
Le Pont'âge

VOL X NUMERO 3

PRINTEMPS 1991



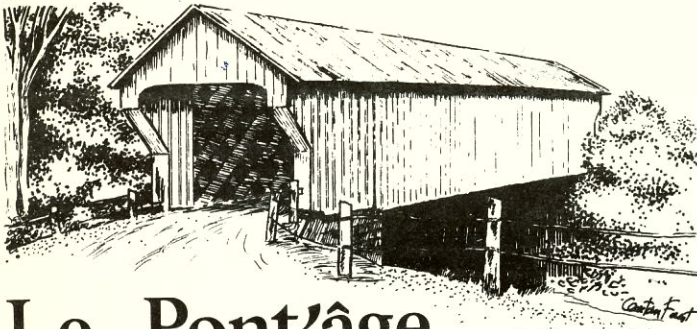
1918



**Un pont tout neuf au coeur d'un village en devenir, Ste-Emélie-de-l'Energie
(61-31-13),**

Photo: collection Abbé Geoffroy, gracieuseté de Mme Marguerite Ferland

Société québécoise des ponts couverts inc. C.P. 102, St-Eustache, Qc J7R 4K5



Le Pont'âge

Société québécoise des ponts couverts inc.

Membre de la Fédération des sociétés d'histoire du Québec

Président:.....Gérald Arbour(514)651-6443
 Vice-Président:.....Gaétan Forest(819)986-6045
 Trésorier:.....Pierre Duff(514)473-7832
 Agent U.S.:.....Joseph D. Conwill(207)864-2287
 Directeur:.....Jean-Yves Paquin(514)456-3362
 Directeur:.....André Pelletier(514)655-2405

Le Pont'âge est publié par la SQPC quatre fois par année.

La cotisation annuelle est de \$10.00 pour les individus, \$12.00 pour les couples et de \$15.00 pour les sociétés. La cotisation inclut un abonnement au Pont'âge, et se termine le 31 octobre de l'année.

Coût de la publicité dans le Pont'âge: \$5.00 par pouce par colonne.

DEPOT LEGAL: 2e trimestre 1991
 Bibliothèque nationale du Québec
 Bibliothèque nationale du Canada
 ISSN 0832-7572

Reproduction autorisée sur avis avec mention de la source

Imprimé sur les presses de la Maison Primevère
 207 boul. L'Heureux, McMasterville. QC. J3G 5G2

D'un pont à l'autre

Ste-Odile: le dossier avance

Un premier rapport, remis à la MRC Rimouski/Neigette en décembre, recommande le maintien et la mise en valeur des 5 ponts couverts du territoire. Dans ce rapport, le pont Beauséjour de Ste-Odile (61-58-07) obtient même la plus haute cote pour sa valeur patrimoniale. Un second rapport se chargera d'évaluer les coûts de restauration et de mise en valeur de ces structures.

Il est établi que cette nouvelle approche dans le dossier des ponts couverts de la région est le résultat des fortes pressions exercées sur les autorités. La S.Q.P.C. peut à juste titre reven-

diquer une large part de ce résultat et espérer avoir également fait mouche dans le cas du pont St-Anaclet (61-58-03), menacé de démolition.

Le ministère des Transports prendra connaissance de ce rapport et il s'agit de la même Direction régionale qui est impliquée dans le dossier du pont de l'Anse St-Jean (61-43-02).

De réparation en réparation

Faisant écho au texte paru dans Le Pont'âge (Vol. 10 #1), la municipalité de Brigham confirme que le pont Balthazar (61-11-01) a été réparé. Dans la même lettre, nous apprenons que le pont a de nouveau été endommagé en décembre 90. De nouvelles démarches sont entreprises en vue d'effectuer les réparations.

La Macaza: inquiétudes

Le pont de La Macaza (61-33-10) suscite quelques inquiétudes. Les autorités municipales ont avisé le ministère des Transports que l'affaissement d'un des piliers est apparu récemment. Le Ministère a pris note et une inspection aura lieu sous peu. En attendant, des panneaux DANGER ont été installés à chaque extrémité du pont.

Vu le grand intérêt que suscite désormais cette structure, c'est avec diligence que toutes les anomalies sont constatées et rapportées. Les corrections devraient également survenir dans des délais raisonnables.

La Municipalité entend afficher aux portiques le nom de ce pont, officiellement inscrit au répertoire toponymique.

L'Anse-St-Jean

La fusion St-Benoit-Joseph-Labre/Amqui est effective. C'est maintenant la ville d'Amqui qui est chargée du dossier du pont couvert Anse St-Jean (61-43-02). La position de la Municipalité est attendue avec impatience.

Le 9 juin 1991

Le Club automobile de véhicules anciens de Montréal organise une visite de 4 ponts couverts de l'Estrie. La S.Q.P.C. a été invitée à rencontrer les participants au pont Des Rivières (61-45-03). La rencontre est prévue pour 11 heures. Un pique-nique aura lieu à l'ombre du pont. Nous invitons les membres de la S.Q.P.C. à venir voir et photographier ces belles d'autrefois alors qu'elles emprunteront des ponts parfois construits avant l'âge d'or de l'automobile. Pierre Bernard, organisateur, évalue à 200 personnes et 50 véhicules (de 1905 à 1940) une sortie réussie du Club. IMPORTANT: en cas de pluie, l'activité est annulée.

Le pont des Raymond: un panneau

La firme CINEMANIA a été chargée d'installer 12 panneaux descriptifs pour des lieux historiques à Bécancour. Le pont des Raymond (61-51-01) aura son panneau. L'avant-projet, soumis à la S.Q.P.C., s'annonce prometteur et quelques idées avancées sont innovatrices. Une excellente façon de mettre le patrimoine en valeur.

A propos d'une première page

Monsieur Yvon Leclerc nous a fait parvenir de plus amples informations au sujet de la photo présentée en première page du Pont'âge, volume 10 #2.

- Cette photo fut prise lors de l'inauguration du pont couvert le 17 octobre 1916.
- Jos E. Vincent, chef du Village huron a pris cette photo et l'a remise à son ami Am.-Ferdinand Mayer, décédé en 1988 à l'âge de 103 ans.
- Le pont Leclerc a été ainsi appelé en l'honneur du docteur Arthur Leclerc, député.
- Ce pont a été réparé un an avant sa démolition. Défait en hiver, sur la glace, le bois presque neuf du tablier a été récupéré et transporté au Lac Delage. Du pin en pièces de 3X8", clair de noeuds, cela a de la valeur.
- Lors de la construction du pont neuf, en béton, les anciens avaient fait part aux ingénieurs de leur crainte de voir le pont subir un mauvais sort lors de la crue des eaux. Contrairement aux pré-tentions des ingénieurs, le nouveau pont s'est effectivement effondré 2 fois.

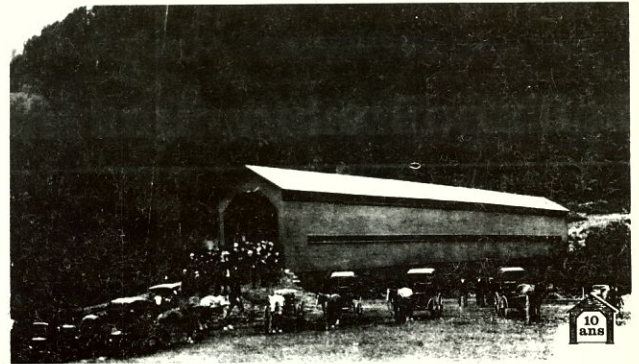
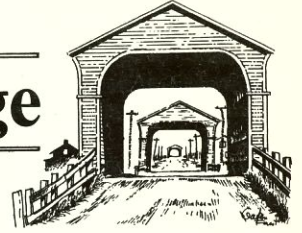
A la lecture de ces bribes d'informations, il est presque assuré que le pont Leclerc a été victime de la politique, telle que pratiquée à l'époque.

S.Q.P.C., février 90

Le Pont'âge

VOL X NUMERO 2

HIVER 1991



Pont Leclerc (61-55-04), Stoneham / Tewkesbury

Photo: collection Yvon Leclerc, Tewkesbury

Société québécoise des ponts couverts inc. C.P.102, St-Eustache, Qc J7R 4K5

La sélection de l'archiviste

La pierre de rang et le bois, des matériaux disponibles à peu de frais. Ainsi constitués, édifice du culte et pont s'harmonisent dans le paysage abitibien. Rapide-Danseur (61-02-21), rivière Duparquet, 1937-1964, Abitibi-Ouest. Note: l'église en pierre existe encore. Photo: Verna Haubold, 1964.



TRADUCTION DE A FOUR COUNTY NEW-BRUNSWICK TOUR

William Maxant

De retour sur la route 112, au magasin général de Coles Island pour obtenir de bonnes directions afin de trouver le pont Starkey (55-09-08). Dégagé de toute végétation, ce pont offre l'opportunité de bonnes prises de vues.

Continuant vers l'ouest en direction de Jemseg, par la route 2, j'ai traversé la rivière Saint-Jean pour la seconde fois en un jour. Après avoir démêlé toutes ces intersections près d'Oromocto, j'ai finalement trouvé la route du pont Rusagonis (Patrick Owen 55-12-05). Une structure peu commune avec, d'un bout à l'autre, côté ouest, une fenêtre coiffée d'une petite

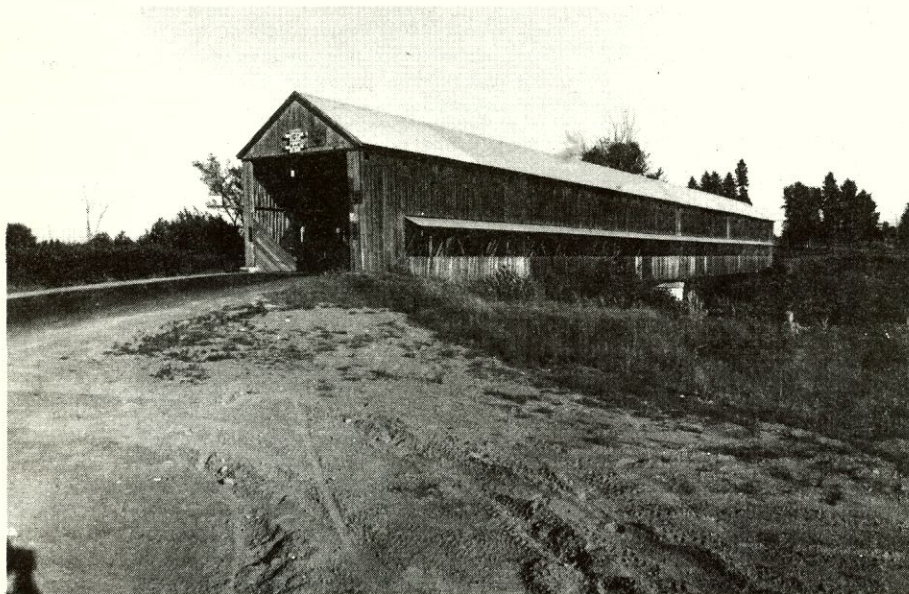
je, aurait une bonne connaissance du réseau routier régional. Il a dessiné pour moi une carte concise localisant les trois ponts dans la région de Hoyt. Je n'hésite jamais à chercher de l'aide dans les stations-service, les magasins généraux, à interroger les piétons, et même je cours aux informations dans les maisons privées où il n'y a pas de gros chien hurleur en liberté. Dans ce cas il m'arrive parfois d'attendre que quelqu'un sorte pour contrôler le chien. Je n'hésite pas non plus à héler des automobilistes, mais seulement sur les petites routes de campagne. Trop dangereux sur une route nationale. Demander de l'information ne peut sau-

baignait dans la lumière du soleil couchant (Mill Settlement--South Oromocto #2 55-12-03), mais le second (Bell--South Oromocto #3 55-12-01), niché au creux d'une vallée, déjà très ombragé, nécessitera une visite le lendemain.

J'ai donc roulé plein sud sur la route 101 jusqu'à l'intersection de la route 7. Là, dans une boutique, une dame m'informe qu'il n'y a aucun motel dans les parages. Je ne pouvais loger qu'à Fredericton ou St-John. Cette dernière étant la plus rapprochée, je louais une chambre dans un motel de cette ville peu après la tombée du jour. Les tarifs d'hiver étant en vigueur, pour seulement 25\$, j'ai pu profiter du confort d'une chambre pourvue d'une petite cuisine.

Le dimanche 21 octobre s'annonçait radieux et j'ai donc refait en sens inverse les 40 milles sur les routes 7 et 101 pour reprendre des photos des 3 ponts dans la région de Hoyt (incluant Hoyt Station, 55-12-03), qui s'étaient fondus dans la pénombre du crépuscule précédent. En cette matinée dominicale, les routes du Nouveau-Brunswick étaient quasi-désertes. Le monde à moi tout seul. Seule la crainte de l'agent de police dissimulé tempérait l'ardeur de mon pied sur l'accélérateur.

De retour sur la route 1, en direction ouest vers Little Lepreau, pour une visite du pont contourné Mill Pond (55-03-06), puis St-George, pour m'enquérir auprès d'un jeune homme cassant la croute dans son véhicule des directions à prendre pour aller au Canal Bridge (55-03-01). Une résidence a été construite récemment près de la sortie sud du pont, mais on m'a gentiment accordé la permission de prendre des photos à partir de la cour. De retour à la route 1 et toujours vers l'ouest jusqu'à Digdequash. Ce n'est qu'un nom sur une carte. Pas une habitation, ni magasin, ni



Pont Patrick Owen (55-12-05), Rusagonis, comté de Sunbury, N-B, construit en 1909, sur la rivière Rusagonis. Photo: Gaétan Forest, août 1985

toiture. Les approches au pont sont raides, la voie étroite. Il n'est guère surprenant de nos jours que tant de vieux ponts doivent céder la place. Ils ne peuvent exister sur des routes secondaires où la circulation est légère.

A Rusagonis je me suis engagé sur une route gravelée que j'ai suivie sur plusieurs milles jusqu'à Fredericton Junction. A une station service, j'ai abordé le conducteur d'un véhicule public qui, croyais-

ver beaucoup de temps au lieu d'essayer toutes les routes possibles pour trouver un pont, et courir le risque d'en manquer un. Les gens se font un plaisir de rendre service et des remerciements sincères ne peuvent que les récompenser.

Le soleil descendait rapidement sur l'horizon (le Nouveau-Brunswick a l'heure d'avance sur le Maine), mais a consenti à me laisser voir deux autres ponts avant de clore cette journée. L'un, à découvert,

station-service ne se profile dans le paysage. Il n'y a qu'un pont ordinaire sur la rivière et une route qui bifurque vers la droite et longe la rive ouest. Je l'ai soupçonné d'être "River Road". Nous, amateurs de ponts couverts, n'avons nous pas développé une sorte de sixième sens? Heureusement, a quelques centaines de pieds, un habitant empilait du bois de chauffage. Ma voiture sitôt immobilisée, j'interrogeai l'homme au sujet des ponts sur cette route. Sa réponse fut qu'il en existait trois, et le croiriez-vous, il connaissait le comté dans ses moindres recoins. Il me dessina une carte très détaillée. Tous les tournants, les chemins de traverse, routes en "té", églises, tous les passages à niveau, jusqu'au pont le plus éloigné, le Flume Ridge (55-03-03) y figuraient. Quelle bénédiction. Le brave homme venait de m'éviter des pertes de temps considérables en essais infructueux de routes. Son plan me permettra d'aller direc-

tement aux ponts Maguire (55-03-05), Stillwater (55-03-14), Dumbarton (55-03-02) et McCann (55-03-09). Ainsi j'ai visité tous les ponts dans le comté de Charlotte. Le huitième, Maxwell-Road -- Dennis Stream (55-03-04), facile d'accès, à seulement une couple de milles au nord de St-Stephen. Alors que le soleil était encore bien haut, je photographiais le dernier pont de ce périple (19 en tout) et prenais la direction de St-Stephen pour franchir la frontière à Calais, Maine, et rejoindre Bangor en fin de journée.

A l'aller vers les Maritimes, la route 9 était encombrée de roulottes de camping, camions remorques et véhicules de toutes sortes. En ce dimanche d'octobre, jour du retour, elle était quasi déserte. Je n'ai eu à dépasser qu'une seule voiture sur l'entier parcours de 90 milles entre la jonction des routes 1 et 9, près de Calais et la périphérie de Bangor.

Le lundi suivant, j'ai roulé sur le "Maine Turnpike" jusqu'à la sortie de Grey, et suivi la route 202 jusqu'à South Berwick, pour une visite du pont Babbs (13-03-01#2, incendié en 1975 et reconstruit en 1976). Je n'avais pas revu ce pont depuis 1969. Malgré une structure reconstruite de toutes pièces, son style et son environnement demeurent inchangés. Me voilà de retour sur le "Turnpike" et bientôt à la maison, à 3 heures 30 PM, 1324 milles et 19 ponts derrière moi.

Commentaires: en photographie, en plus des gros plans du portique, je prends des vues d'ensemble du pont dans son environnement. La fin d'octobre est une période propice à la chasse aux ponts couverts. Achalandage réduit de touristes, pas de feuilles aux arbres pour dissimuler les ponts. Les tarifs d'hiver sont en vigueur dans les motels et on n'y voit jamais d'affiche "No Vacancy". □

Oh ironie!

Afin d'améliorer la sécurité du public aux abords du pont couvert Point Wolfe (55-01-05), les autorités du parc national Fundy confiaient à une firme spécialisée le soin de dynamiter un promontoire rocheux fréquemment utilisé, entre autre, pour la prise de photos.

L'opération de dynamitage a eu lieu le 29 décembre 1990. C'est également à cette date que le pont Point Wolfe a cessé d'exister. Une anomalie quelconque lors du dynamitage a fait que la masse de roche s'est abattue sur le pont, provoquant son effondrement et sa totale destruction. Une enquête est en cours afin de déterminer ce qui s'est exactement produit. Avec la disparition de ce pont, disparaît également le dernier pont couvert situé dans un parc canadien. Ceux qui ont eu l'opportunité de camper à proximité de cette structure, se rappelleront avec nostalgie, maintenant, le vacarme causé par les véhicules franchissant le tablier non cloué.



Pont de Point Wolfe (55-01-05), parc national de Fundy, Nouveau-Brunswick. Construit en 1908 sur la rivière Point Wolfe, ce pont fut accidentellement détruit en décembre 1990. Photo: Gaétan Forest, août 1985.

Le Pont'âge, avec permission de l'auteur, présente un résumé de 10 chroniques parues dans l'hebdomadaire L'Union entre le 20 septembre 89 et le 9 mai 90. Ces chroniques, écrites par monsieur Alcide Fleury, racontent la saga des résidents du rang de Chicago en vue d'obtenir la construction d'un pont sur la rivière Nicolet. Cette construction, ainsi que la réfection d'une route, contribueraient grandement à améliorer les conditions de vie. Nous verrons que ce projet aboutira seulement après de nombreux rebondissements. Il s'agit du pont inscrit au numéro 61-04-16.

Qui est Alcide Fleury?

Né en 1905 dans le haut du 6e rang de St-Christophe (prédestiné?), il entre au service

de l'imprimerie d'Arthabaska dès la fin de ses études. Il y demeurera jusqu'à sa retraite survenue en 1971.

Entretemps, M. Fleury s'est impliqué dans sa communauté. De commissaire d'école à conseiller municipal, en plus de présider durant une décennie aux destinées de la Société d'histoire d'Arthabaska et de divers autres organismes, Alcide Fleury a jalonné sa feuille de route de plusieurs écrits. Honoré à titre d'historien local, il recevra le prix Suzor-Côté, décerné pour sa participation à la grande et petite histoire des Bois-Francs.

C'est avec grand plaisir que nous saluons ce membre de l'Académie des Grands d'Arthabaska.

Le Pont Rouge du 10; un procès retentissant

Résumé par Gérald Arbour

La première requête des résidents du 11e rang (rang de Chicago) ayant pour but de réclamer la construction d'un pont public au-dessus de la rivière Nicolet est présentée à la municipalité de paroisse de St-Christophe le 27 septembre 1904. Cette demande énumère les avantages que retireraient les colons de la dite entreprise:

lien direct avec les 9e et 10e rangs du canton de Chester, possibilité de transporter de pleines charges au marché et autres lieux grâce à l'élimination des grosses côtes, réduction des distances de 6 à 7 milles pour aller au village, remplacement d'un pont privé emporté par la crue des eaux du printemps 1904, remplacement d'un chemin privé ouvert à grands frais par les requérants. Finalement, le tout aurait comme conséquence de mettre sur un pied d'égalité tous les contribuables de la paroisse quant aux moyens de communication.

Le 3 octobre 1904, le Conseil de St-Christophe se réunit et débat de la requête d'Edmond Poudrier et autres, inscrite à l'ordre du jour. Il est résolu de nommer sur-le-champ Olivide Désilets surintendant spécial pour s'occuper de la requête, à charge de faire rapport au plus tard le 7 novembre 1904. A la dite date, M. Désilets n'ayant pas produit son rapport, le Conseil nomme Pierre Dumas à la même fonction.

Dès décembre 1904, Pierre Dumas soumet son rapport dans lequel, suivant sa conscience, il ne peut recommander l'ouverture d'une route et surtout, la construction d'un pont sur la rivière Nicolet. Un pont d'au moins 70 pieds de longueur dont un quai (pilier) serait assez onéreux à construire, étant situé en terrain plat, exposé aux glaces et aux inondations. Il estime que des détournements de côtes sur les rangs existants devraient suffire à donner satisfaction aux intéressés.

Le rapport du surintendant Dumas est accepté le 5 décembre 1904 par le maire William Carignan et la requête est renvoyée. Dès le lendemain, les requérants Poudrier et autres, par la voie de leurs procureurs Perreault & Perreault portent en appel cette décision devant la Municipalité du Comté d'Arthabaska. Le Préfet et les maires qui siègent au Conseil sont informés des démarches et déboires vécus à ce jour. La municipalité de St-Christophe est avisée que l'appel sera entendu à une assemblée régulière à être tenue le 14 décembre 1904.

Au jour dit, après audition des plaidoyers des appelants et de la paroisse, une motion est présentée à l'effet d'accepter la requête des plaignants et de mandater à nouveau Pierre Dumas afin que ce dernier rédige un procès-verbal ordonnant l'ouverture de la route réclamée.

De plus, il est proposé que les frais d'appel soient imputés à la municipalité de St-Christophe. La motion est rejetée par 10 contre/8 pour. Sur-le-champ, les procureurs des appelants proposent la nomination d'un nouveau surintendant spécial avec mission de présenter un rapport dès le 15 janvier 1905 à la Municipalité. La motion est acceptée à 14/2/2 abstentions, mais ne semble pas avoir été exécutoire car de nouveau, en avril, St-Christophe est saisi d'une nouvelle demande d'Edmond Poudrier et autres. Narcisse N. Chalifour est finalement nommé au poste de surintendant spécial avec pour mission de revoir le dossier de l'ouverture d'une route et la construction d'un pont dans le rang 10.

Après avoir publié et affiché les avis requis par la loi et tenu une assemblée pour entendre les parties, Narcisse Chalifour remet son rapport à la municipalité de St-Christophe le 1er mai 1905. Ayant relevé que la seule objection sérieuse à l'ouverture de la route réclamée était le coût de construction du pont sur la rivière Nicolet, l'inspecteur, accompagné de 2 experts en construction de ponts, se rend à l'emplacement du pont projeté. Cina Baril et Amédée Trottier, ayant effectué les relevés nécessaires, déclarent qu'un bon pont pouvait facilement être construit et ce, à un coût très modéré.

DEVIS DES QUAIS ET DU PONT 1905

En toute justice pour les requérants, Narcisse Chalifour recommande donc la verbalisation d'un chemin de 26 pieds de large entre les clôtures. Sont inscrites au rapport les diverses recommandations pour la construction de la route. Sont inclus également au procès-verbal les plans et devis du pont à être construit, après avis public pour la vente au rabais des travaux (soumissions). Le rapport fixe également au 1er octobre la fin des travaux pour la route et le pont. L'entretien du chemin sera à la charge des riverains selon les normes en vigueur à l'époque. Le pont sera public, à la charge de la Municipalité. Les travaux de voirie seront surveillés par l'inspecteur de l'arrondissement. St-Christophe pourra nommer un ou plusieurs experts pour la surveillance des travaux du pont et pour l'accepter une fois complété.

Les quais devront être faits en pierre fendue, en mortier et en ciment pour le dehors, à l'eau rempli en mortier de chaux; les quais devront avoir 20½ pieds de largeur sur 5 pieds d'épaisseur; 6 pieds de hauteur sur la pointe; 105 pieds de passage d'eau, deux morceaux de bois par quais de 20 pieds de longueur sur 10 pouces carrés, 2 bôtes par quai de 6 pieds de long, avec washer chaque bout de 6 pouces; les coulées des quais devront avoir 3 pieds du bas et 12 pieds de haut; le bois de charpente devrait avoir comme suit les lisses 10 pouces de large par 5 pouces d'épaisseur, les soliveaux dessous le pontage 11 pouces par 4 pouces; les poteaux 7 pouces par 8 pouces; sabliers 7 pouces par 7 pouces; les soliveaux d'en haut 5 pouces par 6 pouces; les petits liens 2½ pouces par 4; les fermes 3 pouces par 5; les gros liens 7 pouces par 4; la planche de la couverture n'a pas besoin d'être emboutée, le lambris

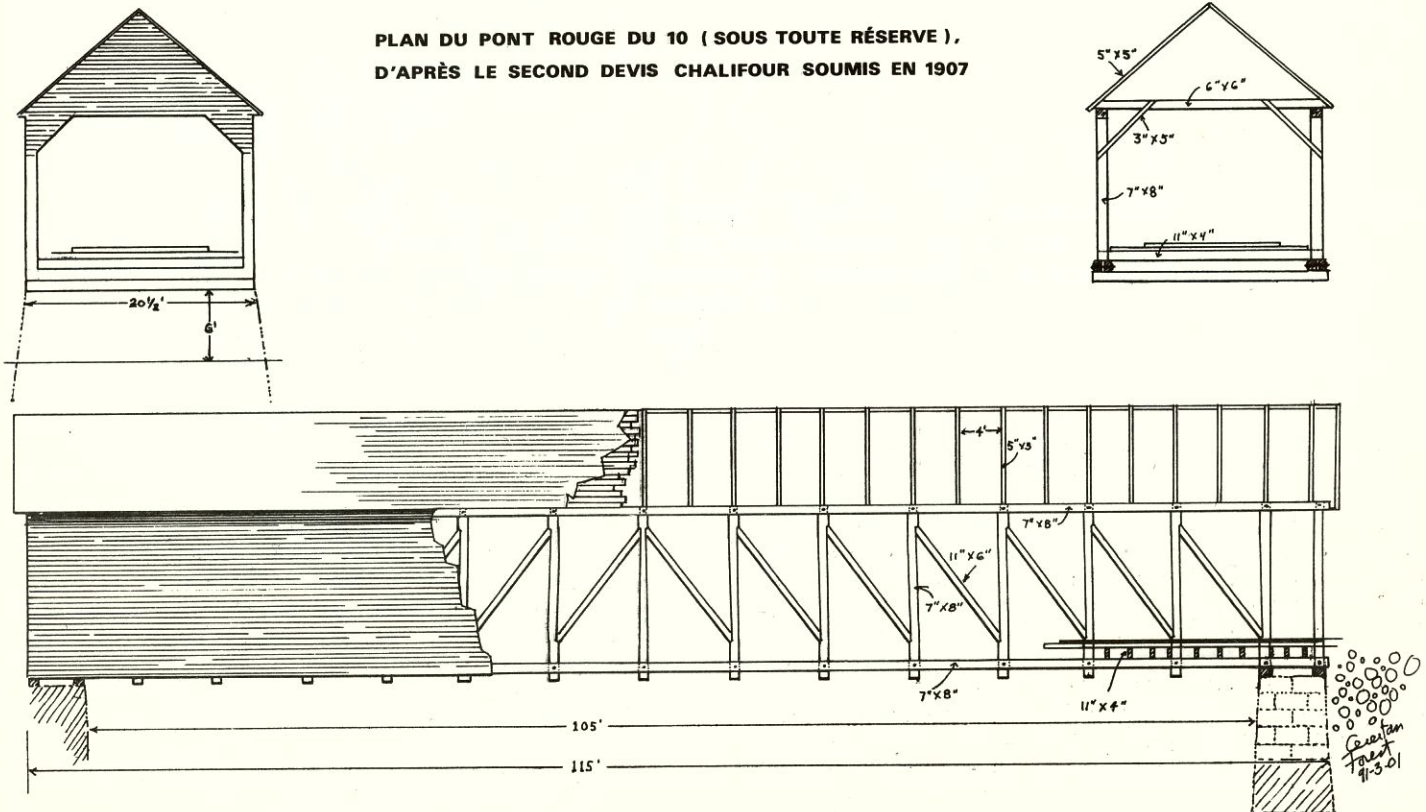
en clapboard blanchi et embouteté, en épinette ou en sapin; tout le bois de la charpente doit être en épinette blanche de première qualité,

Voici un état du plan du pont; cent cinq pieds de passage d'eau, douze pieds net de passage entre les soliveaux et le pontage, vingt pieds de largeur en dehors du lambris, cent quinze pieds de long en tout pour le dit pont.

Narcisse Chalifour

Le débat anticipé par le dépôt de ce rapport amène le Conseil à déménager le lieu habituel des assemblées dans un local plus spacieux.

A SUIVRE



D'un pont...

The Bridge, Hartland, N.B.

L'histoire du pont couvert le plus long au monde a été publiée récemment. Ce livre, en anglais, est extrêmement bien présenté et contient une documentation photographique intéressante. Disponible à la librairie Lexis, sur commande, 2055 rue Peel, Montréal, H3A 1V8, à l'attention de M. Paul Schubart. The Bridge in Hartland, N.B., John Glass & Doris Kennedy, 14,95\$ + TPS + 3\$ poste et assurance.

Inventaire des ponts couverts de Suisse

Un livre paru récemment, en allemand, dresse un inventaire des ponts couverts de Suisse. Bilan: 228 ponts de ce type. Ce livre répond enfin à la question qui était de savoir combien de ponts couverts existaient en Suisse. Régulièrement de nouveaux ponts étaient répertoriés mais on nous assure que ce dernier bilan est fiable et complet. Les futurs visiteurs de ce pays n'auront plus la hantise d'avoir oublié un pont lors d'une excursion dans cette région.

Votre participation

Il n'y aura pas d'autre numéro du Pont'âge avant la date limite pour l'envoi de vos diapositives (15 juillet 1991). Certains membres nous communiquent qu'ils pourchassent fébrilement le chef-d'oeuvre. Participez en grand nombre. C'est vous qui animerez la prochaine assemblée générale. □

GLANURES

par Gaétan Forest

Le plancher des vaches s.v.p.?

En 1866, M. W.-C. Kendall, constructeur de moulins pour la compagnie Maclaren, érigeait le pont couvert sur la rivière Du Lièvre, à Buckingham.

Après plus de quarante ans de service, la structure faisait l'objet de coûteuses réparations. Les lambourdes d'une travée, en état de pourrissement avancé, gauchies par des infiltrations d'eau, ne purent résister au poids additionnel d'un troupeau de vaches qui s'étaient aventurées sur le pont.

L'étrange incident fut découvert d'une façon cocasse. Ce soir là, John Hayley, gardien de la compagnie Maclaren, et Francis Renaud, contremaître de chantier, traversaient le pont comme à l'habitude, en s'orientant à la seule lueur d'un fanal. Hayley, qui ouvrait la marche, n'ayant pas remarqué la disparition du tablier du pont, s'engouffra dans le vide. Renaud, voyant disparaître soudainement son compagnon, cria "Que s'est-il passé, John, où est-tu?". La réponse vint immédiatement d'en bas; "sais pas, mais j'ai une vache par les cornes!" Le tablier était tombé tout d'une pièce sur les estacades et s'y maintenait à flot de sorte que vaches et victime ahurie purent regagner la rive en toute sécurité.

A VENDRE

Liste informatisée de tous les ponts couverts recensés au Québec. Remise à jour périodiquement. Coût: 5\$

World Guide To Covered Bridges. Recueil publié en anglais, d'utilisation facile. Indique les ponts connus dans le monde. 12\$

Les ponts rouges du Québec. 84 pages, nombreuses illustrations, une carte routière pour chaque pont. Bref historique. 8\$

Un toit sur la rivière. Casette vidéo retraçant l'histoire des ponts couverts au Québec. 22,50\$

Le Pont'âge. Premières éditions. Les volumes 1 et 2 sont épuisés. 2\$ du numéro (+ 1\$ poste). Prix spécial pour la série complète.

Epinglette SQPC: 5\$

Ecusson : 3\$

Affiche : 4\$

Cartes postales: 0,40\$ (1,50\$ poste) 30 différentes

Cartes notes : 3\$/6, 5\$/12

Tous ces articles sont disponibles au secrétariat de la SQPC, CP 102, St-Eustache, Québec. J7R 4K5.

Sauf indication contraire, le prix indiqué inclut la poste et la manutention.



Pont Maclaren (61-52-27), Buckingham. Photo: Fonds P.L. Lapointe, ANC

Peu après l'incident on rafistola tant bien que mal le tablier du pont au moyen de chaînes et de madriers afin d'accomoder les ouvriers du moulin. En décembre de la même année, le piseur d'eau Jacques Larivière commisit l'erreur d'emprunter le pont précaire avec un cheval tirant une lourde charge de bois. Les chaînes cédèrent, précipitant conducteur, attelage et voyage de bois sur la glace déjà bien prise en ce décembre 1910. Heureusement, le conducteur supporta le choc.

SOURCE: Tracing Their Footsteps (The History of the German Settlement of High Falls, its people and its environment 1860-1930
Anne Schnurr, 418p.