attaché l'engin et le Capt. Fred Hill, surintendant de la Construction pour la Commission du Havre en charge des travaux donna le signal pour lever l'ormeau marin qui pendait au bout d'un bras de Jean.

Aussitôt un chalanc fut amarré en reserve de la locomotive qui fut descendue sur ce chalanc. Au moment où l'engin toucha le chalanc en ceinture se fit entendre et l'on vit que l'ormeau avait commencé à tomber. Il a bien fait le plateau résista et les constructions n'éliminèrent au contraire la locomotive resta enfin sur le chalanc. On monta alors le bras de l'engin et l'on réussit à le porter plus haut lorsqu'il fut assis à 800 à 800 mètres. Les travaux furent arrêtés pour la nuit. Aussi la Commission du Havre a été mise en état de faire une commission de l'assurance.

June
29
1919

1907 RUN AWAY TRAIN
RODGERS PASS

VANCOUVER DAILY
PROVINCE OCTOBER 19, 1907

C H RIFF

LARY CONDITION OF THE TRAIN.

TRAIN DROPPED THREE HUNDRED FEET

Locomotive and Cars Were Knocked Into Splinters on the Bed of Creek Below Roger's Pass Trestle.

The contractors' work train which went over the railway trestle at Roger's Pass on Thursday afternoon resulting in the death of one man and the injury of four others fell a distance of about three hundred feet according to a report received to-day. After striking the partial fill below the trestle, the small locomotive and train of cars turned over and over till the wreckage reached the bed of Beaver Creek.

Alex. Johnson was the man killed. He was fireman on the locomotive, and although his engineer escaped by jumping with nothing worse than a broken leg, Johnson clung to the cab and was carried down to the bed of the creek. He was quite dead when taken from the wreckage. Johnson was the son of a C. P. R. section foreman at Hope. An inquest is now being held on his body.

Vancouver
Daily
Province

October 19, 1907