

solidité à toute épreuve. Ce chemin de fer servait à relier le *Sud-Est* avec le chemin de la *Riv.-Nord*.

C'est le 13 janvier 1880 qu'on commença à poser sur la glace entre Hochelaga et Longueuil une voie de chemin de fer, qui fut achevée le 30 du même mois. Le lendemain même, cette voie était ouverte au trafic des chars entre le terminus du *Chemin du Nord*, à Hochelaga, et le terminus du *Chemin du Sud-Est* à Longueuil.

Le 1er avril, la glace commença à fondre rapidement ; on enleva tout de suite les rails, et le 5 avril, la glace commençait à refouler.

Le 5 janvier 1881, les convois du chemin de fer traversaient le fleuve et ne s'arrêtaient que le 8 avril suivant, au moment de la débâcle de la glace ; le 13 avril, le chenal était libre devant Montréal ; 1200 chars avaient été traversés sur ce chemin pendant cette saison.

Un peu avant quatre heures de l'après-midi, mercredi, le 5 janvier 1881 (jour de l'ouverture de la traversée des trains), la locomotive du *Chemin du Nord*, No 31, nommée la *Scott*, et ayant à bord MM. Sénécal, jeune, et E. Fortin, le mécanicien, le chauffeur et une autre personne, quitta la gare d'Hochelaga pour aller chercher dix-sept chars au quai de Longueuil ; lorsque le train fut rendu à peu près à trois cents verges du quai, la locomotive, par suite de l'affaissement de la glace sur l'un des côtés du chemin, dérailla, et abandonnant la voie, plongea dans une profondeur de trente pieds d'eau. Ceux qui étaient à bord eurent heureusement le temps de sauter sur la glace, et échappèrent ainsi à la mort.

Des mesures furent immédiatement prises pour réparer le chemin, et dès le lendemain, dans l'après-midi, tout était de nouveau prêt pour le trafic ; on s'occupa aussi de relever la locomotive avec toute