

558.1



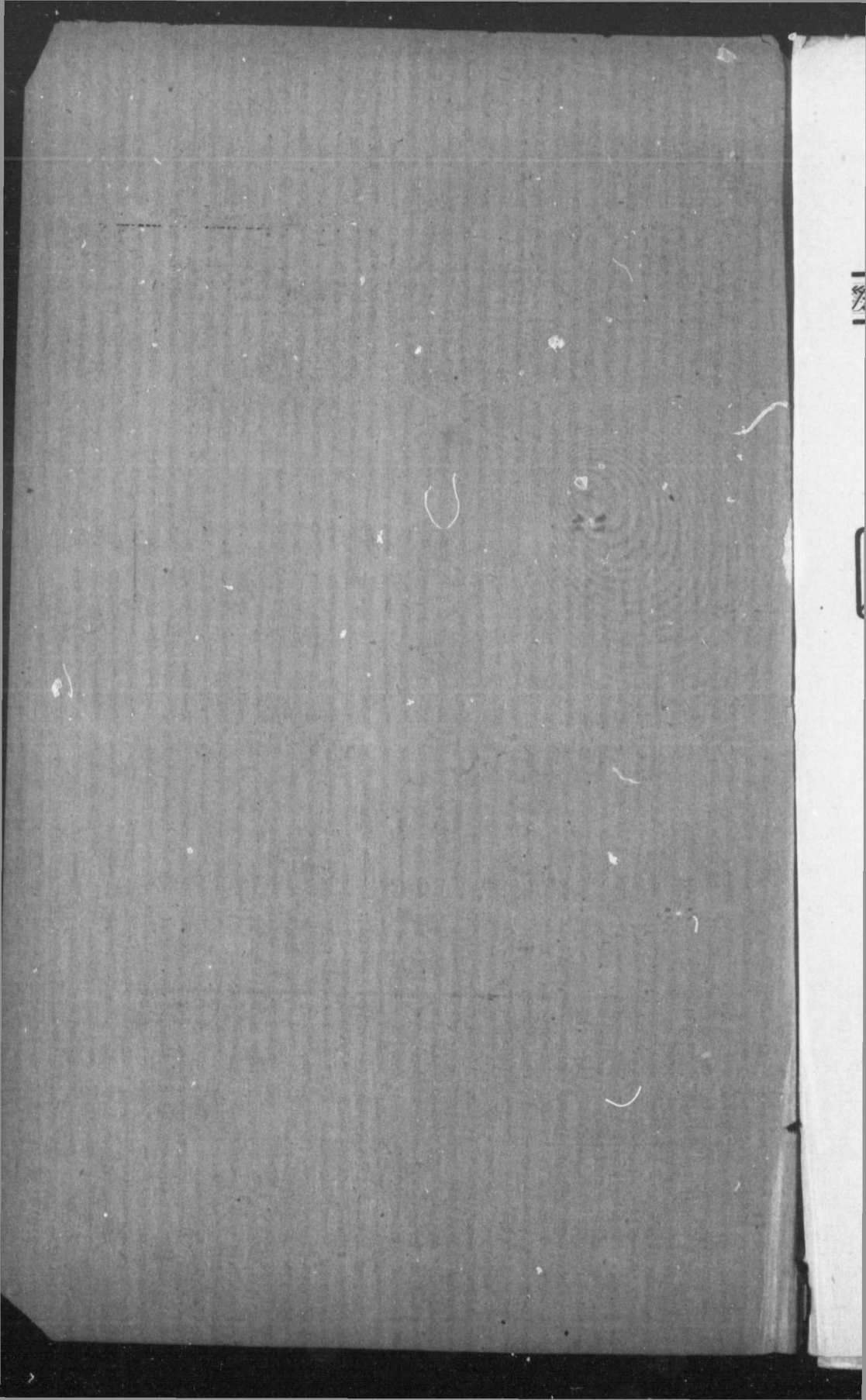
CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC ET DU LAC SAINT-JEAN



RAPPORT ANNUEL
POUR 1891.

Adopté à l'assemblée Annuelle des Actionnaires
à Québec, Jeudi, le 12 mai 1892.





5521

750



CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC ET DU LAC SAINT-JEAN



RAPPORT ANNUEL
POUR 1891.

Adopté à l'assemblée Annuelle des Actionnaires
à Québec, Jeudi, le 12 mai 1892.



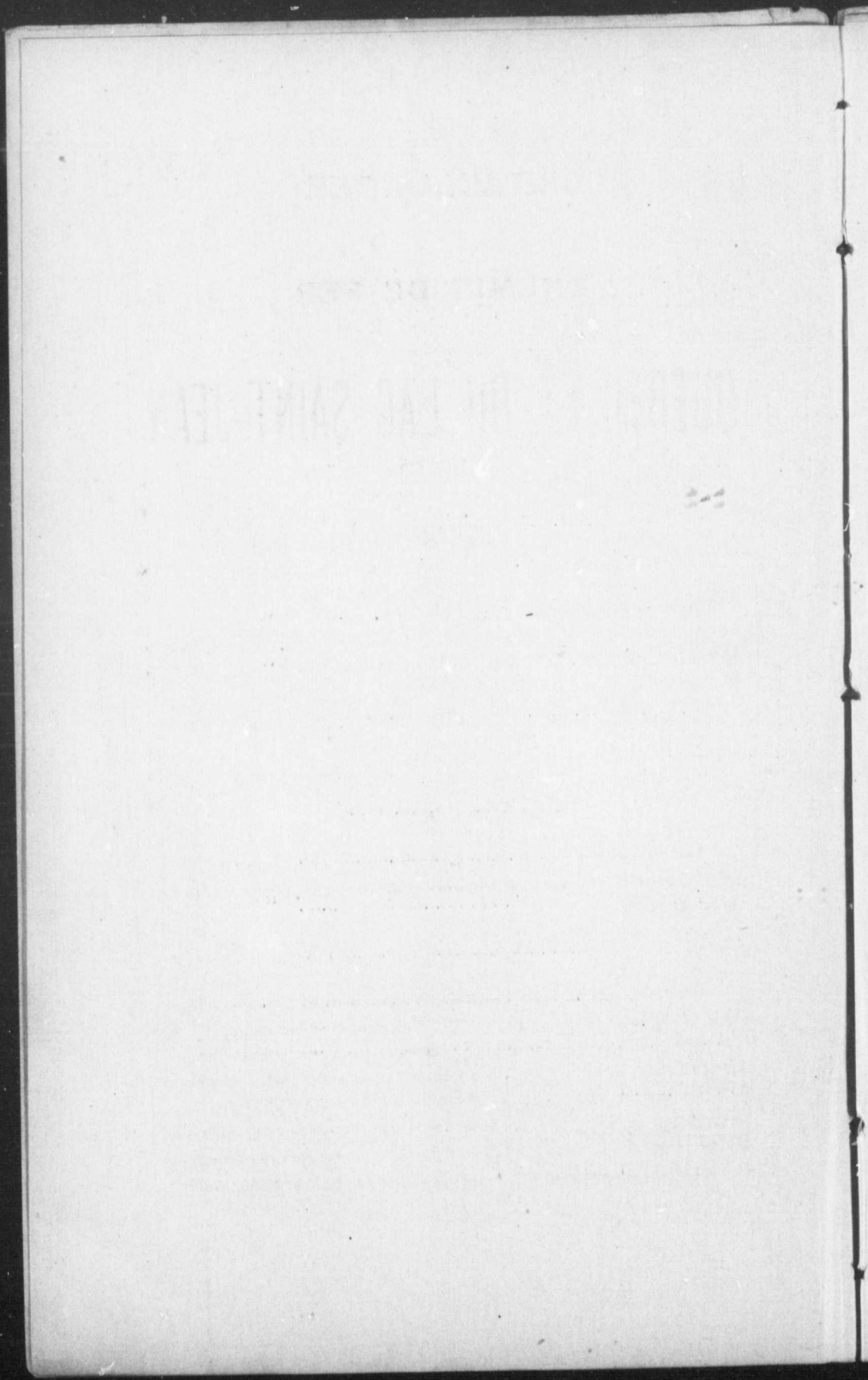
Imp. Léger Brousseau.

CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC ET DU LAC SAINT-JEAN

—•••—
BUREAU DE DIRECTION

1892

| | |
|--|------------|
| M. FRANK ROSS..... | Québec |
| “ E. BEAUDET..... | “ |
| “ SIMON PETERS..... | “ |
| HON. P. GARNEAU..... | “ |
| M. GAVIN MOIR..... | “ |
| HON. F. LANGELIER, M. P..... | “ |
| M. THOMAS A. PIDDINGTON..... | “ |
| “ JULES TESSIER, M. P. P..... | “ |
| “ JOHN THEODORE ROSS..... | “ |
| “ EDWIN HANSON..... | Montréal |
| HON. GEO. IRVINE..... | Québec |
| “ JUGE J. A. GAGNÉ..... | Chicoutimi |
| M. JOSEPH J. FRÉMONT, maire de Québec..... | Québec. |
| M. LAWRENCE STAFFORD, (nommé par le gouver- nement provincial)..... | Québec |



CHEMIN DE FER
DE
QUEBEC ET DU LAC SAINT-JEAN

RAPPORT ANNUEL POUR 1891

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean a eu lieu aux bureaux de la Compagnie, rue Saint-André, Québec, le jeudi, 12 mai 1892.

Le rapport suivant des directeurs a été lu à l'Assemblée et adopté.

Québec, 12 mai 1892

RAPPORT ANNUEL

Les directeurs du chemin de fer de Québec et du Lac Saint-Jean ont l'honneur de soumettre le rapport suivant de leurs opérations durant l'année dernière.

PROGRES DES TRAVAUX

Depuis la présentation du dernier rapport annuel la nouvelle ligne, pénétrant dans la cité de Québec par Lorette et Charlebourg, a été complétée et ouverte au trafic. Les trains de passagers locaux circulent sur cette ligne depuis le 1er juillet dernier, et tous les trains en général de la Compagnie depuis le 4 octobre. La nouvelle gare de la cité, point initial de la ligne, et les bureaux centraux ont été complétés dans Québec à la fin de décembre ; ils sont installés et occupés régulièrement et les trains y accèdent depuis le premier janvier de la présente année.

Le terminus de la ligne occupe une excellente situation au centre de la ville ; il touche immédiatement aux nouveaux docks Louise et la gare terminale, de même que les bureaux, offrent au trafic de la ligne de nombreux avantages et facilités.

Les nouvelles usines dans Québec ont été complétées également et tout le personnel qui y est attaché a été ramené de Saint-Raymond. Reste encore toutefois à combler et à niveler le terrain qui avoisine la station, de même qu'à construire une rotonde et des installations pour les wagons. Le ballastage et l'élargissement de la voie, la réduction des rampes et la suppression des courbes, tels sont les ouvrages exécutés durant tout le cours de la saison dernière entre la jonction de la Rivière à Pierre et le Lac Saint-Joseph.

Les porteurs d'obligations de la Compagnie avaient remis ès-mains des directeurs de la " Railway Share Trust and Agency Company " (limitée) en qualité de commissaires ou administrateurs, la somme de deux cent mille livres sterling (£200,000) pour couvrir les dépenses d'amélioration et d'équipement de notre ligne. Cette somme a été déposée chez MM. Glyn Mills Currie & Co, de Londres, et payée mensuellement au fur et à mesure des travaux accomplis, d'après les évaluations de l'Ingénieur en chef de la Compagnie, approuvées par M. A. L. Light, M. Inst. I. C., celui-ci avait été désigné par les commissaires comme leur ingénieur, chargé d'agir d'après les instructions de MM. Hanson, frères, agents des commissaires en Canada.

Cette somme a été dépensée pour les objets suivants :

| | |
|--|---------|
| Achèvement et amélioration de la ligne entre la jonction de Chambord et Roberval, au Lac Saint-Jean..... | £20,693 |
| Locomotives supplémentaires et matériel roulant..... | 27.565 |
| Travaux du terminus, élévateur à grains et constructions à Québec..... | 24.850 |
| Ballastage..... | 7.460 |
| Ligne nouvelle dans la cité de Québec, 12 milles.... | 56.789 |
| Exhaussement et élargissement du lit de la voie, réduction des rampes et des courbes et améliorations quelconques..... | 63.116 |

Sterling £200.473

Ce montant considérable a été dépensé avec beaucoup de soin et de discernement, de l'avis de votre bureau de direction, il a servi à rendre notre ligne au moins l'égale de toutes les autres lignes de même classe en Canada, au point de vue de la construction et de l'équipement.

Un prolongement de terme a été accordé à M. Beemer pour l'exécution de son contrat concernant les embranchements de Chicoutimi et de Saint-Alphonse, et de La Tuque sur le Saint-Maurice. Les ponts, d'exécution difficile et dispendieuse, élevés sur la rivière Métabetchouan et les deux rivières qui suivent celle-ci sur l'extension de Chicoutimi, sont presque terminés ; la maçonnerie du premier est complétée, la pierre des deux autres taillée et le tablier d'acier des trois ponts est rendu sur les lieux, prêt à être posé. M. Beemer fait tous les efforts possibles pour pousser la ligne jusqu'à Chicoutimi ou près de cette ville, et la compléter pour l'été de 1893, afin de profiter du passage en Canada de l'énorme afflux de touristes qu'y amènera incontestablement l'exposition de Chicago.

Des explorations ont été faites sur le parcours projeté de l'embranchement de La Tuque sur le Saint-Maurice, et l'on a arrêté un tracé avantageux qui permettra la construction d'une voie sans rampes, ce qui est un fait d'importance majeure sur une ligne destinée au lourd transport du bois de la vallée du Saint-Maurice. Les ingénieurs ont constaté que cet embranchement traversera un pays très propre à la colonisation et très fortement boisé.

Les rapports du trafic pour l'année finissant le 31 décembre 1891 vous sont maintenant soumis, l'étendue du parcours de la ligne en activité (mileage) étant de 190 milles.

Le nombre des passagers transportés durant l'année a été de 84,736 et le nombre des tonnes de fret de 111,497, contre 95,902 tonnes l'année précédente.

Le fret s'est composé de :

| | | | |
|------|-------------------------------------|-----------------------------------|---------------------|
| 2735 | wagons chargés de bois de corde, ou | 27,350 cordes. | |
| 2406 | “ “ | bois scié..... | } 32.544.000 pieds. |
| 138 | “ “ | bois de charpente. | |
| 168 | “ “ | dormants..... | |
| 136 | “ “ | pulpe et papier, | 2040 tonnes. |
| 1007 | “ “ | marchandises de toute provenance, | 15.105 tonnes. |

6590 wagons.

Les conditions désavantageuses du marché pour les madriers d'épiaette, durant tout le cours de l'année dernière, ont empêché l'écoulement de la production entière des scieries établies le long de la ligne. Par suite, tout le bois a été tenu en réserve et notre ligne a été privée de ce fret. Vers l'automne, les affaires se sont améliorées et de grandes ventes ont été faites, en sorte que dans le cours de la prochaine saison d'expédition, nous pouvons nous attendre à transporter la plus grande partie du produit de deux saisons, estimé à environ soixante-dix millions de pieds, B. M. Environ 470,000 billots ont été faits pour les scieries en activité le long de la ligne, pendant l'hiver dernier. Deux nouveaux moulins ont été construits depuis l'année dernière ; on est à compléter des arrangements pour un autre grand moulin. Le chemin de fer des Basses Laurentides, qui se raccorde avec notre ligne à la jonction de la Rivière-à-Pierre et qui est ouvert à la circulation depuis novembre dernier, nous donne des affaires considérables. L'hôtel agrandi de Roberval, et la maison de l'Île, à la Grande Décharge du lac Saint-Jean, ont été ouverts au public voyageur en juillet dernier, et ont reçu une clientèle nombreuse. Le premier peut recevoir confortablement 300 hôtes ; il est élégamment meublé dans toutes ses parties, éclairé à la lumière électrique et pourvu de toutes les améliorations modernes. Le nouveau steamer en acier *Mistassini*, capable de prendre 400 passagers, doit être lancé à Roberval dans quelques jours, et fera le trajet régulièrement tous les jours, entre Roberval et la maison de l'Île, pendant la saison des touristes. On s'attend à ce que l'achèvement de l'extension de Chicoutimi attirera sur la ligne un très grand nombre de voyageurs amenés par les bateaux de la ligne du Saguenay. Les officiers des lignes du Pacifique Canadien, du Grand-Tronc, du Boston & Maine, du New-York Central et autres de cette importance, nous donnent leur concours le plus actif, en dirigeant de nombreux touristes vers la région du lac Saint-Jean, et tous prédisent une très grande circulation de passagers sur cette ligne quand elle pourra se raccorder avec celle du Saguenay.

Les comptes de l'année dernière, qui vous sont soumis présentement, accusent, une économie remarquable dans les frais d'entretien de la ligne, comparativement à l'année dernière. On espère que les dépenses de l'année courante seront encore réduites de beaucoup, le bureau de direction ayant décidé en octobre dernier de ne maintenir qu'un service semi-quotidien de trains de passagers durant les mois d'hiver,

entre la Rivière-à-Pierre et Roberval au lieu d'un service quotidien. La dernière exécution des travaux au terminus de la Compagnie dans Québec s'est faite à une époque trop avancée pour être portée au compte de l'année 1891 ; mais en revanche elle nous permet une économie considérable dans les opérations de l'année courante, débarrassés que nous sommes des lourdes charges qui nous incombaient envers la compagnie du Pacifique, outre que nous pouvons désormais accomplir les affaires de la compagnie d'une manière bien plus satisfaisante. L'augmentation du trafic que nous avons raison d'attendre, et la réduction dans les dépenses du terminus et autres dépenses, que nous sommes à présent en mesure de faire, mettront, nous en avons la confiance, la compagnie en position d'obtenir un résultat très satisfaisant pour les opérations de l'année courante. L'atelier de réparations de la Compagnie, à Saint-Raymond, a passé au feu en septembre dernier ; deux engins et certaines pièces des machines ont été endommagées, mais les pertes sont entièrement couvertes par les assurances. L'atelier a été reconstruit depuis lors.

L'hiver dernier, par suite de la faible quantité de neige tombée, a été exceptionnellement favorable aux chemins de fer, dans tout le Canada. Nos trains n'ont éprouvé aucun retard et nous n'avons fait faire aucun travail supplémentaire.

COLONISATION

Les directeurs ont comme par le passé fait tout en leur pouvoir pour favoriser l'établissement du pays parcouru par notre ligne. Des circulaires ont été adressées aux curés de toutes les paroisses de la province, les invitant à engager des délégués à visiter la région du Lac Saint-Jean et à nous fournir des rapports sur ce pays et ses productions ; des brochures illustrées, comprenant une description détaillée de cette région, ont été répandues par toute la province et même en Europe, par l'entremise des agents du gouvernement. Tous les nouveaux colons, avec leurs familles et effets, sont transportés gratuitement sur la ligne, depuis Québec jusqu'au Lac Saint-Jean. Ces efforts suivis ont commencé à produire des résultats ; entre autres, pendant l'année dernière, la Compagnie a dirigé vers la région sus-mentionnée 141 nouveaux colons dont quelques-uns venus de Belgique et d'Angleterre, mais la plupart de la province de Québec et des Etats de la Nouvelle-Angleterre. Une vigoureuse politique de colonisation, de la part du gouvernement, et

l'offre de lots gratuits, en partie défrichés, amèneraient sans aucun doute des résultats plus considérables. La Compagnie a renouvelé auprès du gouvernement fédéral sa demande pour l'établissement, dans le district du Lac Saint-Jean, d'une ferme expérimentale, sur le même pied que celles qui sont établies à Ottawa et dans le Nord-Ouest. Les récoltes pour le district du Lac Saint-Jean ont été très abondantes l'année dernière, ce qui sera assurément de nature à encourager de nouveaux colons à aller s'y établir cette année. Une quantité considérable de la récolte de l'année dernière a été transportée à Québec dans nos convois.

ENTRETIEN DE LA LIGNE

Les ponts, le matériel roulant, les stations, les rails, remblais et fondations de la ligne et toutes les autres propriétés de la Compagnie sont tenus en excellent état et soigneusement réparés, quand il y a lieu.

Le tout humblement soumis.

FRANK ROSS,
Président.

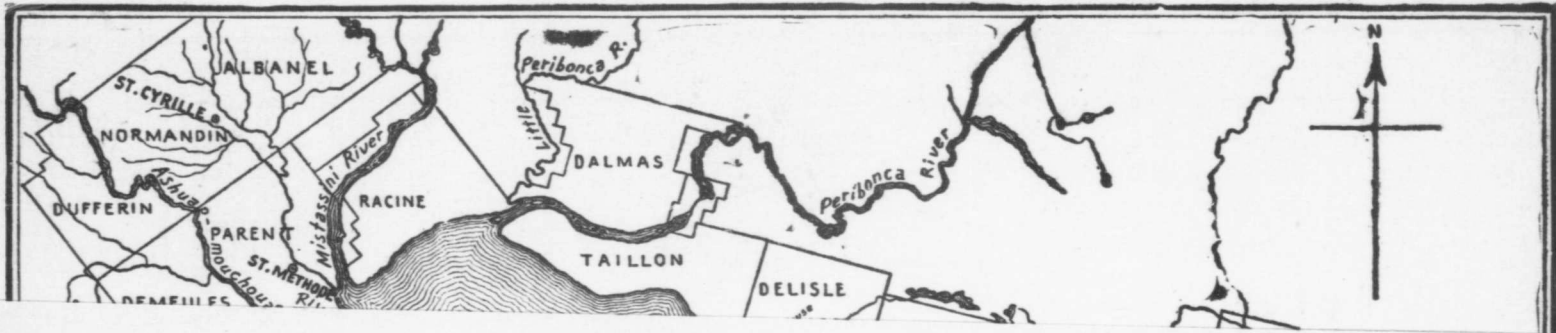
J. G. SCOTT,
Secrétaire.

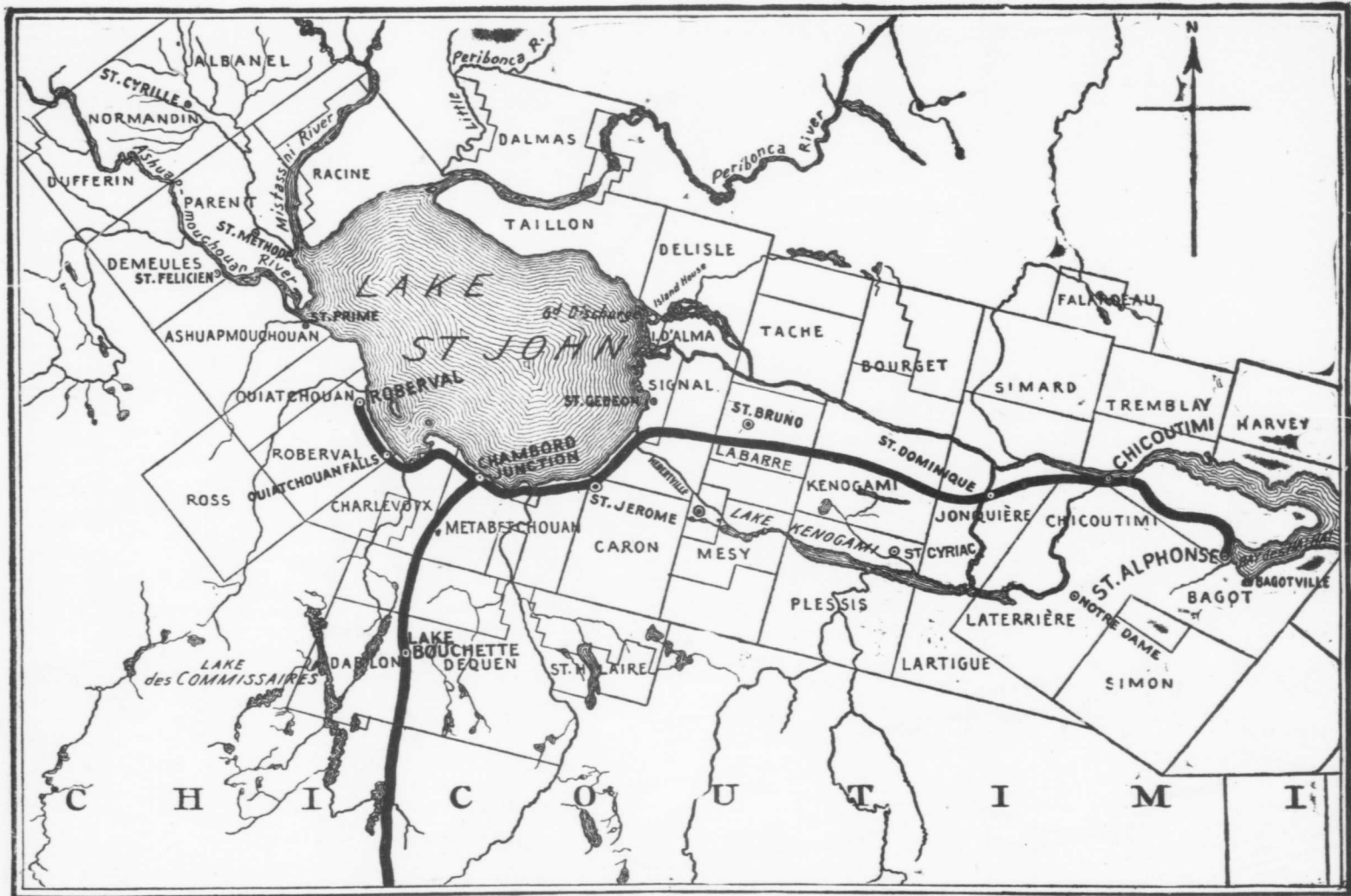
Québec, 12 mai 1892.

On procéda ensuite au ballottage pour l'élection des directeurs pour l'année suivante, et les messieurs dont les noms suivent furent déclarés élus : MM. Frank Ross, E. Beaudet, Simon Peters, Hon. P. Garneau, Gavin Moir, Hon. F. Langelier, M. P., Thos. A. Piddington, Jules Tessier, M. P. P., John Théodore Ross, et aussi M. Edwin Hanson de Montréal et l'honorable George Irvine, comme représentant les fidéicommissaires des porteurs de débetures. En outre des noms qui précèdent les autres membres du bureau de direction sont M. Joseph Frémont, Maire, représentant la ville de Québec, Hon. Juge J. A. Gagné, représentant le comté de Chicoutimi, et M. Lawrence Stafford nommé par le Gouvernement de la Province de Québec.

Sur motion de M. Siméon Lesage, sous ministre des Travaux Publics, secondée par M. Cyrille Tessier, N. P., des remerciements furent votés en faveur des directeurs sortant de charge, et des officiers de la Compagnie.

L'assemblée fut alors ajournée.





CARTE DU DISTRICT DU LAC SAINT-JEAN



ARDEA

COUTIN

ONSE
Bagoville
BA

N

B

O

&

L. SUPERIOR
MON
MICHIGAN

Y
A

OF



ARDEA

COUTIN

ONSE
Lagotville
BA

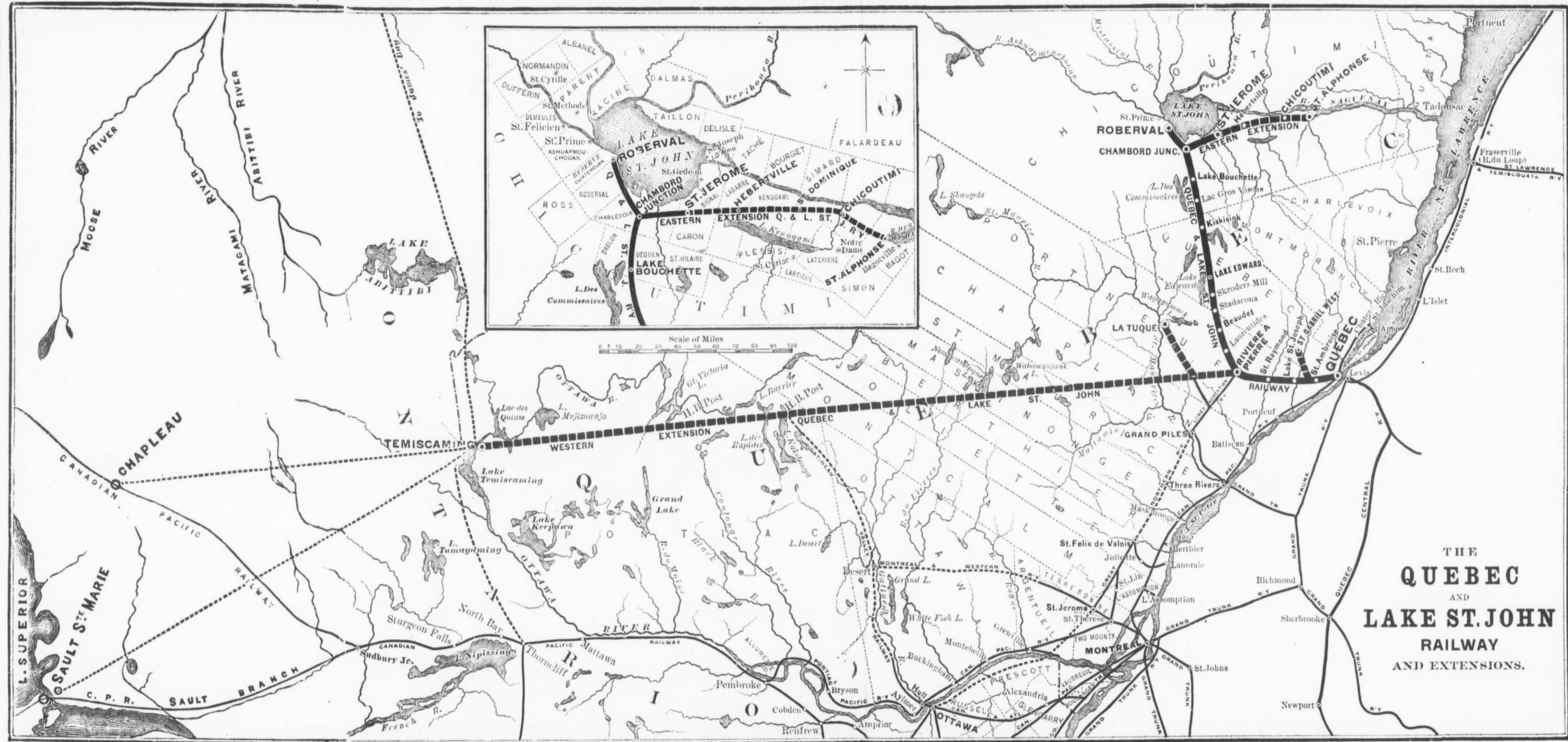
N

B

BA

L. SUPERIOR
MON
L. SUPERIOR
L. SUPERIOR

LO



**THE
QUEBEC
AND
LAKE ST. JOHN
RAILWAY
AND EXTENSIONS.**