

Secteur des archives privées de la Ville de Lévis

Finding Aid - Fonds Famille Davie (P03)

Generated by Access to Memory (AtoM) 2.4.0 Printed: August 27, 2018

Language of description: French

Secteur des archives privées de la Ville de Lévis

Bibliothèque Saint-David

4 rue Raymond-Blais

Lévis

Québec

Canada

G6W 6N3

Telephone: 418-835-4960, poste 8851

Email: archiveshistoriques@ville.levis.qc.ca

<http://archiveshistoriques.ville.levis.qc.ca/index.php/fonds-famille-davie>

Fonds Famille Davie

Table of contents

Summary information	8
Administrative history / Biographical sketch	8
Scope and content	8
Notes	9
Access points	9
Collection holdings	9
P03-S01, 1ère Génération: George Taylor (1799-1947)	9
P03-S01-D01, The Holy Bible (1799-1811)	10
P03-S01-D02, Coupe de Lord Dalhousie (1827-1947)	11
P03-S02, 3e Génération: George Taylor Davie (1801-1984)	11
P03-S02-D01, Holy Bible Psalms The Comprehensive Bible (1854-1984)	12
P03-S02-D02, The Life Of Our Lord And Saviour Jesus Christ And His Apostles And Evangelists (1775-1818)	13
P03-S02-D03, The New Testament Of Our Lord And Saviour Jesus Christ (1850-1884)	13
P03-S02-D04, Album photo, petit ([1885-1931])	14
P03-S02-D04-P01, Le remorqueur Lord Stanley amarré au quai (1901-03-30)	15
P03-S02-D04-P02, Drapeau à l'effigie des Davie ([1896-1910])	15
P03-S02-D04-P03, Le Constance, navire de patrouille ([ca 1900])	16
P03-S02-D04-P04, Carte postale d'un capitaine de bateau ([1896-1910])	17
P03-S02-D04-P05, Deux navires naviguant sur le fleuve Saint-Laurent ([ca 1900])	17
P03-S02-D04-P06, Le vapeur Sardinian en partance de Québec (1899-10-29)	18
P03-S02-D04-P07, Le navire Loon sur les plans horizontaux (1899-11-01)	19
P03-S02-D04-P08, Cinq navires en hivernage (Constance, La Corporation, Lord Stanley, G.T.D. et Blanche Alma) ([avant 1905])	20
P03-S02-D04-P09, Quatre navires en hivernage (Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley et La Corporation) ([avant 1905])	21
P03-S02-D04-P10, Cinq navires en hivernage (Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley, La Corporation et x) ([avant 1905])	21
P03-S02-D04-P11, Le vapeur S.S. Vancouver en réparation dans la cale sèche Lorne (1896-1897)	22
P03-S02-D04-P12, Le vapeur S.S. Vancouver en réparation dans la cale sèche Lorne (1896-1897)	23
P03-S02-D04-P13, Un atelier avec des travailleurs ([ca 1900])	24
P03-S02-D04-P14, Le navire de plaisance [Athen] installé sur les plans horizontaux ([ca 1900])....	25

Fonds Famille Davie

P03-S02-D04-P15, Navire de guerre naviguant sur le fleuve Saint-Laurent ([1896-1910])	26
P03-S02-D04-P16, Vue aérienne du quai Paquet et du Vieux-Québec ([avant 1905])	26
P03-S02-D04-P17, Trois navires sur les plans horizontaux (de halage) ([1896-1910])	27
P03-S02-D04-P18, Le navire Ella Saver amarré au quai ([1896-1910])	27
P03-S02-D04-P19, Homme à vélo aux écuries ([1896-1910])	28
P03-S02-D04-P20, Rencontre militaire au Parc de la Paix ([ca 1900])	28
P03-S02-D04-P21, Le traversier Pilot naviguant sur le fleuve ([ca 1900])	29
P03-S02-D04-P22, La goélette G.T.D. soulève un petit bateau ([1896-1910])	30
P03-S02-D04-P23, Rencontre à la cabane à sucre ([1896-1910])	30
P03-S02-D04-P24, Les navires G.T.D. et Lord Stanley quittent le quai (1900-06-30)	31
P03-S02-D04-P25, Les navires G.T.D. et Lord Stanley amarrés au quai (1900-06-30)	32
P03-S02-D04-P26, Le traversier Pilot en réparation sur le plan de halage ([ca 1900])	33
P03-S02-D04-P27, Gens assis au bord d'une rivière ([ca 1900])	33
P03-S02-D04-P28, Un train voyageant le long du fleuve ([1896-1910])	34
P03-S02-D04-P29, G.T.D. à la rescousse d'un navire entrain de couler ([1896-1910])	34
P03-S02-D04-P30, Le navire Scottish King dans la cale sèche Lorne pour réparation ([1896-1910])	35
P03-S02-D04-P31, Le remorqueur Challenger entrant dans la cale flottante ([1896-1910])	36
P03-S02-D04-P32, Le remorqueur Challenger naviguant sur le fleuve Saint-Laurent ([1896-1910])	36
P03-S02-D04-P33, Le bateau-phare Red Island Light Ship sur le plan de halage ([ca 1902])	37
P03-S02-D04-P34, Le vapeur South amarré au quai ([entre 1885 et 1910])	38
P03-S02-D04-P35, Le vapeur South amarré au quai ([entre 1885 et 1910])	39
P03-S02-D04-P36, Deux navires reposant en cale flottante et sur le plan de halage (le Rhoda) ([1896-1910])	40
P03-S02-D04-P37, Le navire S.S. Ashanti dans la cale sèche Lorne (1901-05-04)	41
P03-S02-D04-P38, Le navire Aggi en cours de réparation dans la cale sèche Lorne ([1896-1910])	42
P03-S02-D04-P39, Le traversier Polaris reposant en cale (1901-05-21)	43
P03-S02-D04-P40, Le traversier Fontenac reposant sur les plans horizontaux du plan de halage ([1896-1910])	43
P03-S02-D04-P41, Le remorqueur Lord Stanley amarré au quai ([1896-1910])	44
P03-S02-D04-P42, Le remorqueur Lord Stanley ([1896-1910])	45
P03-S02-D04-P43, Le navire Aggi en cours de réparation dans la cale sèche Lorne (1901-05-30)	46
P03-S02-D04-P44, Vue du quai sur deux navires qui en secourent un troisième ([1906-1910])	47
P03-S02-D04-P45, Trois mâts barque norvégien secouru par un remorqueur ([1885-1910])	48
P03-S02-D04-P46, Vue sur les plans horizontaux du plan de halage ([1896-1910])	49

Fonds Famille Davie

P03-S02-D04-P47, Trois mâts barque norvégien secouru par un remorqueur ([1885-1910])	49
P03-S02-D04-P48, Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona voguant sur le fleuve ([1902-05-04])	51
P03-S02-D04-P49, Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona voguant sur le fleuve ([1902-05-04])	52
P03-S02-D04-P50, Détail de la timonerie du remorqueur de sauvetage Lord Strathcona	53
P03-S02-D04-P51, Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona en cale flottante ([après 1902])	54
P03-S02-D04-P52, Le chalutier Mary installé sur les plans horizontaux du plan de halage ([1896-1910])	55
P03-S02-D04-P53, Le navire King Edward installé sur les plans horizontaux du plan de halage ([entre 1902 - 1908])	56
P03-S02-D04-P54, Maison familiale à deux étages ([1896-1910])	57
P03-S02-D04-P55, Le brise-glace et passagers Champlain sur le plan de halage (1905-07)	57
P03-S02-D04-P56, La goélette de sauvetage G.T.D. entrain de brûler (1905-11-03)	58
P03-S02-D04-P57, Les navires Contest et [Lord Stanley] accostés à un quai en construction ([avant 1915])	59
P03-S02-D04-P58, Le brise-glace Champlain en carte postale ([après 1904])	60
P03-S02-D04-P59, Le brise-glace Champlain en carte postale	60
P03-S02-D04-P60, Le navire SS [B]ogstad dans la cale sèche ([1896-1910])	61
P03-S02-D04-P61, Le navire de patrouille Constance accosté au quai ([1896-1910])	62
P03-S02-D04-P62, Le vapeur Adriatic au repos sur les plans horizontaux du plan de halage ([ca 1900])	63
P03-S02-D04-P63, Femme assise en compagnie de deux chiens ([1896-1910])	64
P03-S02-D04-P64, Le remorqueur Lord Strathcona accosté à l'entrée de la cale sèche Lorne ([entre 1902 et 1905])	65
P03-S02-D04-P65, Le traversier d'hiver Plessis accosté au quai ([entre 1910 - 1931])	66
P03-S02-D04-P66, Le traversier d'hiver Colomb sillonnant le fleuve Saint-Laurent ([entre 1910 - 1931])	67
P03-S02-D04-P67, Maison familiale à la campagne ([1896-1910])	67
P03-S02-D05, Scrapbook (1895-1909)	68
P03-S02-D06, Livre de recettes ([1850-1920])	68
P03-S02-D07, Carte de remerciement des funérailles de Madame George T. Davie (1920)	69
P03-S02-D08, Arbre généalogique (après 1900)	70
P03-S03, 4e Génération: George Duncan Davie, Allison Cufau de Davie, Mary Elizabeth Davie (1820-1956)	70
P03-S03-D01, The Holy Bible (1875-1956)	71
P03-S03-D02, Album photo, grand ([1933-1950])	72

Fonds Famille Davie

P03-S03-D02-P001, Le patrouilleur de guerre Q082 reposant sur le plan de halage (1942)	72
P03-S03-D02-P002, Le patrouilleur de guerre Q082 de face reposant sur le plan de halage (1942)	73
P03-S03-D02-P004, Vue générale du chantier de Lévis (1943)	74
P03-S03-D02-P005, Le caboteur Mont Logan sur les plans horizontaux du plan de halage (1939)	75
P03-S03-D02-P006, La Goélette Mont Murray en compagnie du Sea Duck sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis ([ca 1942])	75
P03-S03-D02-P007, Le navire Roberval sur le plan de halage de Lévis ([1933-1950])	76
P03-S03-D02-P008, Le navire Roberval sur le plan de halage de Lévis ([1933-1950])	77
P03-S03-D02-P009, La goélette F.W.L. Transport amarrée au quai à Lévis ([1933-1950])	78
P03-S03-D02-P010-1, Lancement du caboteur en bois, le Mont Logan 1er oct. 1939 (1939-10-01)	79
P03-S03-D02-P010-2, Annotation de la carte postale Lancement du caboteur en bois, le Mont Logan 1er oct. 1939 (1939-10-01)	79
P03-S03-D02-P011, Navire installé sur les plans horizontaux du plan de halage ([1933-1950])	80
P03-S03-D02-P012, Arrivé du G.T.D. à Lévis (1939)	81
P03-S03-D02-P013, Le N.D. après sa collision avec le Hercule (1940-11-05)	81
P03-S03-D02-P014, Le N.D. après sa collision avec le Hercule (1940-11-05)	82
P03-S03-D02-P015, Vue générale du chantier de Lévis ([1933-1950])	83
P03-S03-D02-P016, Un homme sur le quai de Lévis ([1933-1950])	83
P03-S03-D02-P017, Le navire Fleurus amarré au quai (1941)	84
P03-S03-D02-P018, La goélette Comté Matane en réparation (1941)	85
P03-S03-D02-P019, Le cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis (1941).....	86
P03-S03-D02-P020, Le cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis (1941).....	87
P03-S03-D02-P021, Trois navires (Jacques Cartier, Lanoraie II et Sea Duck) sur les plans horizontaux du plan de halage ([1933-1950])	88
P03-S03-D02-P022, Vue générale du chantier de Lévis (1941-08-29)	88
P03-S03-D02-P023, La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage (1941)	89
P03-S03-D02-P024, La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage (1941)	90
P03-S03-D02-P025, La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage (1941)	91
P03-S03-D02-P026, La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage (1941)	91
P03-S03-D02-P027, Navires accostés au quai de Lévis ([1933-1950])	92
P03-S03-D02-P028, Deux navires (Jacques Cartier et Lanoraie II) sur les plans horizontaux du plan de halage ([1933-1950])	93
P03-S03-D02-P029, Le Helen M. II accosté au quai (1941)	93
P03-S03-D02-P030, Le Helen M. II accosté au quai (1941)	94
P03-S03-D02-P031, Quatre navires en hivernage (1941)	95

Fonds Famille Davie

P03-S03-D02-P032, Quatre navires en hivernage (1941)	95
P03-S03-D02-P033, Vue générale du chantier de Lévis (1941)	96
P03-S03-D02-P034, Le Rimouski reposant sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis (1941)	97
P03-S03-D02-P035, Le Rimouski reposant sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis (1941)	98
P03-S03-D02-P036, Le navire Michalis échoué sur le fleuve (1941-11-21)	99
P03-S03-D02-P037, Le navire Michalis échoué sur le fleuve (1941-11-21)	99
P03-S03-D02-P038, Le navire Michalis échoué sur le fleuve (1941-11-21)	100
P03-S03-D02-P039, Le caboteur Louis-Hébert sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis (1942)	101
P03-S03-D02-P040, Le Elen Mary échoué à l'île Verte (1941)	101
P03-S03-D02-P041, Le Elen Mary échoué à l'île Verte (1941)	102
P03-S03-D02-P042, La goélette W.E. Knock dans la souille (1942-10-17)	102
P03-S03-D02-P043, Proue de la goélette W.E. Knock (1942)	103
P03-S03-D02-P044, Le navire Michalis échoué sur le fleuve (1941-11-21)	104
P03-S03-D02-P045, Le navire Michalis échoué sur le fleuve (1941-11-21)	104
P03-S03-D02-P046, Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon (1933).....	105
P03-S03-D02-P047, Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon (1933).....	105
P03-S03-D02-P048, Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon (1933).....	106
P03-S03-D02-P049, Le navire Copaco (Copo) en réparation ([1933-1950])	107
P03-S03-D02-P050, Trois navires (P.B. no3, Rivière-du-Loup II et Lord Stanley) reposant dans la cale (1944)	107
P03-S03-D02-P051, Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille ([1933-1950])	108
P03-S03-D02-P052, Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille ([1933-1950])	109
P03-S03-D02-P053, Le Sea Duck suspendu (1945)	109
P03-S03-D02-P054, Le Sea Duck déposé sur la voie ferrée (1945)	110
P03-S03-D02-P055, Le remorqueur Tup Charlemagne sur les plans horizontaux du plan de halage (1945)	110
P03-S03-D02-P056, Navire accidenté ([1933-1950])	111
P03-S03-D02-P057, Navire accidenté ([1933-1950])	111
P03-S03-D02-P058, Navire accidenté ([1933-1950])	112
P03-S03-D02-P059, Navire accidenté ([1933-1950])	112
P03-S03-D02-P060, Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille (1945)	113
P03-S03-D02-P061, Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille (1945)	114
P03-S03-D02-P062, Chaland ([1933-1950])	114
P03-S03-D02-P063, Chaland (1946)	115
P03-S03-D02-P064, Chaland ([1933-1950])	115

Fonds Famille Davie

P03-S03-D02-P065, Chaland ([1933-1950])	116
P03-S03-D02-P066, Maître calfat ([1933-1950])	117
P03-S03-D02-P067, Un navire de croisière amarré au quai ([1933-1950])	117
P03-S03-D02-P068, Quai du plan de halage (1945)	118
P03-S03-D02-P069, Chaland (1946)	118
P03-S03-D02-P070, Chaland (1946)	119
P03-S03-D02-P071, Chaland suspendu (194-)	120
P03-S03-D02-P072, Chaland (194-)	120
P03-S03-D02-P073, George Duncan Davie et son frère à la cale sèche Lorne ([1933-1950])	121
P03-S03-D02-P074, Poupe endommagée d'un navire ([1933-1950])	121
P03-S03-D02-P075, Poupe endommagée d'un navire ([1933-1950])	122
P03-S03-D02-P076, Gouvernail du Regulus (1948)	122
P03-S03-D02-P077, Vue sur la souille du chantier de Lévis ([après 1937])	123
P03-S03-D02-P078, Gouvernail du Regulus (1948)	124
P03-S03-D02-P079, Le chaland Paco évoluant sur le fleuve (1949)	124
P03-S03-D02-P080, Le chaland Paco sur le plan de halage ([1930-1950])	125
P03-S03-D02-P081, Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace (1948-12-02)	125
P03-S03-D02-P082, Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace (1948-12-02)	126
P03-S03-D02-P083, Le navire Regulus amarré au quai de Reed Paper à St-Charles ([1933-1950])	127
P03-S03-D02-P084, Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace (1948-12-02)	128
P03-S03-D02-P085, Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace (1948-12-02)	129
P03-S03-D02-P086, Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace (1948-12-02)	130
P03-S03-D02-P087, Le chaland Paco sur le plan de halage ([1933-1950])	130
P03-S03-D02-P088, Le chaland Paco sur le plan de halage ([1933-1950])	131
P03-S03-D02-P089, Le S.S. Franconia lors de son échouement à l'Île d'Orléans (1950-07-12)	132
P03-S03-D02-P090, Le S.S. Franconia lors de son échouement à l'Île d'Orléans (1950-07-12)	133
P03-S03-D03, The Haws Family And Their Seafaring Kin. (1932)	133
P03-S03-D04, Scrapbook ([1930-1947])	134
P03-S03-D05, Photo de l'ensemble des employés du chantier (1942-04)	135
P03-S03-D06, Photographie d'une jeune enfant (Après 1830)	135
P03-S03-D07, Photographie d'un navire en cale sèche (après 1900)	136
P03-S04, 6e Génération: Fleur Garneau Whitworth (1952)	136
P03-S04-D01, Mariage Fleur G. Whitworth (1952-06-18)	137

Summary information

Repository: Secteur des archives privées de la Ville de Lévis

Title: Fonds Famille Davie

ID: P03

Date: 1799-1984 (date of creation)

Language: anglais

Language: français

Physical description: 50,3 cm de documents textuels. - 185 photographie. - 4 cartes postales. - 3 dessins.

Administrative history / Biographical sketch

Note

La très grande famille Davie compte plusieurs descendants. D'Allison Davie et Elizabeth Johnson Taylor, en passant par leur petit-fils George Duncan Davie. Les derniers descendants connus de cette famille sont Claire-Fleur Garneau Whitworth, l'arrière-petite-fille de George Taylor Davie et petite-nièce de George Duncan Davie, née en 1925 à Québec, ses trois fils Anthony, Peter et Michael et Brenda Delagrave petite-fille de George Duncan Davie.

Scope and content

Le fonds témoigne, par des photographies, des bibles et deux albums de coupures, de la vie trépidante de la famille Davie autant personnelle que professionnelle. Elle est composée principalement de deux albums photographiques regroupant des épreuves de la famille Davie datant de 1896 à 1910, de vues panoramiques des chantiers maritimes en activité de 1933 à 1950 et de quelques coupures de presse ; deux albums de coupures de format in folio (l'équivalent des albums de « scrapbooking » aujourd'hui), d'environ 600 feuilles combinés recto verso renfermant des photographies et des articles de journaux illustrant des thématiques maritimes liés majoritairement à la Davie Shipbuilding. Les bibles et les livres religieux permettent de posséder une vaste collection d'informations concernant les membres de la famille Davie particulièrement les naissances, décès et mariages. De plus, le fonds possède un livre de recettes composé par différentes générations de femmes de la famille.

Notes

Title notes

- **Source of title proper:** Composé propre basé sur le contenu du fonds.

Location of originals

P03 – R10-E1-T3-1

P03 – R10-E1-T3-2

P03 – R10-E2-T1-1

P03 – R10-E3-T3-1

P03 – R10-E3-T3-2

P03 – R10-E3-T4-1

Restrictions on access

Droits réservés: Photo Modern, Enrg.

Other notes

- **Publication status:** Publié
-

Access points

- Famille Davie
 - Supports multiples (documentary form)
-

Collection holdings

Series: P03-S01 - 1ère Génération: George Taylor

Title: 1ère Génération: George Taylor

ID: P03-S01

Date: 1799-1947 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une série consistant à des documents relatifs à George Taylor (1782-1861) et Elizabeth Taylor (1779-1829).

Physical description: 9,2 cm de documents textuels. - 2 photographies.

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 - R10-E1-T3-1

P03 - R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
 - Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S01-D01 - The Holy Bible

Title: The Holy Bible

ID: P03-S01-D01

Date: 1799-1811 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant la bible protestante de George Taylor (1782-1861) et Elizabeth Taylor (1779-1829). Cette bible serait donné ou acheté à la suite de leurs mariage de 1801. Trois annotations se trouvent dans ce livre religieux. La première consiste à une généalogie de la famille Haws commençant par le capitaine Richard C. Haws. La deuxième porte sur une courte notice biographique de George Williams Haws. Et la troisième annotation relate l'arrivée des Taylor à Québec : « Sails from Shields in the Three Brothers Captain James Taylor. May 27th 1811, Bound for Quebec got sounding on the Bank of Newfoundland in 42 fathoms fine sand on Sunday 7th july. Arrived at Quebec 19th august after a fine passage. Thank God! ».

Physical description: 9 cm d'un document textuel

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 - R10-E1-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
-

File: P03-S01-D02 - Coupe de Lord Dalhousie

Title: Coupe de Lord Dalhousie

Title [statRep]: Photo Moderne Enrg.

ID: P03-S01-D02

Date: 1827-1947 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant de la correspondance de 1947 à propos du centenaire de la Coupe remise à George Taylor par le Lord Dalhousie en 1827. Les photographies montrent la Coupe et l'article de journal de 1827. De plus, le dossier contient une correspondance du maire de Québec Simon Napoléon Parent à George Taylor Davie en 1899.

Physical description: 0,2 cm de documents textuels. - 2 photographies.

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Restrictions on access:

Droits réservés: Photo Moderne Enrg.

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
 - Document iconographique (documentary form)
-

Series: P03-S02 - 3e Génération: George Taylor Davie

Title: 3e Génération: George Taylor Davie

ID: P03-S02

Date: 1801-1984 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une série contenant des documents conservés principalement par la 3e génération de la famille Davie sous George Taylor Davie (1828-1907).

Physical description: 25,8 cm de documents textuels. - 63 photographies : 43 n&b ; 20 sépia. - 3 cartes postale n&b. - 1 dessin.

Language of the material:

anglais

français

Location of originals:

P03 - R10-E2-T1-1

P03 - R10-E3-T3-1

P03 - R10-E3-T3-2

P03 - R10-E3-T4-1

Publication status:

Publié

File: P03-S02-D01 - Holy Bible Psalms The Comprehensive Bible

Title: Holy Bible Psalms The Comprehensive Bible

ID: P03-S02-D01

Date: 1854-1984 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une bible presbytérienne de 1854 appartenant à George Taylor Davie (1828-1907) et Marie Euphemia Patton (1831-1920) probablement à leur mariage en 1860. Cette bible contient plusieurs annotations et coupures de presse. Il est possible de retrouver des mentions de mariages, de naissances et de décès concernant la famille étendue des Davie entre 1860 et 1984. Certains articles portent sur le chantier maritime de la famille Davie. Certaines images des soeurs Mimi et Fleur Garneau se trouve aussi dans cette bible. Finalement, le livre religieux contient un texte dactylographié intitulé « The Origin of the " Davie Dock-Yards" ».

Physical description: 8 cm d'un document textuel

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E2-T1-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
-

File: P03-S02-D02 - The Life Of Our Lord And Saviour Jesus Christ And His Apostles And Evangelists

Title: The Life Of Our Lord And Saviour Jesus Christ And His Apostles And Evangelists

ID: P03-S02-D02

Date: 1775-1818 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une bible protestante ayant appartenu à la famille Taylor. Il est possible de trouver des annotations portant sur des notes biographiques de certains membres de la famille Taylor à partir de 1775.

Physical description: 4 cm d'un document textuel

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 - R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

File: P03-S02-D03 - The New Testament Of Our Lord And Saviour Jesus Christ

Title: The New Testament Of Our Lord And Saviour Jesus Christ

ID: P03-S02-D03

Date: 1850-1884 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d' un livre concernant le Nouveau Testament ayant appartenu à Mary Patton entre 1850 et 1884. Le livre contient des annotations et des coupures de presse.concernant la famille Patton daté de 1801 à 1884.

Physical description: 2,5 cm d'un document textuel

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 - R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
-

File: P03-S02-D04 - Album photo, petit

Title: Album photo, petit

ID: P03-S02-D04

Date: [1885-1931] (date of creation)

Scope and content:

L'album de photographies témoigne, par des photographies, de la famille Davie et de leurs chantiers entre 1896 et 1910. Il s'agit de 67 photographies diverses de navires appartenant à la Davie ou en réparation au chantier, ainsi que de membres de la famille Davie.

Physical description: 63 photographies : 43 n&b ; 20 sépia. - 3 cartes postale n&b. - 1 dessin.

Language of the material:

anglais

français

Location of originals:

P03 - R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Supports multiples (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P01 - Le remorqueur Lord Stanley amarré au quai

Title: Le remorqueur Lord Stanley amarré au quai

ID: P03-S02-D04-P01

Date: 1901-03-30 (date of creation)

Scope and content:

Cette photographie du remorqueur de sauvetage Lord Stanley (ON 96049) a été publiée dans l'édition du 30 mars 1901 du quotidien « Montreal Star ». Le navire arbore le grand pavois de cérémonie et ses lettres d'identification. Cette période correspond au moment de l'achat du navire par le Ministère de la Marine et des Pêcheries du gouvernement canadien qui le rebaptisa Bayfield en l'honneur de l'officier de marine et hydrographe Henry Wolsey Bayfield (1795-1885).

Il remplaça le premier navire de ce nom, construit en 1864 à Buffalo, NY. Peu après les travaux de modifications, il heurte le quai à Toronto, perd son gouvernail et subit des dommages importants à l'arrière. Il n'amorcera son travail de relevés hydrographiques sur les Grands-Lacs qu'à compter de 1903.

À noter sur le quai les équipements utilisés par George T. Davie pour les opérations de sauvetage : bouilloires écossaises identifiées par un numéro, pompes, conduits et tuyaux.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,1 x 9,4 cm

Note [generalNote]:

Portée et contenu d'après les textes de Jean-Pierre Charest.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P02 - Drapeau à l'effigie des Davie

Title: Drapeau à l'effigie des Davie

ID: P03-S02-D04-P02

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dessin du drapeau représentant la famille Davie. Il est fait au plomb et à l'encre et la lettre "D" est inscrite en son centre.

Physical description: 1 photographie : 1 dessin au plomb et à l'encre ; 15,1 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P03 - Le Constance, navire de patrouille

Title: Le Constance, navire de patrouille

ID: P03-S02-D04-P03

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Cette photographie illustre le navire de patrouille canadien Constance qui a été construit en 1892 par Polson Iron Works, Owen Sound, Ontario pour le Ministère de la marine des pêcheries, mais a été transféré au moment de sa livraison au Service canadien des douanes. Son lancement a eu lieu le 12 novembre 1891. Ses dimensions sont de (en pieds): longueur : 115.58, largeur, 19.58, creux : 11.25 ; il a une jauge nette de 185 tonneaux et il possède une hélice actionnée par un moteur compound (18-36 x 24) de 50 NHP qui lui procure une vitesse de 11 nœuds. Il a également été repeint en noir plus tard.

Il fut opéré par le Service de la prévention des douanes et basé à Gaspé en 1897, puis retourné au Ministère de la marine et des pêcheries en 1908. Au service de la Marine canadienne de 1914 à 1919. Vendu en 1920 et utilisé comme caboteur jusqu'au début des années 1930. Loué toutefois par le Service de la prévention des douanes en 1928-1929. Retiré du registre en 1966. Ses autres propriétaires : W.N. MacDonald, Sydey, Nouvelle-Écosse, 1919 et Margaree Steamship Co Ltd, 1927

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,7 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P04 - Carte postale d'un capitaine de bateau

Title: Carte postale d'un capitaine de bateau

ID: P03-S02-D04-P04

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un carte postale représentant un capitaine de bateau, âgé dans la soixantaine et vêtu de l'uniforme de capitaine.

Physical description: 1 photographie : 1 carte postale n&b ; 13,8 x 8,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P05 - Deux navires naviguant sur le fleuve Saint-Laurent

Title: Deux navires naviguant sur le fleuve Saint-Laurent

ID: P03-S02-D04-P05

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de deux navires naviguant sur le fleuve Saint-Laurent le printemps ou l'automne. Celui de gauche est probablement le traversier Pilot.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,72 x 9,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P06 - Le vapeur Sardinian en partance de Québec

Title: Le vapeur Sardinian en partance de Québec

ID: P03-S02-D04-P06

Date: 1899-10-29 (date of creation)

Scope and content:

Le vapeur Sardinian de la compagnie « Allan Line Steamship Company Ltd », photographié fin octobre 1899 lors de son départ du quai de la compagnie Allan, au pied de la terrasse Dufferin à Québec.

Normalement affecté à la ligne Glasgow, Québec, Montréal, il est réquisitionné au cours de la Guerre des Boers pour effectuer un transport de troupes à destination de l’Afrique du Sud et embarque le 29 octobre 1899 le deuxième bataillon du Régiment Royal Canadien totalisant 1019 officiers et soldats. Quelques autres vapeurs de cette compagnie seront également utilisés à cette fin.

Construit et lancé en 1874 par le chantier R Steele & Co, à Greenock en Angleterre, le SARDINIAN mesure 400.0 pieds de longueur et affiche une jauge brute de 4399 tonneaux. Son propriétaire, la compagnie anglaise Allan Line (1854-1897), l’affecte à la ligne Liverpool, Québec, Montréal. Cette compagnie s’était établie à Montréal en 1854 sous le nom de « Montreal Ocean Steam Ship Company ».

En juin 1879, il établit une marque lorsqu’il transborde les sacs de courrier pendant son passage en face de Rimouski après une traversée record de 6 jours et 23 heures. La flotte de Allan Line passe aux mains de Canadian Pacific Line en 1917. Il effectue des traversées transatlantiques jusqu’à son retrait en 1920. Transféré et abandonné à Vigo, en Espagne, on le remorque le 22 juin 1938 jusqu’à Bilbao où il tombe aux mains des ferrailleurs.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,1 x 9,4 cm

Note [generalNote]:

Source : Scrapbook de George D. Davie aux pages 45 à 49.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P07 - Le navire Loon sur les plans horizontaux

Title: Le navire Loon sur les plans horizontaux

ID: P03-S02-D04-P07

Date: 1899-11-01 (date of creation)

Scope and content:

Ce joli vapeur qui a pourtant toutes les apparences d'un yacht privé nommé Loon serait-il un bateau pilote? C'est du moins ce que semble indiquer une courte mention publiée le vendredi 20 avril 1900 dans le journal « The Chronicle » de Québec.

Selon ce quotidien, les navires entreposés pour l'hiver 1899-1900 au chantier George T. Davie & Sons ont été lancés pour la nouvelle saison de navigation. Ce sont : le remorqueur LORD STANLEY et la goélette de remorquage G.T.D., sur lesquels d'importants travaux d'entretien ont été réalisés, suivis du bateau phare Lower Traverse Lightship, le Ingomar, le bateau pilote Loon, ainsi que les bateaux Albatross, Kearn, St George et Caprice.

Il se pourrait que le journaliste du « The Chronicle » soit en erreur : Jean Leclerc, auteur de trois volumes sur le pilotage sur le Saint-Laurent, affirme qu'à cette époque, le transbordement des pilotes à Québec était confié à des entreprises privées qui utilisaient des petites embarcations à moteur. S'agirait-il alors d'une navette de service pour les océaniques de passage? Pour le moment, il n'y a aucune trace de ce vapeur dans les annales du Port de Québec, de même qu'aux Archives nationales de Québec.

D'après le « Docking Book No 1 » du chantier Geo. T. Davie, le Ingomar et l'Albatross (propriété d'un certain Renfrew) étaient des yachts privés à vapeur d'une longueur de 56 pieds. Enfin, l'Albatross et le St George sont mentionnés dans le journal comme étant inscrits au registre du Yacht Club de Québec.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,7 x 9,5 cm

Note [generalNote]:

Inscription au plomb au dos de la photographie : Very dull day – Exposed 15 Seconds

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P08 - Cinq navires en hivernage (Constance, La Corporation, Lord Stanley, G.T.D. et Blanche Alma)

Title: Cinq navires en hivernage (Constance, La Corporation, Lord Stanley, G.T.D. et Blanche Alma)

ID: P03-S02-D04-P08

Date: [avant 1905] (date of creation)

Scope and content:

Cette photographie nous montre cinq navires en hivernage vue de face d'Indian Cove : Constance, La Corporation, Lord Stanley, G.T.D. et Blanche Alma. La scène se passe l'hiver et au loin, on voit ce qui semble être des palettes de bois empilées.

Le Constance est un navire de patrouille canadien qui a été construit en 1892 par Polson Iron Works, Owen Sound, Ontario pour le Ministère de la marine des pêcheries, mais a été transféré au moment de sa livraison au Service canadien des douanes. Ses dimensions sont de (en pieds): longueur : 115.58, largeur, 19.58, creux : 11.25 ; il a une jauge nette de 185 tonneaux et il possède une hélice actionnée par un moteur compound (18-36 x 24) de 50 NHP qui lui procure une vitesse de 11 nœuds. Il a également été repeint en noir plus tard.

La Corporation est une goélette de pilotage appartenant à La Corporation des Pilotes de Québec.

Le Lord Stanley est remorqueur de sauvetage à deux hélices. Il est arrivé à Québec le 12 mai 1889 et fut construit au chantier Henderson de Glasgow.

Le G.T.D. est une goélette de sauvetage construite à Lévis en 1883. Il avait une longueur enregistrée de 95 pieds et une jauge brute de 195 tonneaux. Il a été incendiée en novembre 1905 pendant les opérations de sauvetage du vapeur BATAVIAN de la compagnie Allan Line, échoué près de Montmagny. Une seconde goélette nommée G.T.D. a également appartenu à George T. Davie à partir de 1907.

La Blanche-Alma est une goélette construite en 1890 à Ste-Anne-des-Monts en Gaspésie. Elle mesurait 78,2 pieds de long et avait une jauge brute de 87,0 tonneaux. Elle fut la propriété de Lucien et Louis Bouillon en de 1890 à 1895, de Joseph St-Pierre en 1898, de William Bouchard de 1902 à 1906 et enfin de Joseph Simard de 1907 à 1922. Elle s'échoua sur les battures de Montmagny le 16 mai 1908.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,7 x 9,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P09 - Quatre navires en hivernage (Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley et La Corporation)

Title: Quatre navires en hivernage (Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley et La Corporation)

ID: P03-S02-D04-P09

Date: [avant 1905] (date of creation)

Scope and content:

Cette photographie nous montre quatre navires en hivernage vue de dos d'Indian Cove : Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley et La Corporation. La scène se passe l'hiver avec une vue sur le fleuve et l'Île d'Orléans.

La Blanche-Alma est une goélette construite en 1890 à Ste-Anne-des-Monts en Gaspésie. Elle mesurait 78,2 pieds de long et avait une jauge brute de 87,0 tonneaux. Elle fut la propriété de Lucien et Louis Bouillon en de 1890 à 1895, de Joseph St-Pierre en 1898, de William Bouchard de 1902 à 1906 et enfin de Joseph Simard de 1907 à 1922. Elle s'échoua sur les battures de Montmagny le 16 mai 1908.

Le G.T.D. est une goélette de sauvetage construite à Lévis en 1883. Il avait une longueur enregistrée de 95 pieds et une jauge brute de 195 tonneaux. Il a été incendiée en novembre 1905 pendant les opérations de sauvetage du vapeur Batavian de la compagnie Allan Line, échoué près de Montmagny. Une seconde goélette nommée G.T.D. a également appartenu à George T. Davie à partir de 1907.

Le Lord Staney est remorqueur de sauvetage à deux hélices. Il est arrivé à Québec le 12 mai 1889 et fut construit au chantier Henderson de Glasgow.

La Corporation est une goélette de pilotage appartenant à La Corporation des Pilotes de Québec.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,9 x 10,2 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P10 - Cinq navires en hivernage (Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley, La Corporation et x)

Title: Cinq navires en hivernage (Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley, La Corporation et x)

ID: P03-S02-D04-P10

Date: [avant 1905] (date of creation)

Scope and content:

Cette photographie nous montre cinq navires en hivernage vue de dos d'Indian Cove : Blanche Alma, G.T.D., Lord Stanley, La Corporation et x. La scène se passe l'hiver avec une vue sur le fleuve et l'Île d'Orléans.

La Blanche-Alma est une goélette construite en 1890 à Ste-Anne-des-Monts en Gaspésie. Elle mesurait 78,2 pieds de long et avait une jauge brute de 87,0 tonneaux. Elle fut la propriété de Lucien et Louis Bouillon en de 1890 à 1895, de Joseph St-Pierre en 1898, de William Bouchard de 1902 à 1906 et enfin de Joseph Simard de 1907 à 1922. Elle s'échoua sur les battures de Montmagny le 16 mai 1908.

Le G.T.D. est une goélette de sauvetage construite à Lévis en 1883. Il avait une longueur enregistrée de 95 pieds et une jauge brute de 195 tonneaux. Il a été incendiée en novembre 1905 pendant les opérations de sauvetage du vapeur BATAVIAN de la compagnie Allan Line, échoué près de Montmagny. Une seconde goélette nommée G.T.D. a également appartenu à George T. Davie à partir de 1907.

Le Lord Staney est remorqueur de sauvetage à deux hélices. Il est arrivé à Québec le 12 mai 1889 et fut construit au chantier Henderson de Glasgow.

La Corporation est une goélette de pilotage appartenant à La Corporation des Pilotes de Québec.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,5 x 9,6 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P11 - Le vapeur S.S. Vancouver en réparation dans la cale sèche Lorne

Title: Le vapeur S.S. Vancouver en réparation dans la cale sèche Lorne

ID: P03-S02-D04-P11

Date: 1896-1897 (date of creation)

Scope and content:

Le paquebot Vancouver de la compagnie Dominion Line, en réparation dans la cale sèche Lorne suite à une collision au large de Pointe-au-Père durant la nuit du 9 août 1896 par temps de brume avec le vapeur Lake Ontario de la compagnie Beaver Line. L'impact fut si violent qu'il lui arracha la totalité de sa proue. La Cour de l'Amirauté britannique décida que le Vancouver était le seul à blâmer pour ce désastre, le paquebot n'ayant pas réduit sa vitesse par cette mauvaise visibilité.

Construit en 1884 par Charles Connell & Co de Glasgow, Écosse, le VANCOUVER mesurait 431 pieds de longueur et jaugeait 5141 tonneaux. Remotorisé en 1893, il pouvait atteindre une vitesse de 14 nœuds. Il fut démoli en 1910.

Hormis cette collision, il connut une carrière mouvementée tant sur le Saint-Laurent qu'en mer. Lors d'une traversée de l'Atlantique, une vague énorme s'abattit sur le navire, emportant la timonerie et la chambre des cartes. Le capitaine et le quartier-maître disparurent et plusieurs membres d'équipage subirent des blessures.

Un soir brumeux de mai 1904, vers 20:30 heures, en provenance de Liverpool à destination de Québec et Montréal avec 385 passagers à son bord, il s'échoua sur les hauts-fonds de Matane, sans toutefois subir de dommages. Le LORD Strathcona fit route sur les lieux. Rendu à la hauteur de Grosse-Île, on signala au remorqueur de rebrousser chemin puisque le paquebot s'était lui-même sorti de sa fâcheuse position tôt le matin et avait repris sa route.

Le sort s'acharna sur lui en juillet de la même année lorsqu'il s'échoua à seize milles à l'est de Sorel, en face de Yamachiche : dix remorqueurs et quatre dragues furent requis pour enfin le remettre à flot une semaine après l'accident. Il s'en tira toutefois sans dommage à sa coque et poursuivit sa route vers Liverpool.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,92 x 9,5 cm

Note [generalNote]:

Sources : « The Lower St.Lawrence », par Ivan S. Brookes et Scrapbook de George Duncan Davie, page 125

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P12 - Le vapeur S.S. Vancouver en réparation dans la cale sèche Lorne

Title: Le vapeur S.S. Vancouver en réparation dans la cale sèche Lorne

ID: P03-S02-D04-P12

Date: 1896-1897 (date of creation)

Scope and content:

Le paquebot Vancouver de la compagnie Dominion Line, en réparation dans la cale sèche Lorne suite à une collision au large de Pointe-au-Père durant la nuit du 9 août 1896 par temps de brume avec le vapeur Lake Ontario de la compagnie Beaver Line. L'impact fut si violent qu'il lui arracha la totalité de sa proue. La Cour de l'Amirauté britannique décida que le Vancouver était le seul à blâmer pour ce désastre, le paquebot n'ayant pas réduit sa vitesse par cette mauvaise visibilité.

Construit en 1884 par Charles Connell & Co de Glasgow, Écosse, le VANCOUVER mesurait 431 pieds de longueur et jaugeait 5141 tonneaux. Remotorisé en 1893, il pouvait atteindre une vitesse de 14 nœuds. Il fut démoli en 1910.

Hormis cette collision, il connut une carrière mouvementée tant sur le Saint-Laurent qu'en mer. Lors d'une traversée de l'Atlantique, une vague énorme s'abattit sur le navire, emportant la timonerie et la chambre des cartes. Le capitaine et le quartier-maître disparurent et plusieurs membres d'équipage subirent des blessures.

Un soir brumeux de mai 1904, vers 20:30 heures, en provenance de Liverpool à destination de Québec et Montréal avec 385 passagers à son bord, il s'échoua sur les hauts-fonds de Matane, sans toutefois subir de dommages. Le Lord Strathcona fit route sur les lieux. Rendu à la hauteur de Grosse-Île, on signala au remorqueur de rebrousser chemin puisque le paquebot s'était lui-même sorti de sa fâcheuse position tôt le matin et avait repris sa route.

Le sort s'acharna sur lui en juillet de la même année lorsqu'il s'échoua à seize milles à l'est de Sorel, en face de Yamachiche : dix remorqueurs et quatre dragues furent requis pour enfin le remettre à flot une semaine après l'accident. Il s'en tira toutefois sans dommage à sa coque et poursuivit sa route vers Liverpool.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,0 x 9,7 cm

Note [generalNote]:

Sources : « The Lower St.Lawrence », par Ivan S. Brookes et Scrapbook de George Duncan Davie, page 125

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P13 - Un atelier avec des travailleurs

Title: Un atelier avec des travailleurs

ID: P03-S02-D04-P13

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un atelier situé derrière l'atelier de ferblanterie, non loin de la cale sèche Lorne. Sept travailleurs sont présents.

La scène se passe l'automne ou le printemps.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,25 x 9,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P14 - Le navire de plaisance [Athen] installé sur les plans horizontaux

Title: Le navire de plaisance [Athen] installé sur les plans horizontaux

ID: P03-S02-D04-P14

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un petit navire de plaisance le [Athen] installé sur les plans horizontaux du plan de halage non loin de la cale flottante.

Derrière le navire, on voit une partie de la maison Homestead, la résidence des Davie, ainsi que le principal écurie. Devant se trouve George Taylor Davie, Joseph Duclos, son contremaître, et un homme infirme.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,9 x 9,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P15 - Navire de guerre naviguant sur le fleuve Saint-Laurent

Title: Navire de guerre naviguant sur le fleuve Saint-Laurent

ID: P03-S02-D04-P15

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Navire de guerre à deux mâts et à deux cheminées naviguant sur le fleuve Saint-Laurent.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,8 x 9,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P16 - Vue aérienne du quai Paquet et du Vieux-Québec

Title: Vue aérienne du quai Paquet et du Vieux-Québec

ID: P03-S02-D04-P16

Date: [avant 1905] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une vue aérienne du quai Paquet à Lévis. Le quai est situé à la place de l'actuelle traverse de Lévis qui est la gare de Lévis sur la photographie. On voit entre autres les traverses d'été et d'hiver, les voies ferrées et plusieurs wagons de trains. La bâtiment complètement à droite est l'hôtel Victoria. On remarque également que pour se rendre à Québec ou à Lévis l'hiver, les gens traversaient le fleuve à pied.

Nous sommes sur la rue Laurier près de l'hôtel Larochelle.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,0 x 8,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P17 - Trois navires sur les plans horizontaux (de halage)

Title: Trois navires sur les plans horizontaux (de halage)

ID: P03-S02-D04-P17

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de trois navires, la Corporation of Pilots, le G.T.D. et le Lord Stanley, installés sur les plans horizontaux du plan de halage en hiver. Derrière se trouve la maison des Davie, Homestead.

La goélette de sauvetage G.T.D. qui fut construite à Lévis en 1883 et qui avait une longueur enregistrée de 95 pieds et une jauge brute de 195 tonneaux. Elle a été incendiée en novembre 1905 pendant les opérations de sauvetage du vapeur Batavian de la compagnie Allan Line, échoué près de Montmagny.

Le remorqueur à vapeur Lord Stanley fut construit par D. & W. Henderson Co, à Glasgow, Écosse, en 1889 pour les opérations de sauvetage de George T. Davie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,95 x 9,6 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P18 - Le navire Ella Saver amarré au quai

Title: Le navire Ella Saver amarré au quai

ID: P03-S02-D04-P18

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Ella Saver amarré au quai. Un homme est à son bord.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,1 x 9,6 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P19 - Homme à vélo aux écuries

Title: Homme à vélo aux écuries

ID: P03-S02-D04-P19

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un homme en complet qui prend la pose avec son vélo entre les écuries à Lévis.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,6 x 10,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P20 - Rencontre militaire au Parc de la Paix

Title: Rencontre militaire au Parc de la Paix

ID: P03-S02-D04-P20

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une rencontre militaire qui a eu lieu au Parc de la Paix à Lévis. Le Parc de la Paix se situe entre les rues Mémorial, Champagnat et Mgr Bourget, non loin du Fort numéro 1. On voit une multitude de tentes blanches et de gens.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,9 x 10,3 cm

Note [generalNote]:

Le Parc de la Paix se situe entre les rues Mémorial, Champagnat et Mgr Bourget, non loin du Fort numéro 1.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P21 - Le traversier Pilot naviguant sur le fleuve

Title: Le traversier Pilot naviguant sur le fleuve

ID: P03-S02-D04-P21

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier Pilot voguant sur le fleuve en hiver. En 1883, George T. Davie construit son premier traversier à vapeur pour la Quebec and Levis Ferry Company. Il ne s'agit pas d'un bateau neuf mais d'une reconstruction à partir des plans élaborés par le capitaine Robert Sample, du Prince Edouard, un traversier pour passagers endommagé par le feu. Les travaux commencent la veille de Noël et l'été suivant, rebaptisé Pilot, il est envoyé chez M. McDougall à Montréal pour y être muni de deux machines neuves à double expansion de 75 chevaux. Lorsqu'en 1910 une nouvelle compagnie obtient le contrat de service entre Québec et Lévis, il est transféré en aval sur le fleuve pour assurer le service entre Rivière-Ouelle et La Malbaie. Sa carrière prend fin au cours de l'hiver 1913-1914 lorsqu'il s'échoue à l'île Rouge.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,5 x 10,2 cm

Note [generalNote]:

Les informations sur le Pilot se trouvent dans le livre de Madame Marcil.

MARCIL, Eileen Reid. Au rythme des marées, McClelland & Stewart Inc., Canada, 1997, p. 84-85.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P22 - La goélette G.T.D. soulève un petit bateau

Title: La goélette G.T.D. soulève un petit bateau

ID: P03-S02-D04-P22

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette G.T.D. (première du nom) qui soulève un petit navire pour le mettre à l'eau. Plusieurs hommes aident à la tâche.

Le G.T.D., premier du nom, a été construite à Lévis en 1883, avait une longueur enregistrée de 95 pieds et une jauge brute de 195 tonneaux. Cette goélette n'était pas motorisée, mais touée généralement « à l'épaule », c'est-à-dire bord à bord vers les lieux de sauvetage par un de ses remorqueurs, le Lord Stratchona (ON 99478) ou le Lord Stanley (ON 96049). Elle a été incendiée en novembre 1905 pendant les opérations de sauvetage du vapeur Batavian de la compagnie Allan Line, échoué près de Montmagny.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 9,5 x 12,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P23 - Rencontre à la cabane à sucre

Title: Rencontre à la cabane à sucre

ID: P03-S02-D04-P23

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de deux hommes et trois femmes prenant une bouchée de tige à la cabane à sucre. Ils sont vêtus principalement de noirs. Les femmes sont en robes avec un manteau et coiffées d'un chapeau (dont un à plumes), tandis que les hommes portent manteau et casquette pour l'un et complet et chapeau melon pour l'autre. Ce dernier possède une montre de poche. On voit également des érables dont un entaillé. La scène se passe au printemps.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,7 x 10,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P24 - Les navires G.T.D. et Lord Stanley quittent le quai

Title: Les navires G.T.D. et Lord Stanley quittent le quai

ID: P03-S02-D04-P24

Date: 1900-06-30 (date of creation)

Scope and content:

La goélette G.T.D. et le remorqueur de sauvetage Lord Stanley (ON 96049) quittent le quai du plan de halage vers un navire en difficulté. Sans moteur, la goélette était remorquée à l'épave. Entre 1889 et 1901, ce duo a fait les manchettes des journaux de l'époque pour avoir porté secours entre autres aux navires suivants : le Merrimac (Île d'Anticosti, 1899), le Canopus (Banc de St-Vallier, 1889), le Thorne Holme (au large de Rivière-du-Loup, 1890), le Alcides (Île d'Anticosti, 1893), le Wandraham (Ile-aux-Pommes, 1893), Capella (Île d'Anticosti, 1894), Haverton (Placentia Bay, Terre-Neuve, 1894), le Otter (Battures de l'Île Blanche, 1898), le Livonian (Battures de l'Île rouge, 1899), le Almerian (Récif de Beaumont, 1899), et autres de moindre importance.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,0 x 9,5 cm

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite au dos de la photographie : Left for New Foundland

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P25 - Les navires G.T.D. et Lord Stanley amarrés au quai

Title: Les navires G.T.D. et Lord Stanley amarrés au quai

ID: P03-S02-D04-P25

Date: 1900-06-30 (date of creation)

Scope and content:

La goélette G.T.D. et le remorqueur de sauvetage Lord Stanley se préparent à quitter le quai du plan de halage vers un navire en difficulté. Sans moteur, la goélette était remorquée à l'épave. Entre 1889 et 1901, ce duo a fait les manchettes des journaux de l'époque pour avoir porté secours entre autres aux navires suivants : le Merrimac (Île d'Anticosti, 1899), le Canopus (Banc de St-Vallier, 1889), le Thorne Holme (au large de Rivière-du-Loup, 1890), l'Alcides (Île d'Anticosti, 1893), le Wandraham (Ile-aux-Pommes, 1893), le Capella (Île d'Anticosti, 1894), l'Haverton (Placentia Bay, Terre-Neuve, 1894), le Otter (Battures de l'Île Blanche, 1898), le Livonian (Battures de l'Île rouge, 1899), l'Almerian (Récif de Beaumont, 1899), et autres de moindre importance.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,1 x 9,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P26 - Le traversier Pilot en réparation sur le plan de halage

Title: Le traversier Pilot en réparation sur le plan de halage

ID: P03-S02-D04-P26

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier Pilot installé sur le plan de halage de Lévis pour la réparation de sa coque. Cinq travailleurs s'attellent à la tâche.

En 1883, George T. Davie construit son premier traversier à vapeur pour la Quebec and Levis Ferry Company. Il ne s'agit pas d'un bateau neuf mais d'une reconstruction à partir des plans élaborés par le capitaine Robert Sample, du Prince Edouard, un traversier pour passagers endommagé par le feu. Les travaux commencent la veille de Noël et l'été suivant, rebaptisé Pilot, il est envoyé chez M. McDougall à Montréal pour y être muni de deux machines neuves à double expansion de 75 chevaux. Lorsqu'en 1910 une nouvelle compagnie obtient le contrat de service entre Québec et Lévis, il est transféré en aval sur le fleuve pour assurer le service entre Rivière-Ouelle et La Malbaie. Sa carrière prend fin au cours de l'hiver 1913-1914 lorsqu'il s'échoue à l'île Rouge.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,9 x 9,5 cm

Note [generalNote]:

Les informations sur le Pilot se trouvent dans le livre de Madame Marcil.

MARCIL, Eileen Reid. « Au rythme des marées, McClelland & Stewart Inc. », Canada, 1997, p. 84-85.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P27 - Gens assis au bord d'une rivière

Title: Gens assis au bord d'une rivière

ID: P03-S02-D04-P27

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de quatre dames et d'un homme assis sur des rochers au bord d'une rivière. L'homme est vêtu d'un complet et porte un chapeau melon. Trois des quatre femmes sont vêtues de blouses blanches et de jupes et portent des chapeaux. L'autre femme est enceinte. Elle porte une robe noire et un foulard dans les cheveux. Elle tient également une ombrelle.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,3 x 9,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P28 - Un train voyageant le long du fleuve

Title: Un train voyageant le long du fleuve

ID: P03-S02-D04-P28

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un train roulant sur les rails le long du fleuve. Il est non loin d'un quai.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,2 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P29 - G.T.D. à la rescousse d'un navire entrain de couler

Title: G.T.D. à la rescousse d'un navire entrain de couler

ID: P03-S02-D04-P29

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du sauvetage d'un navire par la G.T.D. Le navire est entrain de couler ; on voit l'arrière s'affaisser tranquillement dans l'eau.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,7 x 10,2 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P30 - Le navire Scottish King dans la cale sèche Lorne pour réparation

Title: Le navire Scottish King dans la cale sèche Lorne pour réparation

ID: P03-S02-D04-P30

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Scottish King en réparation dans la cale sèche Lorne. À gauche se trouve la salle des machines qui servait entre autres au maître de cale pour activer la cale sèche et à droite, l'atelier de ferblanterie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,7 x 10,2 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P31 - Le remorqueur Challenger entrant dans la cale flottante

Title: Le remorqueur Challenger entrant dans la cale flottante

ID: P03-S02-D04-P31

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de deux remorqueurs : le Challenger construit en 1886 au chantier Davie pour remplacer le Rambler. Sa décoration reflétait la fierté de son propriétaire William Taylor Davie. Et le Lord Stanley construit en 1889 par D. & W. Henderson à South Shields en Angleterre pour les opérations de sauvetage de George T. Davie. Il était équipé de machines à triple expansion totalisant 225 chevaux et dont la décoration était plus sobre que le Challenger. Le Challenger était équipé d'une machine à double expansion de 86 chevaux, installée par Carrier, Lainé. Il mesurait, en pied, 89,0 de long par 20,0 de large, par 10,0 de creux et avait une jauge brute de 108 tonneaux.

Vendu au ministère fédéral de l'Agriculture en 1888, il a servi de navette à la station de quarantaine de Grosse-Île. La Compagnie Générale d'Entreprises Publiques de Lévis s'en porte acquéreur en 1921. Il est finalement rayé des registres en 1944.

Les chiffres 6-7-8 se trouvent sur le devant de la coque du Challenger et sont des lignes d'eau qui équivalent à la profondeur en pied du bateau dans l'eau.

Cinq hommes sont à son bord et trois l'attendent sur le quai pour l'amarrer.

La scène se passe au printemps, il reste quelques glaces dans l'eau.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P32 - Le remorqueur Challenger naviguant sur le fleuve Saint-Laurent

Title: Le remorqueur Challenger naviguant sur le fleuve Saint-Laurent

ID: P03-S02-D04-P32

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du remorqueur le Challenger, construit en 1886 au chantier Davie pour remplacer le Rambler, vue de dos. Sa décoration reflétait la fierté de son propriétaire William Taylor Davie. Il était équipé d'une machine à double expansion de 86 chevaux, installée par Carrier, Lainé. Il mesurait, en pied, 89,0 de long par 20,0 de large, par 10,0 de creux et avait une jauge brute de 108 tonneaux.

Vendu au ministère fédéral de l'Agriculture en 1888, il a servi de navette à la station de quarantaine de Grosse-Île. La Compagnie Générale d'Entreprises Publiques de Lévis s'en porte acquéreur en 1921. Il est finalement rayé des registres en 1944.

Au moins trois hommes sont à son bord dont deux sur le pont principal.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P33 - Le bateau-phare Red Island Light Ship sur le plan de halage

Title: Le bateau-phare Red Island Light Ship sur le plan de halage

ID: P03-S02-D04-P33

Date: [ca 1902] (date of creation)

Scope and content:

Cette photographie du début du XXe siècle prise au chantier Davie Brothers nous montre le Red Island Light Ship, un bateau-phare en acier non motorisé gréé en goélette. Bien qu'un phare fut construit sur l'Île Rouge en 1848, il demeura à proximité pour signaler les battures au nord-est de l'île jusqu'à ce qu'il soit remplacé par une bouée rouge alimentée au gaz vers 1962. Ces navires étaient équipés d'une bouilloire qui fournissait la vapeur activant le criard à brume et le feu alimenté d'abord à l'huile de baleine, puis à l'électricité était hissé pour la nuit entre les deux mâts. Ils étaient tous peints en rouge et arboraient sur la coque le nom de l'emplacement ou obstacle qu'ils étaient chargés de signaler. Sans aucun moyen de propulsion que les voiles, ils étaient soumis aux conditions parfois violentes de la mer et subissaient régulièrement d'importants dommages. Tard à l'automne, ils étaient regroupés et remorqués au Bassin Louise de Québec. On profitait alors de l'hiver pour les remettre en état pour la saison de navigation suivante.

Un premier bateau-phare du même nom porta le numéro 3 : il fit naufrage lors d'une violente tempête en 1873.

Deux hommes sont à l'extrémité du bout-dehors et endraillent un foc.

La goélette blanche à ses côtés pourrait être une goélette de la Corporation des pilotes de Québec. Elle porte des ornements de proue près du beaupré. À remarquer à l'extrême gauche le Lord Stanley amarré dans la souille.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P34 - Le vapeur South amarré au quai

Title: Le vapeur South amarré au quai

ID: P03-S02-D04-P34

Date: [entre 1885 et 1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier à vapeur South amarré au quai avec à sa gauche un petit remorqueur et à sa droite sept hommes patientant sur le quai et un chien. Les hommes sont coiffés d'un chapeau et l'un d'eux porte la barbe.

Le South est le premier vapeur construit par Alexander Russell de Lévis en 1885, il est également le second traversier à aubes, utilisé entre les villes de Québec et Lévis par Quebec & Levis Ferry Co Ltd, à porter ce nom. Il est lancé le 13 mai 1885 et mis en service au cours de l'été. Il y demeurera jusqu'en 1910. Lorsque cette compagnie perd le contrat de service de traversier, elle l'utilise sur différentes lignes dont Longueuil-Montréal en 1917-1918.

Ses dimensions au registre, en pieds, sont de 130,0 de long, par 25,0 de large et par 10,0 de creux. Il a également une jauge brute de 349 tonneaux et possède un moteur à vapeur, un cylindre 26 x 96 pouces construit par E.E. Gilbert de Montréal, provenant du premier traversier South.

Son certificat original de 450 passagers passe à 430 en 1914. En 1919, il est ramené sur la grève de l'anse Veilleux à Pointe-Lévis et est démoli en 1920 après une année d'inactivité.

Le South est le traversier jumeau du North.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P35 - Le vapeur South amarré au quai

Title: Le vapeur South amarré au quai

ID: P03-S02-D04-P35

Date: [entre 1885 et 1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier à vapeur South amarré au quai avec à sa gauche un petit remorqueur et à sa droite cinq hommes patientant sur le quai. Les hommes sont coiffés d'un chapeau et l'un d'eux porte la barbe.

Le South est le premier vapeur construit par Alexander Russell de Lévis en 1885, il est également le second traversier à aubes, utilisé entre les villes de Québec et Lévis par Quebec & Levis Ferry Co Ltd, à porter ce nom. Il est lancé le 13 mai 1885 et mis en service au cours de l'été. Il y demeurera jusqu'en 1910. Lorsque cette compagnie perd le contrat de service de traversier, elle l'utilise sur différentes lignes dont Longueuil-Montréal en 1917-1918.

Ses dimensions au registre, en pieds, sont de 130,0 de long, par 25,0 de large et par 10,0 de creux. Il a également une jauge brute de 349 tonneaux et possède un moteur à vapeur, un cylindre 26 x 96 pouces construit par E.E. Gilbert de Montréal, provenant du premier traversier South.

Son certificat original de 450 passagers passe à 430 en 1914. En 1919, il est ramené sur la grève de l'anse Veilleux à Pointe-Lévis et est démolé en 1920 après une année d'inactivité.

Le South est le traversier jumeau du North.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P36 - Deux navires reposant en cale flottante et sur le plan de halage (le Rhoda)

Title: Deux navires reposant en cale flottante et sur le plan de halage (le Rhoda)

ID: P03-S02-D04-P36

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

La photographie illustre deux navires au printemps : celui de gauche, le patrouilleur la Canadienne, a pris place dans la cale flottante submergée, tandis que celui de droite est le navire à aubes en bois le Rhoda construit par F. Lemieux à Notre-Dame-de-Lévis en 1874 est installé sur le plan de halage.

La Canadienne a été construit en 1880 par Robert Duncan & Co (contrat no 153) à Port Glasgow en Écosse pour Robert Thompson de Glasgow qui le nomme Foxhound. Ses dimensions au registre sont alors : 154.0 x 23.0 x 11.0 pieds et il affiche une jauge brute de 372 tonneaux. Propriété du gouvernement fédéral de 1881 à 1919, il subit en 1907 d'importantes modifications, principalement à ses superstructures. Vendu en 1919 à Atlantic Towing Company, puis à Halifax Dredging Co en 1923, il est finalement démoli en 1937.

Le Rhoda mesure, en pieds, 132,0 de long, par 23,0 de large, par 10,0 de creux et a une jauge brute / nette de 182 (310 tonneaux lorsque reconstruit en 1913) / 167 tonneaux. Il possède un moteur à vapeur, un cylindre, 32 x 120 pouces.

Il fut la propriété de O. & F. Bégin, de Lévis de 1874 à 1877, de A. Lagacé, de Ste-Croix en 1895, de J.H. Dorion, de Château-Richer de 1904 à 1907, de King Edward Park Co, de Montréal en 1912 et de J.S. Paul, de Montréal en 1914.

D'abord utilisé comme remorqueur, puis traversier, on le connaît surtout pour son service de transfert de courrier des océaniques au quai de Rimouski, service qu'il effectue sous le commandement du capitaine J.H. Dorion de 1897 jusqu'à son remplacement par le Lady Evelyn à Pointe-au-Père en 1907.

Le Rhoda a été détruit par le feu le 13 juin 1914 en face de Laprairie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,0 cm

Note [generalNote]:

Jean-Pierre Charest, chercheur, a découvert le nom de notre navire mystère d'où les corrections apportées en juillet 2008.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P37 - Le navire S.S. Ashanti dans la cale sèche Lorne

Title: Le navire S.S. Ashanti dans la cale sèche Lorne

ID: P03-S02-D04-P37

Date: 1901-05-04 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire S.S. Ashanti installé dans la cale sèche Lorne à Lauzon.

Propriété de Elder-Dempster Company, le vapeur Ashanti, commandé par le capitaine Purkis transporte une cargaison de 2800 tonnes de charbon destinée à « Quebec Gas Company » de Québec. Construit en 1897 par C. S. Swan & Hunter à Wallsend sur la rivière Tyne en Angleterre, le navire enregistré à Liverpool mesure 330 pieds de longueur.

La nuit du 21 avril 1901, la tempête fait rage et il s'échoue à Rivière Blanche dans une zone rocheuse à mi-chemin entre Matane et Métis sur la côte sud du Saint-Laurent.

Les mesures de sauvetage sont immédiatement prises par les représentants de la compagnie à Québec. On fait appel à la firme Davie, mais le remorqueur Lord Stanley est lui-même en cale sèche pour des travaux d'entretien annuels et ne sera disponible que le lendemain. Entretemps, l'équipage du Ashanti jette par-dessus bord une partie de la cargaison afin d'alléger le navire. Les réservoirs numéros 1 et 2 sont inondés, mais le plafond de ballast tient bon et maintient à sec les cales avant. Malheureusement, le mauvais temps persiste : les assauts de la mer malmènent le navire sur les rochers et dans la soirée, les cales 1 et 2 se remplissent d'eau à leur tour.

Le mardi 22 avril, le LORD STANLEY commandé par William Taylor Davie et la goélette de sauvetage G.T.D. quittent Lévis à 05 :00 heures et arrivent sur les lieux du naufrage le lendemain. George Davie Jr. prend la commande des opérations de sauvetage. Malgré la tempête qui fait toujours rage, deux pompes de 15 pouces de diamètre sont installées dans chaque cale inondée et parviennent rapidement à abaisser et maintenir le niveau d'eau.

Au matin du 29 avril, le remorqueur parvient à tirer le Ashanti en eau libre. Le touage s'amorce dans des conditions difficiles, mais le groupe arrive enfin à Québec où on décharge le reste de la cargaison avant l'entrée en cale sèche le 4 mai 1901 au matin. Une inspection du navire réalisée par le représentant de la firme Lloyd's à Québec confirme que des dommages importants s'étendent de la salle des machines jusqu'à l'avant du navire. Suivant les instructions de l'armateur, des travaux temporaires d'une durée de 27 jours sont réalisés et permettent au Ashanti de se diriger vers la cale sèche Erie de Brooklyn, New-York, où des travaux permanents seront exécutés.

Une partie de l'équipage, réticent à faire le voyage vers New-York dans ces conditions, exigeait une prime de risque. Devant leur insistance, huit d'entre eux furent renvoyés et aussitôt remplacés.

À gauche se trouve la salle des machines qui servait entre autres au maître de cale pour activer la cale sèche.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P38 - Le navire Aggi en cours de réparation dans la cale sèche LorneTitle: Le navire Aggi en cours de réparation dans la cale sèche LorneID: P03-S02-D04-P38Date: [1896-1910] (date of creation)Scope and content:

Il s'agit du navire Aggi dans la cale sèche Lorne à Lauzon pour des réparations.

Parti de Sunderland en Angleterre, le vapeur norvégien de 2129 tonneaux AGGI, construit à Newcastle en 1891 par Edwards Shipbuilding Co fait route vers Montréal. Le navire de 333 pieds enregistré à Bergen, propriété de C. Michelsen & Co, navigue sous contrat pour la compagnie anglaise Thomson Line qui a loué le cargo pour la saison.

Le 12 mai 1901, arrivé à la hauteur de Matane, le Aggi heurte un haut-fond. Il réussit néanmoins à se sortir lui-même de sa fâcheuse position, mais non sans dommages : la cale avant fait eau. La cloison avant résiste à la pression et le navire reprend sa route vers l'ouest. Un pilote embarque à Pointe-au-Père, mais considérant la situation plutôt délicate, il juge plus prudent d'échouer volontairement le navire sur une grève plus sûre entre Rimouski et la station de pilotage.

Henry Frye & Co, agent de la compagnie Thomson Line à Québec, contacte le chantier Geo. T. Davie and Sons et le remorqueur Lord Stanley assisté du G.T.D. se mettent aussitôt en route vers le bas du fleuve avec tout l'équipement de sauvetage requis. Arrivés sur place, les hommes de Davie installent deux puissantes pompes dans la cale inondée et le 14 mai vers 19 :30 heures, le groupe fait route vers Québec par un fort vent d'ouest et arrive le lendemain après-midi. Le Aggi, fortement enfoncé sur l'avant jette l'ancre et une pompe restée à bord assure le maintien du navire à flot, déversant un flot continu d'eau par-dessus bord. La situation étant jugée sous contrôle, le Aggi quitte dans la soirée à destination de Montréal afin de décharger sa cargaison comme prévu. Le Lord Stanley demeure toutefois à ses côtés pour la durée du voyage.

Le navire endommagé est de retour le 24 mai dans l'après-midi. La cale sèche Lorne n'étant pas prête à le recevoir, le Aggi est volontairement échoué sur la grève près du chantier de Lauzon : on envisage même d'y d'effectuer les réparations temporaires qui pourraient lui permettre de se rendre vers un autre chantier maritime. Cette solution n'est toutefois pas retenue. Remis à flot, le Aggi entre dans la cale de Lauzon le 31 mai 1901.

Les travaux de réparation prennent fin le 20 juin 1901 et le vapeur AGGI quitte la cale vers 19 :30 heures pour reprendre son service sous le commandement du capitaine Hattebury.

On voit quelques travailleurs autour du navire. On remarque également la figure de proue à l'avant.

Au cours de sa vie, le Aggi a changé de propriétaire et ce dernier a modifié la cheminée.

À gauche se trouve la salle des machines qui servait entre autres au maître de cale pour activer la cale sèche.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P39 - Le traversier Polaris reposant en cale

Title: Le traversier Polaris reposant en cale

ID: P03-S02-D04-P39

Date: 1901-05-21 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier Polaris reposant en cale pour réparation.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P40 - Le traversier Fontenac reposant sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Le traversier Fontenac reposant sur les plans horizontaux du plan de halage

ID: P03-S02-D04-P40

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier Fontenac reliant St-Romuald à Sillery qui repose sur les plans horizontaux du plan de halage pour réparation.

Le vapeur en acier Frontenac a été construit en 1899 par « Carrier, Lainé et Compagnie » de Lévis (voisin du chantier A.C. Davie) pour « La Compagnie Maritime & Industrielle de Lévis Limitée ». Le vapeur assure le service de traversier entre Saint-Romuald et Sillery. Ses propriétaires offrent également des excursions vers l'île d'Orléans et Sainte-Anne-de-Baupré.

Numéro d'enregistrement : 107668

Longueur au registre : 119.5 pieds

Largeur : 28.0 pieds

Creux sur quille : 9.5 pieds

Jauge brute : 304 tonneaux (1899), 200 tonneaux (1940), 213 tonneaux (1946)

Propulsion : Moteur à vapeur, un cylindre de 12 pouces de diamètre et 12 pouces de course, fabriqué par « Carrier, Lainé & Compagnie ». Moteur diesel installé en 1940.

En 1925, il devient la propriété de « Thousand Islands Navigation Company » de Kingston en Ontario qui l'utilise comme traversier entre Gananoque, Ontario, et Clayton, état de New-York. Il transportait jusqu'à 400 passagers et 17 automobiles. En 1939, « La Compagnie de Navigation J. de V. Limitée » de Lotbinière au Québec s'en porte acquéreur, le transforme en caboteur et le renomme De Villers. Il se perd au large des côtes de Cuba le 15 janvier 1948.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P41 - Le remorqueur Lord Stanley amarré au quai

Title: Le remorqueur Lord Stanley amarré au quai

ID: P03-S02-D04-P41

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du remorqueur à vapeur Lord Stanley amarré au quai.

Le remorqueur à vapeur Lord Stanley (ON 96049), construit par D. & W. Henderson Co, à Glasgow, Écosse, en 1889 pour les opérations de sauvetage de G.T. Davie. Le lancement eut lieu le 29 janvier 1889 et les travaux prirent fin le 4 avril suivant.

Dimensions au registre (pieds) : longueur : 140.0, largeur 24.1, creux : 11.3

Jauge brute : 276 tonneaux

Jauge nette : 114 tonneaux

Moteurs propulsifs (2) : 12 3/4-20-33 x 24 po., construits par D. & W. Henderson Co Enregistré à Québec le 29-05-1889. A souvent été loué par Holliday Brothers pour aller chercher des chargements de poisson dans les villages de la Basse Côte-Nord. Vendu au Ministère de la marine et des pêcheries en 1901. Enregistré à Ottawa le 25-11-1901 et rebaptisé Bayfield en 1903. Transféré au service naval (Marine royale) en 1911, puis retourné au Ministère de la marine et des pêcheries en 1923. Revient aux mains de G.T. Davie en 1935. Vendu en 1938 à Marine Industries de Sorel et inactif. Vendu en 1945 à La Compagnie de Navigation J. de V. Limitée de Lotbinière. Reconstitué à Montréal en 1945 et transformé en caboteur. Sa jauge brute passe alors à 349 tonneaux.

Il fit naufrage à Cape Pine, sur les côtes de Terre-Neuve, le 9 septembre 1949.

On aperçoit sur le quai les bouilloires écossaises transportées par la goélette de sauvetage G.T.D. amarrée derrière le quai.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P42 - Le remorqueur Lord Stanley

Title: Le remorqueur Lord Stanley

ID: P03-S02-D04-P42

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du remorqueur à vapeur Lord Stanley (ON 96049), construit par D. & W. Henderson Co, à Glasgow, Écosse, en 1889 pour les opérations de sauvetage de G.T. Davie. Le lancement eut lieu le 29 janvier 1889 et les travaux prirent fin le 4 avril suivant.

Dimensions au registre (pieds) : longueur : 140.0, largeur 24.1, creux : 11.3

Jauge brute : 276 tonneaux

Jauge nette : 114 tonneaux

Moteurs propulsifs (2) : 12 3/4-20-33 x 24 po., construits par D. & W. Henderson Co

Enregistré à Québec le 29-05-1889. A souvent été loué par Holliday Brothers pour aller chercher des chargements de poisson dans les villages de la Basse Côte-Nord. Vendu au Ministère de la marine et des pêcheries en 1901. Enregistré à Ottawa le 25-11-1901 et rebaptisé Bayfield en 1903. Transféré au service naval (Marine royale) en 1911, puis retourné au Ministère de la marine et des pêcheries en 1923. Revient aux mains de G.T. Davie en 1935. Vendu en 1938 à Marine Industries de Sorel et inactif. Vendu en 1945 à La Compagnie de Navigation J. de V. Limitée de Lotbinière. Reconstitué à Montréal en 1945 et transformé en caboteur. Sa jauge brute passe alors à 349 tonneaux. Il fit naufrage à Cape Pine, sur les côtes de Terre-Neuve, le 9 septembre 1949.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P43 - Le navire Aggi en cours de réparation dans la cale sèche Lorne

Title: Le navire Aggi en cours de réparation dans la cale sèche Lorne

ID: P03-S02-D04-P43

Date: 1901-05-30 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Aggi dans la cale sèche Lorne pour des réparations. On voit plusieurs travailleurs repeindre et réparer le navire. À droite se trouve une partie de l'atelier de ferblanterie. On remarque également la figure de proue à l'avant.

Au cours de sa vie, le Aggi a changé de propriétaire et ce dernier a modifié la cheminée.

À gauche se trouve la salle des machines qui servait entre autres au maître de cale pour activer la cale sèche.

Parti de Sunderland en Angleterre, le vapeur norvégien de 2129 tonneaux Aggi, construit à Newcastle en 1891 par Edwards Shipbuilding Co fait route vers Montréal. Le navire de 333 pieds enregistré à Bergen, propriété de C. Michelsen & Co, navigue sous contrat pour la compagnie anglaise Thomson Line qui a loué le cargo pour la saison.

Le 12 mai 1901, arrivé à la hauteur de Matane, le Aggi heurte un haut-fond. Il réussit néanmoins à se sortir lui-même de sa fâcheuse position, mais non sans dommages : la cale avant fait eau. La cloison avant résiste à la pression et le navire reprend sa route vers l'ouest.

Un pilote embarque à Pointe-au-Père, mais considérant la situation plutôt délicate, il juge plus

prudent d'échouer volontairement le navire sur une grève plus sûre entre Rimouski et la station de pilotage.

Henry Frye & Co, agent de la compagnie Thomson Line à Québec, contacte le chantier Geo. T. Davie and Sons et le remorqueur Lord Stanley assisté du G.T.D. se mettent aussitôt en route vers le bas du fleuve avec tout l'équipement de sauvetage requis. Arrivés sur place, les hommes de Davie installent deux puissantes pompes dans la cale inondée et le 14 mai vers 19 :30 heures, le groupe fait route vers Québec par un fort vent d'ouest et arrive le lendemain après-midi. Le Aggi, fortement enfoncé sur l'avant jette l'ancre et une pompe restée à bord assure le maintien du navire à flot, déversant un flot continu d'eau par-dessus bord. La situation étant jugée sous contrôle, le Aggi quitte dans la soirée à destination de Montréal afin de décharger sa cargaison comme prévu. Le Lord Stanley demeure toutefois à ses côtés pour la durée du voyage.

Le navire endommagé est de retour le 24 mai dans l'après-midi. La cale sèche Lorne n'étant pas prête à le recevoir, le Aggi est volontairement échoué sur la grève près du chantier de Lauzon : on envisage même d'y d'effectuer les réparations temporaires qui pourraient lui permettre de se rendre vers un autre chantier maritime. Cette solution n'est toutefois pas retenue. Remis à flot, le Aggi entre dans la cale de Lauzon le 31 mai 1901.

Les travaux de réparation prennent fin le 20 juin 1901 et le vapeur Aggi quitte la cale vers 19 :30 heures pour reprendre son service sous le commandement du capitaine Hattebury.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P44 - Vue du quai sur deux navires qui en secourent un troisième

Title: Vue du quai sur deux navires qui en secourent un troisième

ID: P03-S02-D04-P44

Date: [1906-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une vue du quai sur deux navires (une goélette et un remorqueur) qui en secourent un troisième. Deux travailleurs se trouvent sur le quai.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P45 - Trois mâts barque norvégien secouru par un remorqueurTitle: Trois mâts barque norvégien secouru par un remorqueurID: P03-S02-D04-P45Date: [1885-1910] (date of creation)Scope and content:

Il s'agit d'un trois mâts barque norvégien qui est secouru par un remorqueur et d'autres navires dont la G.T.D.

On voit cinq bateaux plus clairement : la poupe de celui complètement à gauche, le trois mâts barque norvégien, un traversier, un remorqueur et la goélette de sauvetage G.T.D.

En cette fin du XIX^{ème} siècle où la transition entre les moyens de propulsion des navires s'achève, il n'est pas rare de voir des cathédrales de la mer à Québec. Ces superbes voiliers marchands non motorisés peuvent bénéficier en cas de besoin de l'aide de remorqueurs portuaires pour venir s'amarrer ou comme ici, quitter le havre et reprendre la direction de l'Atlantique.

Ainsi, une fois la cargaison chargée, le capitaine fait appel à un remorqueur qui toue son voilier jusqu'à une zone sécuritaire où les vents portants permettront d'établir la voilure. Il n'est pas évident pour un voilier de cette taille de quitter le port par ses propres moyens. Les goélettes locales, plus faciles à manœuvrer et menées par des capitaines habitués aux caprices du fleuve peuvent se le permettre. Il arrive même qu'une flotte d'une trentaine de ces côtiers quitte le Bassin Louise en même temps à destination des paroisses riveraines lorsqu'une jolie brise du sud-ouest caresse leurs mâtures.

Généralement, le remorquage s'effectue jusqu'à l'est de l'Île d'Orléans, plus précisément dans la Traverse St-Roch. Si les vents nuls ou contraires persistent, le tandem se rend aussi bas que l'île Blanche ou même les îles du Bic. Une fois les vents favorables bien établis, l'aussière de remorquage est larguée et le vaillant remorqueur revient au port, avec l'espoir d'attacher à sa poupe un voilier montant, c'est-à-dire navigant en direction de l'amont du fleuve.

On aperçoit aux extrémités gauche et droite de cette photographie la poupe du remorqueur Lord Stanley et la proue de la goélette de sauvetage G.T.D., un remarquable duo qui fait régulièrement parler de lui en matière de secours aux navires naufragés. Au centre, un trois-mâts barque marchand norvégien qui semble avoir un chargement en pontée, assisté de son remorqueur.

À l'arrière plan, près du remorqueur, un vapeur en direction de l'île d'Orléans. Il s'agit de l'Orléans (ON 107235), deuxième du nom, construit à Lévis en 1898 et qui fait quotidiennement la navette entre la Basse-Ville et l'île du même nom.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P46 - Vue sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Vue sur les plans horizontaux du plan de halage

ID: P03-S02-D04-P46

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une vue des plans horizontaux du plan de halage avec un navire sur ceux-ci et un autre dans la cale flottante. On voit aussi de l'équipement divers.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 10,1 x 12,6 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P47 - Trois mâts barque norvégien secouru par un remorqueur

Title: Trois mâts barque norvégien secouru par un remorqueur

ID: P03-S02-D04-P47

Date: [1885-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un trois mâts barque norvégien qui est secouru par un remorqueur et d'autres navires dont la G.T.D.

On voit cinq bateaux plus clairement : la poupe de celui complètement à gauche, le trois mâts barque novégien, un traversier, un remorqueur et la goélette de sauvetage G.T.D.

En cette fin du XIXème siècle où la transition entre les moyens de propulsion des navires s'achève, il n'est pas rare de voir des cathédrales de la mer à Québec. Ces superbes voiliers marchands non motorisés peuvent bénéficier en cas de besoin de l'aide de remorqueurs portuaires pour venir s'amarrer ou comme ici, quitter le havre et reprendre la direction de l'Atlantique.

Ainsi, une fois la cargaison chargée, le capitaine fait appel à un remorqueur qui toue son voilier jusqu'à une zone sécuritaire où les vents portants permettront d'établir la voilure. Il n'est pas évident pour un voilier de cette taille de quitter le port par ses propres moyens. Les goélettes locales, plus faciles à manœuvrer et menées par des capitaines habitués aux caprices du fleuve peuvent se le permettre. Il arrive même qu'une flotte d'une trentaine de ces côtiers quitte le Bassin Louise en même temps à destination des paroisses riveraines lorsqu'une jolie brise du sud-ouest caresse leurs mâtures.

Généralement, le remorquage s'effectue jusqu'à l'est de l'Île d'Orléans, plus précisément dans la Traverse St-Roch. Si les vents nuls ou contraires persistent, le tandem se rend aussi bas que l'île Blanche ou même les îles du Bic. Une fois les vents favorables bien établis, l'aussière de remorquage est larguée et le vaillant remorqueur revient au port, avec l'espoir d'attacher à sa poupe un voilier montant, c'est-à-dire navigant en direction de l'amont du fleuve.

On aperçoit aux extrémités gauche et droite de cette photographie la poupe du remorqueur Lord Stanley et la proue de la goélette de sauvetage G.T.D., un remarquable duo qui fait régulièrement parler de lui en matière de secours aux navires naufragés. Au centre, un trois-mâts barque marchand norvégien qui semble avoir un chargement en pontée, assisté de son remorqueur.

À l'arrière plan, près du remorqueur, un vapeur en direction de l'île d'Orléans. Il s'agit de l'Orléans (ON 107235), deuxième du nom, construit à Lévis en 1898 et qui fait quotidiennement la navette entre la Basse-Ville et l'île du même nom.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P48 - Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona voguant sur le fleuve

Title: Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona voguant sur le fleuve

ID: P03-S02-D04-P48

Date: [1902-05-04] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du remorqueur de sauvetage Lord Strathcona naviguant sur le fleuve Saint-Laurent. La photographie semble avoir été prise à son arrivée à Québec le 4 mai 1902. Le nom du navire est inscrit sur une oriflamme hissée au mât de misaine et une drisse porte ses lettres d'identification. Un certain capitaine Temple de Lévis assista le capitaine William Taylor Davie pour la traversée de l'Atlantique. Ce dernier était accompagné par son fils George William Davie. Le chef ingénieur William Payne et le capitaine Davie se montrèrent très satisfaits des performances du nouveau navire.

En remplacement du Lord Stanley vendu en 1901, le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona (ON 99478) a été construit spécifiquement pour George T. Davie par le chantier J.P.

Rennoldson & Sons de South Shields en Angleterre en 1902 sous la surveillance de Lloyds.

Doté d'une cote 100 A1 et muni d'une coque renforcée pour la navigation dans la glace, ce remorqueur affichait une puissance de 1700 CV. En 1914, son certificat autorise le transport de 30 passagers. Appuyé par la goélette G.T.D., il portera assistance à une multitude de navires tant sur le fleuve que dans le golfe du Saint-Laurent.

Dimensions au registre, en pieds : longueur : 160.0, largeur : 27.2, creux : 13.6

Jauge brute / nette : 495 / 76 tonneaux

Moteurs (2) à vapeur triple expansion, 17-28-46 x 30 pouces

Propriétaires :

J.L. Davies, Lévis, 1907

Quebec Salvage & Wrecking Co (filiale de Canadian Pacific Co), Montréal, 1914

Foundation Company of Canada, 1944

Cette photographie semble avoir été prise à son arrivée à Québec le 4 mai 1902. Le nom du navire est inscrit sur une oriflamme hissée au mât de misaine et une drisse porte ses lettres d'identification. Un certain capitaine Temple de Lévis assista le capitaine William Taylor Davie pour la traversée de l'Atlantique. Ce dernier était accompagné par son fils George W. Davie. Le chef ingénieur William Payne et le capitaine Davie se montrèrent très satisfaits des performances du nouveau navire.

Ce réputé remorqueur a été démoli en 1947 à Sydney, Nouvelle-Écosse.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,5 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P49 - Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona voguant sur le fleuve

Title: Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona voguant sur le fleuve

ID: P03-S02-D04-P49

Date: [1902-05-04] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du remorqueur de sauvetage Lord Strathcona naviguant sur le fleuve Saint-Laurent. La photographie semble avoir été prise à son arrivée à Québec le 4 mai 1902. Le nom du navire est inscrit sur une oriflamme hissée au mât de misaine et une drisse porte ses lettres d'identification. Un certain capitaine Temple de Lévis assista le capitaine William Taylor Davie pour la traversée de l'Atlantique. Ce dernier était accompagné par son fils George William Davie. Le chef ingénieur William Payne et le capitaine Davie se montrèrent très satisfaits des performances du nouveau navire.

En remplacement du Lord Stanley vendu en 1901, le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona (ON 99478) a été construit spécifiquement pour George T. Davie par le chantier J.P.

Rennoldson & Sons de South Shields en Angleterre en 1902 sous la surveillance de Lloyds.

Doté d'une cote 100 A1 et muni d'une coque renforcée pour la navigation dans la glace, ce remorqueur affichait une puissance de 1700 CV. En 1914, son certificat autorise le transport de 30 passagers. Appuyé par la goélette G.T.D., il portera assistance à une multitude de navires tant sur le fleuve que dans le golfe du Saint-Laurent.

Dimensions au registre, en pieds : longueur : 160.0, largeur : 27.2, creux : 13.6

Jauge brute / nette : 495 / 76 tonneaux

Moteurs (2) à vapeur triple expansion, 17-28-46 x 30 pouces

Propriétaires :

J.L. Davies, Lévis, 1907

Quebec Salvage & Wrecking Co (filiale de Canadian Pacific Co), Montréal, 1914

Foundation Company of Canada, 1944

Cette photographie semble avoir été prise à son arrivée à Québec le 4 mai 1902. Le nom du navire est inscrit sur une oriflamme hissée au mât de misaine et une drisse porte ses lettres d'identification. Un certain capitaine Temple de Lévis assista le capitaine William Taylor Davie pour la traversée de l'Atlantique. Ce dernier était accompagné par son fils George W. Davie. Le chef ingénieur William Payne et le capitaine Davie se montrèrent très satisfaits des performances du nouveau navire.

Ce réputé remorqueur a été démoli en 1947 à Sydney, Nouvelle-Écosse.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,5 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P50 - Détail de la timonerie du remorqueur de sauvetage Lord StrathconaTitle: Détail de la timonerie du remorqueur de sauvetage Lord StrathconaID: P03-S02-D04-P50Scope and content:

Cette photographie nous montre un détail de la timonerie du remorqueur de sauvetage Lord Strathcona (ON 99478) prise sans doute au moment de son arrivée à Québec le 4 mai 1902 en provenance du chantier J.P. Rennoldson & Sons de South Shields en Angleterre.

Au-dessus de la timonerie flotte l'oriflamme portant son nom, ainsi que les lettres d'identification du navire.

William Taylor Davie se rendit chez le constructeur anglais pour faire la surveillance de la construction de son navire. Son frère George Taylor et George William Davie, fils de William T., le rejoignirent à South Shields pour les essais. Selon les journaux de l'époque, George William fit le voyage de retour à bord avec son père, ainsi que le capitaine Temple, de Lévis, qui assista le capitaine Davie pour la traversée de l'Atlantique (info tirée du scrapbook).

L'officier portant une barbe blanche et tenant la main gauche sur le télégraphe, prêt à transmettre un ordre à la salle des machines, pourrait être le capitaine William Taylor Davie. Il en gardera le commandement jusqu'à sa mort l'année suivante en 1903 à l'âge de 67 ans.

Dans la timonerie, l'homme de roue est attentif aux ordres du capitaine alors que certains membres d'équipage dont le cuisinier vêtu de blanc sont appuyés au pavois du pont principal.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,5 x 9,8 cmNote [generalNote]:

Les informations de la portée sont tirées des albums de coupures (scrapbook) : P03-S02-D05 et P03-S04-D04.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P51 - Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona en cale flottante

Title: Le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona en cale flottante

ID: P03-S02-D04-P51

Date: [après 1902] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du remorqueur de sauvetage Lord Strathcona installé dans la cale flottante le long du quai. Ses portes sont ouvertes pour que l'eau y pénètre de manière à ce que le navire quand il sera réparé puisse sortir.

En remplacement du Lord Stanley vendu en 1901, le remorqueur de sauvetage Lord Strathcona (ON 99478) a été construit spécifiquement pour George T. Davie par le chantier J.P.

Rennoldson & Sons de South Shields en Angleterre en 1902 sous la surveillance de Lloyds.

Doté d'une cote 100 A1 et muni d'une coque renforcée pour la navigation dans la glace, ce remorqueur affichait une puissance de 1700 CV. En 1914, son certificat autorise le transport de 30 passagers. Appuyé par la goélette G.T.D., il portera assistance à une multitude de navires tant sur le fleuve que dans le golfe du Saint-Laurent.

Dimensions au registre, en pieds : longueur : 160.0, largeur : 27.2, creux : 13.6

Jauge brute / nette : 495 / 76 tonneaux

Moteurs (2) à vapeur triple expansion, 17-28-46 x 30 pouces

Propriétaires :

J.L. Davies, Lévis, 1907

Quebec Salvage & Wrecking Co (filiale de Canadian Pacific Co), Montréal, 1914

Foundation Company of Canada, 1944

Cette photographie semble avoir été prise à son arrivée à Québec le 4 mai 1902. Le nom du navire est inscrit sur une oriflamme hissée au mât de misaine et une drisse porte ses lettres d'identification. Un certain capitaine Temple de Lévis assista le capitaine William Taylor Davie pour la traversée de l'Atlantique. Ce dernier était accompagné par son fils George W. Davie. Le chef ingénieur William Payne et le capitaine Davie se montrèrent très satisfaits des performances du nouveau navire.

Ce réputé remorqueur a été démolé en 1947 à Sydney, Nouvelle-Écosse.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,2 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P52 - Le chalutier Mary installé sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Le chalutier Mary installé sur les plans horizontaux du plan de halage

ID: P03-S02-D04-P52

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Le vapeur Mary sur le plan de halage du chantier Davie Brothers. Les détails sur cet ancien chalutier en acier demeurent pour le moment un mystère.

Dans son journal « À pied d'ancre », Placide Vigneau indique que le Mary fait une première visite à la Pointe-aux-Esquimaux (Havre Saint-Pierre) le 26 juin 1902 et ajoute que son capitaine, un certain D'Aigneault « prend du fret pour qui veut lui en donner ». Quelques jours plus tôt, le journal « The Chronicle » annonce le départ du vapeur Mary vers ce même village. Il s'agit donc du même navire. Le petit vapeur est à nouveau inscrit au journal de Placide Vigneau le 9 avril 1903 et il note : « Arrivée du premier bâtiment de Québec. C'est le vapeur « Mary » Daignault, de la Cie Révillon & Frères, gros marchands de pelleteries parisiens, qui voyage sur la côte depuis un an ou deux. »

Toujours selon le quotidien « The Chronicle », le vapeur MARY serait arrivé à Québec le 24 avril 1902 en ballast et en provenance de Sydney, Cap Breton, Nouvelle-Écosse. Dès le mois de mai, ce journal rapporte régulièrement les arrivées et départs de ce navire commandé par un certain capitaine Bélanger. On ajoute qu'il transporte de la marchandise et des passagers vers la Côte-Nord, généralement à Sept-Îles et Havre Saint-Pierre et parfois même au Saguenay.

Sur cette photographie, on peut voir qu'une cabine a été ajoutée devant la timonerie. Elle a probablement abritée dans un confort relatif les quelques passagers embarqués. À l'avant, le gaillard à dos de tortue est classique des unités de pêche de cette époque. Tout le gréement de pêche semble d'ailleurs avoir été retiré.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,5 x 9,5 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P53 - Le navire King Edward installé sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Le navire King Edward installé sur les plans horizontaux du plan de halage

ID: P03-S02-D04-P53

Date: [entre 1902 - 1908] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire King Edward installé sur les plans horizontaux du plan de halage. Trois hommes en complet avec chapeau marchent à ses côtés.

Le King Edward (ON 113641) a été construit à Beverley en Angleterre par Cook, Welton & Gemmell (coque no 307) pour Holliday Brothers, de Québec. Il a été lancé le 15-03-1902 et les travaux furent complétés le 13-05-1902.

Dimensions au registre (pieds) : longueur : 149.0, largeur : 24.0, creux : 11.1

Jauge brute : 355 tonneaux

Jauge nette : 155 tonneaux

Moteur à vapeur 13, 22, 36 x 27 pouces développant 84 NHP, construit par Amos & Smith, de Hull, Angleterre.

Utilisé sur la ligne Québec - Pointe-aux-Esquimaux (Havre St-Pierre) jusqu'au moment où il s'échoue le 16 novembre 1908 à Baie Sainte-Claire, sur l'Île d'Anticosti. Abandonné jusqu'en 1909, il est renfloué par le Lord Strathcona (ON 99478), remorqueur de Davie et ramené à Lévis où Davie Brothers s'en porte acquéreur.

Renommé Laurentian, il est loué au Service canadien des douanes, puis est acheté en 1912 par Canada Steamship Lines. Six ans plus tard, il est revendu à la Marine royale du Canada, qui s'en sert comme patrouilleur de mai 1917 à janvier 1919. Transféré ensuite au Ministère de la marine et des pêcheries, le Laurentian devient navire d'approvisionnement des phares et baliseur.

Incendié et démolé à Saint-John, Nouveau-Brunswick en 1947.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,6 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P54 - Maison familiale à deux étages

Title: Maison familiale à deux étages

ID: P03-S02-D04-P54

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une grande maison deux étages en briques avec une galerie couverte sur le devant.

La maison a une rallonge à l'arrière et on suppose un balcon sur le toit.

La scène se passe l'hiver.

Elle a appartenu à la famille Davie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,8 x 9,3 cm

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite au dos de la photographie de la valeur de la maison soit : 7000,00 \$

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P55 - Le brise-glace et passagers Champlain sur le plan de halage

Title: Le brise-glace et passagers Champlain sur le plan de halage

ID: P03-S02-D04-P55

Date: 1905-07 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire brise-glace et passagers en acier Champlain installé sur le plan de halage.

Le CHAMPLAIN (ON 116999), navire brise-glace et passagers du Ministère de la Marine et des Pêcheries, Ottawa, Canada, construit en acier en 1904 par Fleming & Ferguson, à Paisley en Écosse.

Dimensions enregistrées (en pieds) :

Longueur: 132.0, largeur : 30.0, creux 11.0.

Jauge brute : 522 tonneaux.

Moteur triple détente (21 ½, 47 x 25) de 1850 IHP (850 CV) construit par Fleming & Ferguson, actionnant une hélice.

Vitesse : 13 nœuds

Initialement affecté au transport de passagers et marchandises pendant l'hiver entre Rivière-Ouelle, Cap-à-l'Aigle, Saint-Irénée et La Malbaie. En mars 1905, il est le premier navire en acier à transporter les pilotes de la station de Pointe-au-Père. Utilisé comme brise-glace de concert avec le Montcalm (ON 117069) sur le fleuve St-Laurent, plus particulièrement à l'embouchure des rivières et dans les petits ports. Certifié pour le transport de 120 passagers en 1914. Transformé en remorqueur en 1928. Enregistré à Terre-Neuve en 1942. Le Champlain s'est perdu au large de Terre-Neuve le 6 janvier 1943.

Propriétaires :

Dominion Government of Canada, 1904-1920

Gulf of St Lawrence Shipping & Trading Co, Montreal QC, 1920-1928

Dominion Towing & Salvage Co Ltd, Port Arthur, 1928-1929

Sincennes-McNaughton Ltd, Montreal QC, 1929-1938

United Towing & Salvage Co, Fort William, ON, 1938-1942

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,6 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P56 - La goélette de sauvetage G.T.D. entrain de brûler

Title: La goélette de sauvetage G.T.D. entrain de brûler

ID: P03-S02-D04-P56

Date: 1905-11-03 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette de sauvetage G.T.D. (première du nom) entrain de brûler après s'être lancée au secours du Bavarian.

Le 3 novembre 1905, le vapeur Bavarian de la compagnie Allan Line s'échoue sur le rocher Wye, un massif rocheux d'environ 1200 pieds de longueur situé à environ un demi mille au sud du chenal de navigation. L'accident s'est produit alors que le pilote, surpris par une tempête de neige à l'approche de Grosse-Île, décida de jeter l'ancre pour la nuit. Cette erreur de navigation lui vaudra une suspension de 18 mois sans salaire.

Le Lord Strathcona et la goélette de sauvetage G.T.D. se précipitent sur les lieux du naufrage et amorcent les opérations de sauvetage. Le feu se déclare alors sur la goélette.

L'équipage l'abandonne et elle s'échoue sur la grève près de Montmagny où le feu la détruira complètement. Construite à Lévis en 1883, sa carrière aura donc été d'une durée de 22 ans. Le lendemain, le navire du gouvernement Druid se rend sur les lieux avec une équipe d'employés de Allan Line et ramène les passagers. Renfloué le 19 novembre suivant, le navire est ramené à Lauzon par le Lord Strathcona, accompagné du remorqueur William Hackett (anciennement Adriatic) et du traversier brise-glace Champlain.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,4 x 9,2 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P57 - Les navires Contest et [Lord Stanley] accostés à un quai en construction

Title: Les navires Contest et [Lord Stanley] accostés à un quai en construction

ID: P03-S02-D04-P57

Date: [avant 1915] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du vapeur à aubes Contest et de la poupe du [Lord Stanley] accostés à ce qui semble être un quai en construction ou encore une plate-forme de ravitaillement
Des hommes se trouvent sur la plate-forme.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 8,5 x 8,2 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P58 - Le brise-glace Champlain en carte postale

Title: Le brise-glace Champlain en carte postale

ID: P03-S02-D04-P58

Date: [après 1904] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire brise-glace et passagers en acier Champlain appartenant au Ministère de la Marine et des Pêcheries d'Ottawa. Il fut construit en 1904 par Fleming & Ferguson, à Paisley en Écosse. Il avait des dimensions enregistrées (en pieds) de 132,0 de long, par 30,0 de large, par 11,0 de creux et une jauge brute de 522 tonneaux. Il possédait également un moteur triple détente (21 ½, 47 x 25) de 1850 IHP (850 CV) construit par Fleming & Ferguson, actionnant une hélice. Il pouvait aller à une vitesse de 13 nœuds

Initialement, il était affecté au transport de passagers et marchandises pendant l'hiver entre Rivière-Ouelle, Cap-à-l'Aigle, Saint-Irénée et La Malbaie. En mars 1905, il est le premier navire en acier à transporter les pilotes de la station de Pointe-au-Père. Il était utilisé comme brise-glace de concert avec le Montcalm sur le fleuve St-Laurent, plus particulièrement à l'embouchure des rivières et dans les petits ports. Il fut certifié pour le transport de 120 passagers en 1914. Il fut transformé en remorqueur en 1928, enregistré à Terre-Neuve en 1942 et s'est finalement perdu au large de Terre-Neuve le 6 janvier 1943.

Ses propriétaires furent le Dominion Government of Canada de 1904 à 1920, le Gulf of St Lawrence Shipping & Trading Co, Montreal QC de 1920 à 1928, le Dominion Towing & Salvage Co Ltd, Port Arthur de 1928 à 1929, le Sincennes-McNaughton Ltd, Montreal QC, de 1929 à 1938 et enfin l'United Towing & Salvage Co, Fort William, ON de 1938 à 1942.

La photographie imprimée du navire est ronde sur la carte postale

Physical description: 1 photographie : 1 carte postale : n&b ; 13,6 x 8,2 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P59 - Le brise-glace Champlain en carte postale

Title: Le brise-glace Champlain en carte postale

ID: P03-S02-D04-P59

Scope and content:

Il s'agit du navire brise-glace et passagers en acier Champlain appartenant au Ministère de la Marine et des Pêcheries d'Ottawa. Il fut construit en 1904 par Fleming & Ferguson, à Paisley en Écosse. Il avait des dimensions enregistrées (en pieds) de 132,0 de long, par 30,0 de large, par 11,0 de creux et une jauge brute de 522 tonneaux. Il possédait également un moteur triple détente (21 ½, 47 x 25) de 1850 IHP (850 CV) construit par Fleming & Ferguson, actionnant une hélice. Il pouvait aller à une vitesse de 13 nœuds

Initialement, il était affecté au transport de passagers et marchandises pendant l'hiver entre Rivière-Ouelle, Cap-à-l'Aigle, Saint-Irénée et La Malbaie. En mars 1905, il est le premier navire en acier à transporter les pilotes de la station de Pointe-au-Père. Il était utilisé comme brise-glace de concert avec le Montcalm sur le fleuve St-Laurent, plus particulièrement à l'embouchure des rivières et dans les petits ports. Il fut certifié pour le transport de 120 passagers en 1914. Il fut transformé en remorqueur en 1928, enregistré à Terre-Neuve en 1942 et s'est finalement perdu au large de Terre-Neuve le 6 janvier 1943.

Ses propriétaires furent le Dominion Government of Canada de 1904 à 1920, le Gulf of St Lawrence Shipping & Trading Co, Montreal QC de 1920 à 1928, le Dominion Towing & Salvage Co Ltd, Port Arthur de 1928 à 1929, le Sincennes-McNaughton Ltd, Montreal QC, de 1929 à 1938 et enfin l'United Towing & Salvage Co, Fort William, ON de 1938 à 1942.

La photographie imprimée du navire est ovale sur la carte postale

Physical description: 1 photographie : 1 carte postale : n&b ; 13,7 x 8,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P60 - Le navire SS [B]ogstad dans la cale sèche

Title: Le navire SS [B]ogstad dans la cale sèche

ID: P03-S02-D04-P60

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire SS [B]ogstad dans la cale sèche.

Des hommes travaillent sur le navire.

À droite se trouve un cheval attelé à une charrette.

Construit en 1894 à Christiania (ancien nom de Oslo) en Norvège par le chantier Nylands Verks et propriété de l'armateur norvégien Ferley & Eger, le Borgstad, un vapeur de 325 pieds affiche une jauge nette de 1982 tonneaux. Il est loué pour la saison par Dominion Coal Company de

Sydney, au Cap-Breton, Nouvelle-Écosse. Le navire, commandé par le capitaine Guillikson transporte du charbon entre cette ville minière et Montréal.

Dans la nuit du 23 juin 1901, il s'échoue près de Saint-Antoine-de-Tilly, à vingt milles à l'ouest de Québec. Curieusement, le charbonnier Cape Breton, propriété de cette compagnie minière s'échoue également la même nuit à environ 300 pieds du cargo norvégien.

L'après-midi suivant, le LORD STANLEY se dirige vers le lieu de l'accident, Il toue six chalands, propriété de J. S. Thom, qui serviront à transférer une partie de la cargaison des deux navires. Le lendemain, 24 juin, dix chalands supplémentaires seront sur les lieux. Allégé de quelques centaines de tonnes, le CAPE BRETON est remis à flot. Sa coque sondée par l'équipe de sauvetage semble intact et il se rend sans difficulté à Montréal.

Pour sa part, ce n'est que le 25 au matin que le Bogstad reprend sa route vers le même port, sans doute maintenu à flot par une pompe installée par l'équipe de sauvetage de W. T. Davie. Les deux navires y déchargent le reste de la cargaison de charbon et le vapeur norvégien revient à Québec pour y subir une inspection plus approfondie des fonds.

Le Bogstad s'ancre devant Québec le 28 juin, sa partie avant remplie d'eau. Une fois l'inspection terminée, il fait son entrée dans la cale sèche Lorne le premier juillet 1901. Le 26 juillet suivant, il quitte Lauzon et reprend sa route vers Sydney.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,6 x 10,1 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite au dos de la photographie : SS [B]ogstad in dock come [in] of [dah] yesterday

Note [generalNote]:

Il se peut que le nom du navire débute aussi par un A, un D ou G-.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S02-D04-P61 - Le navire de patrouille Constance accosté au quai

Title: Le navire de patrouille Constance accosté au quai

ID: P03-S02-D04-P61

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire de patrouille Constance accosté au quai avec à sa gauche le remorqueur Lord Stanley.

Six hommes travaillent sur la coque du Constance.

Le Constance a été construit en 1892 par Polson Iron Works, Owen Sound, Ontario pour le Ministère de la marine des pêcheries, mais a été transféré au moment de sa livraison au Service canadien des douanes. Son lancement a eu lieu le 12 novembre 1891. Ses dimensions sont de (en pieds): longueur : 115.58, largeur, 19.58, creux : 11.25 ; il a une jauge nette de 185 tonneaux et il possède une hélice actionnée par un moteur compound (18-36 x 24) de 50 NHP qui lui procure une vitesse de 11 nœuds. Sur cette photographie, il est blanc, mais il a été repeint en noir plus tard.

Il fut opéré par le Service de la prévention des douanes et basé à Gaspé en 1897, puis retourné au Ministère de la marine et des pêcheries en 1908. Au service de la Marine canadienne de 1914 à 1919. Vendu en 1920 et utilisé comme caboteur jusqu'au début des années 1930. Loué toutefois par le Service de la prévention des douanes en 1928-1929. Retiré du registre en 1966. Ses autres propriétaires : W.N. MacDonald, Sydey, Nouvelle-Écosse, 1919 et Margaree Steamship Co Ltd, 1927

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 12,6 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P62 - Le vapeur Adriatic au repos sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Le vapeur Adriatic au repos sur les plans horizontaux du plan de halage

ID: P03-S02-D04-P62

Date: [ca 1900] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du vapeur Adriatic au repos sur les plans horizontaux sur le plan de halage.

Construit à Lévis en 1883 par A.T. Beaulieu sous le nom de Lévis (ON 85752) pour Lévis Maritime & Industrial Co, ce vapeur subira plusieurs transformations au cours de sa carrière. Il sera d'abord utilisé comme traversier, puis remorqueur.

Dimensions au registre, en pieds : longueur : 96.0, largeur : 20.0, creux : 9.0
Jauge brute : 157 tonneaux
Moteur à vapeur deux cylindres, 14-31 x 22 pouces, construit par A.T. Beaulieu
Au moment de sa construction, son certificat l'autorise au transport de 350 passagers.
En 1900, il est reconstruit par J.C. Kains de Québec, renommé AdriaticC et sa jauge passe à 156 tonneaux. En 1905, W. Hackett lui fait subir de nouvelles modifications qui portent sa jauge à 126 tonneaux. On lui donne alors le nom William Hackett.
Propriétaires :
Lévis Maritime & Industrial Co de Lévis, 1886-1895
L.C. Webster, de Québec, 1901
Quebec Transportation & Forwarding Co, 1907
Le 14 mai 1912, une voie d'eau se déclare à bord et on l'échoue à Grand River au Nouveau-Brunswick où on le déclare irréparable.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,8 x 9,5 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P63 - Femme assise en compagnie de deux chiens

Title: Femme assise en compagnie de deux chiens

ID: P03-S02-D04-P63

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une femme assise sur la première marche d'un petit escalier ; elle est dos à la porte en bois de l'écurie voisine de la maison des Davie (Homestead). Elle est vêtue d'une robe noire avec un foulard de dentelle blanche. Elle est également en compagnie de deux chiens.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,9 x 9,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P64 - Le remorqueur Lord Strathcona accosté à l'entrée de la cale sèche Lorne

Title: Le remorqueur Lord Strathcona accosté à l'entrée de la cale sèche Lorne

ID: P03-S02-D04-P64

Date: [entre 1902 et 1905] (date of creation)

Scope and content:

Une fin de saison bien remplie pour le Lord Strathcona, accosté à l'entrée de la cale sèche Lorne à Lauzon. Le remorqueur a subi quelques modifications depuis son entrée en service en 1902., modifications qui apparaissent d'ailleurs sur une photographie publiée dans le quotidien « Montreal Star », édition du 15 juin 1905. Une nouvelle timonerie surélevée abrite la roue auxiliaire et le compas magnétique et donne une visibilité accrue au barreur. Elle est protégée par un pavois peint en blanc. La timonerie originale, construite sur le même pont que les embarcations de sauvetage a été élargie et connaît sans doute une nouvelle vocation. Le foc (voile avant) a été retiré et le pavois du pont teugue (pont avant) est désormais peint en blanc. Le Lord Strathcona a porté assistance à de nombreux navires au cours de sa carrière de remorqueur de sauvetage, appuyé par la goélette G.T.D. Cette dernière cèdera sa place au navire de service TRAVERSE (ON 161435) en 1930.

Parmi la liste des sauvetages accomplis par le Lord Strathcona, citons le Protector (embouchure de la rivière Saguenay, 1903), le Stord (Sainte-Anne-des-Monts, 1903), le Manchester Trader (Île d'Anticosti, 1903), le Bavarian (Chenal Saint-Thomas, 1905), le Wastwater (Ile d'Anticosti, 1905), le Kensington (Matane, 1905), le Bengore Head (Île-aux-Lièvres, 1915), le Orthia (Récif de l'Île Blanche, 1922), le Québec (Récif de l'Île Blanche, 1930), suivi du Hochelaga (Rocher aux Oiseaux, Îles-de-la-Madeleine, 1930), le Cymbeline (Ile d'Anticosti, 1932), le Cairndhu (Traverse, 1932), le Euphorbia (Ile d'Anticosti, 1932), le Cymbeline (Ile d'Anticosti, 1932), le North Shore (Îlets Caribou, 1933), le Simonburn (Battures de Beauport, 1933), le Pennyworth (Île d'Orléans, 1933), le Beaverdale (Traverse, 1933), Capo Lini (Îles du Bic, 1940), le Lachinedoc (Île-aux-Coudres, 1940), Hild (Petite Vallée, 1940), le South Whales et le Empire Kudu (Labrador, 1941), le Empire Energy (Big Brook, Terre-Neuve, 1941), le Mount Taygettus (Berthier, 1941) et le Michalis (Pont de Québec, 1941), le Cape Marato (Grandes Bergeronnes, 1943), le Kelowna Park (Chicoutimi, 1943), le Fort Thonpson (Iles du Bic, 1943), le Crystal Park (Sillery, 1943), le Fort Douglas (Île-aux-Coudres, 1945).

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 13,8 x 9,6 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P65 - Le traversier d'hiver Plessis accosté au quai

Title: Le traversier d'hiver Plessis accosté au quai

ID: P03-S02-D04-P65

Date: [entre 1910 - 1931] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier d'hiver Plessis accosté au quai. On voit des chevaux sur le pont qui ont fait la traversée entre Québec et Lévis et un travailleur qui repeint ou lave la coque du navire. Le Plessis fut construit en moins de trois mois par Geo T. Davie & Sons de Lauzon en 1910 pour « La Traverse de Lévis Ltée » et lancé le 20 octobre 1910. Jumeau du Colomb, il portait le numéro de coque 6. Il assure le service de traversée entre Québec et Lévis du 25 novembre 1910 jusqu'à son remplacement en décembre 1931 par le duo Cité de Lévis et Cité de Québec. Il mesurait en pieds 120,5 de long, 34,0 de large et 15,25 de creux et avait un jauge brute de 559 tonneaux. Il possédait un moteur à vapeur triple expansion, 15 1/2-25-42 x 30 pouces, construit par Canadian General & Shoe Machinery Co de Lévis, développant une puissance de 630 CV environ. Il fut retiré du service en 1931.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,1 x 9,3 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite au dos de la photographie : Built in 1910

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P66 - Le traversier d'hiver Colomb sillonnant le fleuve Saint-Laurent

Title: Le traversier d'hiver Colomb sillonnant le fleuve Saint-Laurent

ID: P03-S02-D04-P66

Date: [entre 1910 - 1931] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier d'hiver Colomb naviguant sur le fleuve Saint-Laurent.

Le traversier d'hiver Colomb (ON 126926), construit en moins de trois mois par Geo T.

Davie & Sons de Lauzon en 1910 pour « La Traverse de Lévis Ltée ». Il portait le numéro de coque 5. Navire jumeau du PLESSIS, il est lancé le 16 novembre 1910. Il assure le service de traversée entre Québec et Lévis à compter du 25 novembre suivant jusqu'à son remplacement en décembre 1931 par le duo CITÉ DE LÉVIS et CITÉ DE QUÉBEC.

Dimensions au registre, en pieds : longueur : 120.5, largeur : 34.0, creux : 15.25

Jauge brute : 559 tonnes

Moteur à vapeur triple expansion, 15 1/2-25-42 x 30 pouces, construit par Canadian General & Shoe Machinery Co de Lévis, développant une puissance de 630 CV environ.

Il a été démoli en 1937.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,1 x 9,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S02-D04-P67 - Maison familiale à la campagne

Title: Maison familiale à la campagne

ID: P03-S02-D04-P67

Date: [1896-1910] (date of creation)

Scope and content:

Grande maison familiale deux étages située à la campagne dans le bois.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 10,6 x 8,5 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S02-D05 - ScrapbookTitle: ScrapbookID: P03-S02-D05Date: 1895-1909 (date of creation)Scope and content:

Il s'agit d'un album de coupures de format in-folio, de 150 feuilles environ recto-verso, renfermant des photographies (tirages d'amateur, professionnels, de presse, cyanotypes, carte postales), des coupures de presse et bandes dessinées illustrant surtout des sujets maritimes et humoristiques, ainsi que des timbres et des billets de toutes sortes rassemblés par M. George Taylor Davie entre 1895 et 1909.

Physical description: 8 cm d'un document textuelLanguage of the material:

anglais

Location of originals:

P03 - R10-E3-T4-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
 - Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S02-D06 - Livre de recettesTitle: Livre de recettesID: P03-S02-D06

Date: [1850-1920] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un livre de recette familial manuscrit rédigé par plusieurs femmes de la famille Davie dont Mary-Euphémia Patton épouse de M. George Taylor Davie. Quelques photographies sont insérées à l'intérieur du livre.

Physical description: 3 cm d'un document textuel

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 - R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
-

File: P03-S02-D07 - Carte de remerciement des funérailles de Madame George T. Davie

Title: Carte de remerciement des funérailles de Madame George T. Davie

ID: P03-S02-D07

Date: 1920 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un carte de remerciement des funérailles de Mary Patton Davie épouse de George Taylor Davie décédé en 1920.

Physical description: 0,1 cm d'un document textuel

Language of the material:

français

Location of originals:

P03 - R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
-

File: P03-S02-D08 - Arbre généalogique

Title: Arbre généalogique

ID: P03-S02-D08

Date: après 1900 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant des photocopies de l'arbre généalogique de la famille Davie réalisé par madame Fleur Garneau Whitworth.

Physical description: 0,2 cm de documents textuels

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 - R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
-

Series: P03-S03 - 4e Génération: George Duncan Davie, Allison Cufaude Davie, Mary Elizabeth Davie

Title: 4e Génération: George Duncan Davie, Allison Cufaude Davie, Mary Elizabeth Davie

ID: P03-S03

Date: 1820-1956 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une série contenant des documents conservé à partir de la 4e génération de la famille Davie sous l'autorité de George Duncan Davie (1873-1937), Allison Cufaude Davie (1870-1951) et Mary Elizabeth Davie (1875-1940).

Physical description: 15,2 cm de documents textuels. – 119 photographies. – 1 carte postale. – 2 dessins.

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E1-T3-1

P03 – R10-E1-T3-2

P03 – R10-E3-T3-1

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

File: P03-S03-D01 - The Holy Bible

Title: The Holy Bible

ID: P03-S03-D01

Date: 1875-1956 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant la bible catholique de Mary Elizabeth Davie (1875-1940) offert par sa mère le 4 juillet 1875. La bible contient des coupures de presse concernant des naissances (1899-1956), des mariages (1876-1901) dont celle de Fleur Garneau en 1952, des avis de décès (1872-1940) et des articles concernant le chantier maritime. De plus, le dossier contient huit photographies (portraits) et de la correspondance.

Physical description: 7 cm de documents textuels. - 8 photographies.

Language of the material:

anglais

français

Location of originals:

P03 – R10-E1-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
-

File: P03-S03-D02 - Album photo, grand

Title: Album photo, grand

ID: P03-S03-D02

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

L'album de photographies témoigne, par 89 vues panoramiques et quelques coupures de presse, des chantiers maritimes en activité entre 1933 et 1950. L'album est de style ancien avec une couverture verte et des pages en feuille de carton noir. Il porte le titre : Photographs et il a été fabriqué aux États-Unis.

Physical description: 0,2 cm de documents textuels. - 90 photographies. - 1 carte postale. - 2 dessins.

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Supports multiples (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P001 - Le patrouilleur de guerre Q082 reposant sur le plan de halage

Title: Le patrouilleur de guerre Q082 reposant sur le plan de halage

Title [parallel]: Q082 1942

ID: P03-S03-D02-P001

Date: 1942 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du patrouilleur côtier de guerre de classe « Fairmile » Q082 de la Marine canadienne, mis en service le 27 mai 1942 reposant sur le plan de halage de Lévis. Une explosion dans le compartiment moteur l'a détruit partiellement le 7 septembre 1944 au quai de Gaspé. Après la Deuxième Guerre, sa coque est achetée par Stanley C. Alexander, résident de Gaspé. Elle passe ensuite aux mains de Walter A Kruse et puis, aux frères Valmont

et Joseph Poirier de Gaspé qui tenteront d'en faire un bar et un salon de danse. Elle est finalement vendue à l'étranger et son sort final nous est inconnu.

On aperçoit derrière lui le traversier Bienville, construit durant l'hiver 1924-1925 aux chantiers maritimes Baxter & McKie, de Old Kirkpatrick, en Écosse, pour le compte de la Traverse de Lévis. Il traversa l'Atlantique par ses propres moyens sous le nom de McKie et arriva à Québec le 17 août 1925. On lui donna le nom de Bienville au cours de l'hiver 1927-1928 et il resta en service jusqu'en juillet 1969.

Derrière les deux navires, on distingue le Château Fontenac et à droite, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 30,7 x 10,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S03-D02-P002 - Le patrouilleur de guerre Q082 de face reposant sur le plan de halage

Title: Le patrouilleur de guerre Q082 de face reposant sur le plan de halage

Title [parallel]: Q082 1942

ID: P03-S03-D02-P002

Date: 1942 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du patrouilleur côtier de guerre de classe « Fairmile » Q082 de la Marine canadienne, mis en service le 27 mai 1942 reposant sur le plan de halage de Lévis.

Une explosion dans le compartiment moteur l'a détruit partiellement le 7 septembre 1944 au quai de Gaspé. Après la Deuxième Guerre, sa coque est achetée par Stanley C. Alexander, résident de Gaspé. Elle passe ensuite aux mains de Walter A Kruse et puis, aux frères Valmont et Joseph Poirier de Gaspé qui tenteront d'en faire un bar et un salon de danse. Elle est finalement vendue à l'étranger et son sort final nous est inconnu.

On aperçoit à droite le traversier Bienville, construit durant l'hiver 1924-1925 aux chantiers maritimes Baxter & McKie, de Old Kirkpatrick, en Écosse, pour le compte de la Traverse de Lévis. Il traversa l'Atlantique par ses propres moyens sous le nom de McKie et arriva à Québec le 17 août 1925. On lui donna le nom de Bienville au cours de l'hiver 1927-1928 et il resta en service jusqu'en juillet 1969.

À droite du navire, on distingue l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie : "Exiger les produits Ogilvie".

Cinq travailleurs se trouvent sur la photographie, dont deux qui s'occupent précisément du Q082.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,9 x 10,7 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P004 - Vue générale du chantier de Lévis

Title: Vue générale du chantier de Lévis

Title [otherInfo]: 1943

ID: P03-S03-D02-P004

Date: 1943 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une vue générale du chantier de Lévis probablement prise d'une fenêtre de la maison Homestead.

On peut voir neuf navires environ, les rails de chemins de fer menant au quai Paquet, ainsi que l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

[F]ort Laurentien

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,9 x 10,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P005 - Le caboteur Mont Logan sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Le caboteur Mont Logan sur les plans horizontaux du plan de halage

Title [parallel]: Mont Logan

ID: P03-S03-D02-P005

Date: 1939 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du caboteur en bois Mont Logan reposant sur les plans horizontaux du plan de halage pour réparation. Il fut construit en 1939 à Sainte-Anne-des-Monts en Gaspésie. Il a été la propriété de Florian Simard de 1939 à 1955. En fait, il entra en collision avec le vapeur Cape Breton le 24 octobre 1955. À la suite de l'accident, il devint la propriété de Jacques Simard et ce, jusqu'en 1959.

Fermeture du registre le 23 février 1960.

Complètement à droite se trouve l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 30,9 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P006 - La Goélette Mont Murray en compagnie du Sea Duck sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

Title: La Goélette Mont Murray en compagnie du Sea Duck sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

ID: P03-S03-D02-P006

Date: [ca 1942] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Mont Murray accompagnée d'un yacht de plaisance non identifié et du yacht de plaisance Sea Duck, tous trois sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis. Le Mont Murray fut construit en 1940 à la Malbaie par Ernest Boudreau pour Joseph Gagné, de la Malbaie également.

Complètement à gauche de la photographie, on peut voir la compagnie de "P.E. Begin Limitée, négociants en gros Farine de grains" et un homme vêtu de blanc avec une casquette.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P007 - Le navire Roberval sur le plan de halage de Lévis

Title: Le navire Roberval sur le plan de halage de Lévis

ID: P03-S03-D02-P007

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Roberval reposant sur le plan de halage de Lévis.

Le Roberval (ON 104887) : ce navire est construit en 1895 sous le nom de Savoy à Montrose en Écosse par Montrose Shipbuilding & Engineering Co Ltd. Henri Menier, propriétaire de l'Île d'Anticosti, s'en porte acquéreur au coût de 130 000 francs et il est livré au Havre, France. D'une capacité de 340 tonnes, il est utilisé pour le transport de marchandises entre l'Île d'Anticosti et Québec. Enregistré dans une société anglaise du nom de Société industrielle et commerciale du Bas Saint-Laurent. Il effectue une dernière saison de navigation pour la famille Menier en 1925 qu'il a servi pendant trente ans et qui sera remplacé en 1926 par le Fleurus. En 1930, il est enregistré au nom de DesMonts Shipping à Montréal. Vendu à la ferraille, il restera au quai de Rimouski pendant quelques années. Le 29 août 1942, il entre en collision avec le RICHELIEU de la compagnie Canada Steamship Line. Renfloué et remis à neuf par le chantier de Sorel en 1945, on lui installe un moteur diesel et il reprendra la mer sous le nom de Roberval.

Il a été loué par Newfoundland Canada Steamship vers la fin des années 1940 et par Clarke Steamship en 1953, 1954 et 1958.

En 1946, il était immatriculé à Québec, propriété de Savoy Shipping. En 1959, il portait de nouveau le nom Savoy et en 1964, celui de Régent. En 1970, on le renomme Saba (Saba Navigation, de Sillery), puis entre 1970 et 1975, SAVOIE, propriété de Hauterive Navigation Inc, de Sainte-Foy.

À la gauche de celui-ci, il est possible de voir le navire le Mont Notre-Dame.

Le MONT NOTRE-DAME (ON 170720), construit en 1938 à Saint-Joseph-de-la-Rive par Joseph-Zélada Desgagnés et ses trois fils pour eux-mêmes. Elle arrive à Québec le 23 mai 1938 et le chantier Davie Brothers se chargea de faire l'installation de son moteur propulsif. Cette

goélette a été détruite par un incendie au musée maritime de Saint-Joseph-de-la-Rive le 24 avril 1998.

À droite du Roberval, on voit les entrepôts de farine appartenant aux compagnies Ogilvie et Regal, ainsi qu'une vieille voiture noire.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,5 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S03-D02-P008 - Le navire Roberval sur le plan de halage de Lévis

Title: Le navire Roberval sur le plan de halage de Lévis

ID: P03-S03-D02-P008

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Roberval reposant sur le plan de halage de Lévis.

Le Roberval (ON 104887) : ce navire est construit en 1895 sous le nom de Savoy à Montrose en Écosse par Montrose Shipbuilding & Engineering Co Ltd. Henri Menier, propriétaire de l'Île d'Anticosti, s'en porte acquéreur au coût de 130 000 francs et il est livré au Havre, France. D'une capacité de 340 tonnes, il est utilisé pour le transport de marchandises entre l'Île d'Anticosti et Québec. Enregistré dans une société anglaise du nom de Société industrielle et commerciale du Bas Saint-Laurent. Il effectue une dernière saison de navigation pour la famille Menier en 1925 qu'il a servi pendant trente ans et qui sera remplacé en 1926 par le FLEURUS. En 1930, il est enregistré au nom de DesMonts Shipping à Montréal. Vendu à la ferraille, il restera au quai de Rimouski pendant quelques années. Le 29 août 1942, il entre en collision avec le RICHELIEU de la compagnie Canada Steamship Line. Renfloué et remis à neuf par le chantier de Sorel en 1945, on lui installe un moteur diesel et il reprendra la mer sous le nom de Roberval.

Il a été loué par Newfoundland Canada Steamship vers la fin des années 1940 et par Clarke Steamship en 1953, 1954 et 1958.

En 1946, il était immatriculé à Québec, propriété de Savoy Shipping. En 1959, il portait de nouveau le nom Savoy et en 1964, celui de Régent. En 1970, on le renomme Saba (Saba Navigation, de Sillery), puis entre 1970 et 1975, Savoie, propriété de Hauterive Navigation Inc, de Sainte-Foy.

À la gauche de celui-ci, il est possible de voir le navire le Mont Notre-Dame.

Le Mont Notre-Dame (ON 170720), construit en 1938 à Saint-Joseph-de-la-Rive par Joseph-Zélada Desgagnés et ses trois fils pour eux-mêmes. Elle arrive à Québec le 23 mai 1938 et le chantier Davie Brothers se chargea de faire l'installation de son moteur propulsif. Cette goélette a été détruite par un incendie au musée maritime de Saint-Joseph-de-la-Rive le 24 avril 1998. À droite du Roberval, on voit les entrepôts de farine appartenant aux compagnies Ogilvie et Regal, ainsi qu'une vieille voiture noire.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,5 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P009 - La goélette F.W.L. Transport amarrée au quai à Lévis

Title: La goélette F.W.L. Transport amarrée au quai à Lévis

ID: P03-S03-D02-P009

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette F.W.L. Transport construite en 1940 à la Petite-Rivière-Saint-François amarrée au quai. Elle a coulé suite à une collision avec le cargo Willowbranch (ex Saskatoon) le 20 juin 1955 à un mille de l'Anse Pleureuse en Gaspésie.

En arrière-plan se trouve le yacht privé Sea Duck et l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 30,9 x 9,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P010-1 - Lancement du caboteur en bois, le Mont Logan 1er oct. 1939

Title: Lancement du caboteur en bois, le Mont Logan 1er oct. 1939

ID: P03-S03-D02-P010-1

Date: 1939-10-01 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une carte postale illustrant le lancement du caboteur en bois Mont Logan le 1er octobre 1939 à l'Anse de Sainte-Anne-des-Monts.

Il a été la propriété de Florian Simard de 1939 à 1955. En fait, il entra en collision avec le vapeur Cape Breton le 24 octobre 1955. À la suite de l'accident, il devint la propriété de Jacques Simard et ce, jusqu'en 1959.

Fermeture du registre le 23 février 1960.

Physical description: 1 photographie : 1 carte postale n&b ; 13,9 x 8,8 cm

Language of the material:

français

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Accompanying material:

Une annotation se trouve à l'endos de la carte postale. Voir le P03-S03-S02-P010-2.

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P010-2 - Annotation de la carte postale Lancement du caboteur en bois, le Mont Logan 1er oct. 1939

Title: Annotation de la carte postale Lancement du caboteur en bois, le Mont Logan 1er oct. 1939

ID: P03-S03-D02-P010-2

Date: 1939-10-01 (date of creation)

Scope and content:

Inscription sur la carte postale à l'encre bleue au dos de la carte postale : Anse Ste Anne des Monts ; Monsieur ; J'ai bien reçu la belle photo de mon bateau. il me fait plaisir de vous en remercier et en même temps d'avoir une photo de votre Doch ; Bien à vous ; Capt Florian Simard ; M.V. Mont Logan

Physical description: 1 photographie : 1 carte postale n&b ; 13,9 x 8,8 cm

Language of the material:

français

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Accompanying material:

Voir P03-S03-D02-P010-1 pour le devant de la carte postale.

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P011 - Navire installé sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Navire installé sur les plans horizontaux du plan de halage

ID: P03-S03-D02-P011

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire reposant sur les plans horizontaux du plan de halage pour réparation. Plusieurs travailleurs s'activent autour du navire. En arrière-plan, on voit le traversier Siméon.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,2 x 10,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P012 - Arrivé du G.T.D. à Lévis

Title: Arrivé du G.T.D. à Lévis

Title [parallel]: M/ G.C.D. 1939

ID: P03-S03-D02-P012

Date: 1939 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du caboteur en acier G.T.D. construit en 1936 par George T. Davie & Sons à Lauzon et appartenant à la compagnie Davie Transportation Co Ltd. Il arrive au quai à Lévis. À droite en arrière-plan, les entrepôts de farine appartenant aux compagnies Robin Hood et Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve sépia ; 31,4 x 9,7 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P013 - Le N.D. après sa collision avec le Hercule

Title: Le N.D. après sa collision avec le Hercule

Title [parallel]: Crane Island collision 1939

ID: P03-S03-D02-P013

Date: 1940-11-05 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette N.D. après sa collision avec le Hercule. Elle fut construite en 1929 à l'Île-aux-Coudres, près du quai de Saint-Bernard par Wilfrid Mailloux. Son constructeur utilisa les fonds du François-Xavier, lui-même construit à Petite-Rivière-Saint-François en 1906

et démantelé en 1928. Elle entra en collision avec le Hercule au large de Sainte-Croix-de-Lotbinière le 5 novembre 1940 et s'échoua à Sainte-Anne-de-Beaupré le 31 juillet 1946. Deux hommes se trouvent sur le pont principal.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,0 x 9,7 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P014 - Le N.D. après sa collision avec le Hercule

Title: Le N.D. après sa collision avec le Hercule

Title [parallel]: Crane Island collision 1939

ID: P03-S03-D02-P014

Date: 1940-11-05 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette N.D. après sa collision avec le Hercule. Elle fut construite en 1929 à l'Île-aux-Coudres, près du quai de Saint-Bernard par Wilfrid Mailloux. Son constructeur utilisa les fonds du François-Xavier, lui-même construit à Petite-Rivière-Saint-François en 1906 et démantelé en 1928. Elle entra en collision avec le Hercule au large de Sainte-Croix-de-Lotbinière le 5 novembre 1940 et s'échoua à Sainte-Anne-de-Beaupré le 31 juillet 1946. Deux hommes se trouvent sur le pont principal.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 9,7 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P015 - Vue générale du chantier de Lévis

Title: Vue générale du chantier de Lévis

ID: P03-S03-D02-P015

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une vue générale du chantier de Lévis pendant la seconde guerre mondiale. Il s'y trouve plusieurs navires en hivernage : à gauche (premier groupe), le St-Fidèle Trader construit en 1933 à St-Fidèle ; le Irma M. construit en 1937 à St-Louis-de-Lotbinière ; possiblement le remorqueur Dolphin construit en 1881 à Montréal et un petit navire de service non-identifié. À droite (deuxième groupe), le Maurice M. construit en 1940 à Sainte-Anne-des-Monts ; le Méchins construit en 1933 à Cap-Chat ; une petite goélette nonidentifiée au cabinage particulier et le S.S. Saguenay Trader construit en 1921 à Chicoutimi. Complètement à droite, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Robin Hood.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,2 x 9,0 cm

Note [generalNote]:

Sources : MARCIL, Eileen Reid. Au rythme des marées - l'histoire des chantiers maritimes Davie, McClelland & Stewart Inc., 1997, p.238.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P016 - Un homme sur le quai de Lévis

Title: Un homme sur le quai de Lévis

ID: P03-S03-D02-P016

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une homme seul sur le quai de Lévis.

En arrière-plan, on voit les entrepôts de farine appartenant aux compagnies Ogilvie et de J.L. Demers.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,2 x 9,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P017 - Le navire Fleurus amarré au quai

Title: Le navire Fleurus amarré au quai

Title [parallel]: S.S. Flures 1941

ID: P03-S03-D02-P017

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire passagers Fleurus amarré au quai. Il fut construit en 1926 au chantier Le Trait en France et devait porter le nom Vimy, mais Gaston Menier, le chocolatier belge propriétaire de l'île d'Anticosti, changea d'avis au dernier moment.

En 1926, il passe aux mains de Anticosti Shipping Company de Montréal qui l'opère jusqu'en 1956. Le 20 octobre 1953, la Davie Brother soumissionne pour refaire entièrement la timonerie au coût de 3 635 \$. Le treuil de l'ancre fut réparé par la Davie Brothers Ltd vers le 22 octobre 1954, totalisant 1 185 \$.

Ce navire de passagers remplaça le Savoy. Il faisait des croisières durant la saison estivale entre Montréal et les principaux ports du golfe Saint-Laurent. Il servait aussi au transport de passagers et de marchandises pour la papetière Consolidated Bathurst Ltd entre l'Île d'Anticosti et les ports de la côte-est, avec des voyages occasionnels à Goose Bay au Labrador. Il fut remplacé en 1956 par le Anticosti, mais acheté en Floride en 1963 par Al G. Kelley and Miller Brothers Circus pour en faire un cirque flottant. Il devait offrir des spectacles le long des côtes des provinces maritimes. Alors qu'il se préparait à quitter Yarmouth vers Shelburne, le feu se déclara à bord. Alourdi par l'eau accumulée dans ses cales, il coula au pied du quai. Renfloué, il fut remorqué au large et coulé en eaux profondes.

À gauche de la photographie, on voit les restes de la cale sèche flottante, le « bloc » et derrière, le Siméon (ex Rivière-du-Loup 1, ex Brandon) construit en 1902 à Wilmington, Delaware aux USA). À droite, il y a un caboteur en bois non-identifié.

Quelques hommes travaillés sur le Fleurus et le caboteur non-identifié.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,3 x 10,2 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P018 - La goélette Comté Matane en réparation

Title: La goélette Comté Matane en réparation

ID: P03-S03-D02-P018

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Comté Matane construite en 1940 à Matane et renommée Roden D. en 1957 et Monica L. en 1959.

Vers 21h45, le 29 novembre 1959, à 3 milles au large de Sept-Îles, elle entre en collision avec des glaces et défonce son bordé babord. L'équipage fut secouru par le North Voyageur (Clarke Steamship Co Ltd) qui se trouvait à proximité. Le Longboat toua la goélette jusqu'au quai où elle sombra le 30 novembre 1959 à 1h00. Elle fut renflouée, tirée à terre avec l'aide du Donpaco et de quelques tracteurs, réparée temporairement, à nouveau touée jusqu'à Clarke City où elle passa l'hiver et reprit le large le printemps suivant vers le chantier maritime Davie Brothers Ltd. de Lévis pour réparations finales, estimées à 21 500 \$.

Elle fut louée de 1961 à 1964 pour la série télévisée "Rue de l'Anse", tournée à Les Méchins par Radio-Canada. Pour le temps du tournage, on lui donna le nom de La Gentille, alors sous le commandement du comédien Gilles Pelletier. Depuis 1976, elle terminait ses jours à Kamouraska. Elle fut démolie dans les années 1980.

En arrière-plan, on distingue le Château-Frontenac et à droite, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 30,2 x 8,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P019 - Le cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis

Title: Le cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis

Title [parallel]: S.S. Nedaynco 1941M/V St Ulric

ID: P03-S03-D02-P019

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis. Il fut construit en 1920 par Toledo Shipbuilding Co Ltd, Toledo, Ohio, USA sous le nom de Santa Isabel pour Santa Steamship Corp. – American & Cuban Steamship Line Inc.

Il fut acheté en 1940 par la compagnie Krogstad Dampskibsrederi A/S et administré par George Hanson à Oslo. Après avoir quitté la Nouvelle-Orléans le 29 mai 1940 en direction de Christobal, dans la zone du canal de Panama, avec une cargaison générale destinée à l'Armée américaine, il est torpillé par le sous-marin allemand U-158 le 3 juin 1942 et coule dans le détroit de Yucatan.

La goélette à droite est le St Ulric construite en 1924 à Montmagny sous le nom de Daisy pour Price Navigation Co Ltd. Achetée le 21 septembre 1932 par Jean-Baptiste Desrosiers, de Saint-Ulric pour la somme de 2500\$, elle fut reconstruite en 1947 à Saint-Laurent sur l'Île d'Orléans. Au cours de sa carrière, elle fit le transport de granit qui servit à la construction de la croix de Gaspé en 1934. Suite à un naufrage près de la côte de Lauzon, on la ramena à Petite-Rivière-Saint-François où elle fut démolie sur place.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,3 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P020 - Le cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis

Title: Le cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis

Title [otherInfo]: 1941

ID: P03-S03-D02-P020

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du cargo norvégien Nidarnes (Nedaynco) accosté au quai de Lévis. Il fut construit en 1920 par Toledo Shipbuilding Co Ltd, Toledo, Ohio, USA sous le nom de Santa Isabel pour Santa Steamship Corp. – American & Cuban Steamship Line Inc.

Il fut acheté en 1940 par la compagnie Krogstad Dampskibsrederi A/S et administré par George Hanson à Oslo. Après avoir quitté la Nouvelle-Orléans le 29 mai 1940 en direction de Christobal, dans la zone du canal de Panama, avec une cargaison générale destinée à l'Armée américaine, il est torpillé par le sous-marin allemand U-158 le 3 juin 1942 et coule dans le détroit de Yucatan.

La goélette à droite est le St Ulric construite en 1924 à Montmagny sous le nom de Daisy pour Price Navigation Co Ltd. Achetée le 21 septembre 1932 par Jean-Baptiste Desrosiers, de Saint-Ulric pour la somme de 2500\$, elle fut reconstruite en 1947 à Saint-Laurent sur l'Île d'Orléans. Au cours de sa carrière, elle fit le transport de granit qui servit à la construction de la croix de Gaspé en 1934. Suite à un naufrage près de la côte de Lauzon, on la ramena à Petite-Rivière-Saint-François où elle fut démolie sur place.

À gauche, on voit partiellement le Simeon.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,2 x 9,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P021 - Trois navires (Jacques Cartier, Lanoraie II et Sea Duck) sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Trois navires (Jacques Cartier, Lanoraie II et Sea Duck) sur les plans horizontaux du plan de halage

ID: P03-S03-D02-P021

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier Jacques Cartier ; le Lanoraie II, un navire de la Garde Côtière Canadienne construit à Sorel en 1928, renommé Yvon Simard en 1956 et probablement le yacht privé Sea Duck, reposant sur les plans horizontaux du plan de halage
Un homme prend la pose au premier plan à droite.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,4 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P022 - Vue générale du chantier de Lévis

Title: Vue générale du chantier de Lévis

Title [parallel]: S.S. Dalwarnic 29 aug, 1941 M/V De Vallier1941

ID: P03-S03-D02-P022

Date: 1941-08-29 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une vue générale du chantier de Lévis et de plusieurs navires : la goélette De Villers (ex Frontenac) construite en 1889 à Lévis appartenant à la Compagnie de Navigation « J.D.V. » Ltée ; à l'arrière, le traversier Siméon (ex Rivière-du-Loup I, ex Brandon) construit en 1902, Wilmington, Delaware aux USA qui fut la propriété de La Compagnie Traverse Rivière-du-Loup-Tadoussac Limitée, filiale de Clarke Steamship Co Ltd, qui assurait le service entre Rivière-du-Loup, Saint-Siméon et Tadoussac ; le caboteur A.C.D. construit en 1937 à Lauzon et deux cargos de la compagnie « Canada Atlantic Transit Co Ltd » : le Dalwarnic (ex Canadian Harvester) construit en 1933 à Port Arthur en Ontario et le Canatco (ex Canadian Gunner)

construit en 1933 à Collingwood en Ontario. Ce dernier a coulé le 25 octobre 1942. La goélette à droite, près du bâtiment Ogilvie, n'a pas été identifiée. Le yacht privé sous les toiles au centre pourrait être le Sea Duck.

Le Dalwarnic est au chantier pour des travaux d'entretien et de réparation.

En arrière-plan, on voit Québec avec le Château Frontenac et à droite, les entrepôts de farine appartenant aux compagnies Ogilvie et P.E. Bégin.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 9,8 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Sources : MARCIL, Eileen Reid. Au rythme des marées - l'histoire des chantiers maritimes Davie, McClelland & Stewart Inc., 1997, p.239.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)

Item: P03-S03-D02-P023 - La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

Title: La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

Title [parallel]: "Tadoussc Transport" Damage 1941

ID: P03-S03-D02-P023

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage pour réparation. Elle fut construite en 1938 à Tadoussac par Armand et Joseph Imbeau pour Joseph E. Truchon, de Saint-Fidèle qui en resta propriétaire jusqu'en 1950. Elle se distinguait des autres goélettes par le fait que la cuisine était située dans le gaillard avant.

Elle entra en collision avec le patrouilleur H.M.C.S. Madawaska à un mille en aval du quai de Saint-Jean à l'Île d'Orléans, le jeudi 29 mai 1941. Son dernier propriétaire connu fut Charles J. Truchon (1951-1962), également de Saint-Fidèle.

Devant le navire, un homme prend la pose. À droite en arrière-plan, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Purity.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,4 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P024 - La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

Title: La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

Title [parallel]: "Tadoussac Transport" 1941

ID: P03-S03-D02-P024

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage pour réparation. Elle fut construite en 1938 à Tadoussac par Armand et Joseph Imbeau pour Joseph E. Truchon, de Saint-Fidèle qui en resta propriétaire jusqu'en 1950. Elle se distinguait des autres goélettes par le fait que la cuisine était située dans le gaillard avant.

Elle entra en collision avec le patrouilleur H.M.C.S. Madawaska à un mille en aval du quai de Saint-Jean à l'Île d'Orléans, le jeudi 29 mai 1941. Son dernier propriétaire connu fut Charles J. Truchon (1951-1962), également de Saint-Fidèle.

À gauche en arrière-plan, le Siméon et à droite, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,4 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P025 - La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

Title: La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

ID: P03-S03-D02-P025

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage pour réparation. Elle fut construite en 1938 à Tadoussac par Armand et Joseph Imbeau pour Joseph E. Truchon, de Saint-Fidèle qui en resta propriétaire jusqu'en 1950. Elle se distinguait des autres goélettes par le fait que la cuisine était située dans le gaillard avant.

Elle entra en collision avec le patrouilleur H.M.C.S. Madawaska à un mille en aval du quai de Saint-Jean à l'Île d'Orléans, le jeudi 29 mai 1941. Son dernier propriétaire connu fut Charles J. Truchon (1951-1962), également de Saint-Fidèle.

Devant le navire, un homme prend la pose. À droite en arrière-plan, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Purity.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,2 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P026 - La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

Title: La goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage

ID: P03-S03-D02-P026

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Tadoussac Transport reposant sur le plan de halage. Elle fut construite en 1938 à Tadoussac par Armand et Joseph Imbeau pour Joseph E. Truchon, de Saint-Fidèle qui en resta propriétaire jusqu'en 1950. Elle se distinguait des autres goélettes par le fait que la cuisine était située dans le gaillard avant.

Elle entra en collision avec le patrouilleur H.M.C.S. Madawaska à un mille en aval du quai de Saint-Jean à l'Île d'Orléans, le jeudi 29 mai 1941. Son dernier propriétaire connu fut Charles J. Truchon (1951-1962), également de Saint-Fidèle.

À gauche en arrière-plan, le Siméon et à droite, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Deux hommes se trouvent sur le quai.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,2 x 10,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P027 - Navires accostés au quai de Lévis

Title: Navires accostés au quai de Lévis

ID: P03-S03-D02-P027

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de plusieurs navires accostés au quai : en avant plan, l'A.C.D. construit en 1937 à Lauzon ; le St-Fidèle Trader construit en 1933 à St-Fidèle ; l'Irma M. construit en 1937 à St-Louis-de-Lotbinière) et le Miron L. construit 1922 à Sorel et en arrière plan : le yacht privé Sea Duck, les goélettes Métis, construit en 1951 à La Malbaie et S.S. Saguenay Trader, construit en 1921 à Chicoutimi et finalement, une goélette non-identifiée.

À gauche de la photographie, on voit un vieux pick-up qui transporte de la marchandise et l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Purity.

Quelques travailleurs se trouvent sur la photographie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,3 x 10,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P028 - Deux navires (Jacques Cartier et Lanoraie II) sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Deux navires (Jacques Cartier et Lanoraie II) sur les plans horizontaux du plan de halage

Title [parallel]: Jacques Cartier Lanovie Sea Duck 1941

ID: P03-S03-D02-P028

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du traversier Jacques Cartier et le Lanoraie II, un navire de la Garde Côtière Canadienne construit à Sorel en 1928, renommé Yvon Simard en 1956 reposant sur les plans horizontaux du plan de halage et probablement le yacht privé Sea Duck..

Un homme prend la pose au premier plan et on voit l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie à droite.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P029 - Le Helen M. II accosté au quai

Title: Le Helen M. II accosté au quai

Title [parallel]: "Helen M. II" 1941

ID: P03-S03-D02-P029

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Helen M. II (ex. Apockmaouchea) accostée au quai et vue de face. Elle fut construite en 1929 à Noank, Connecticut aux USA. Elle est la propriété de « Les Pétroles Inc. » de Québec.

À gauche, il y a le traversier Siméon (ex Rivière-du-Loup I, ex Brandon) construit en 1902 à Wilmington, Delaware, aux USA.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,5 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P030 - Le Helen M. II accosté au quai

Title: Le Helen M. II accosté au quai

Title [parallel]: "Helen M. II" 1941

ID: P03-S03-D02-P030

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette Helen M. II (ex. Apockmaouchea) accostée au quai Paquet et vue de dos. Elle fut construite en 1929 à Noank, Connecticut aux USA. Elle est la propriété de « Les Pétroles Inc. » de Québec.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve: n&b ; 31,4 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P031 - Quatre navires en hivernage

Title: Quatre navires en hivernage

Title [otherInfo]: 1941

ID: P03-S03-D02-P031

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de quatre navires en hivernage au quai de Lévis : du yacht privé Sea Duck, des goélettes Métis, construit en 1951 à La Malbaie et S.S Saguenay Trader, construit en 1921 à Chicoutimi et le caboteur en acier A.C.D. construit en 1937 à Lauzon.
À gauche se trouve l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Purity.
La scène se passe en hiver.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,3 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P032 - Quatre navires en hivernage

Title: Quatre navires en hivernage

Title [otherInfo]: 1941

ID: P03-S03-D02-P032

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de quatre navires en hivernage au quai de Lévis : du yacht privé Sea Duck, des goélettes Métis, construit en 1951 à La Malbaie et S.S Saguenay Trader, construit en 1921 à Chicoutimi et le caboteur en acier A.C.D. construit en 1937 à Lauzon. En arrière-plan le Irma M. et le St-Fidèle Trader.

À gauche se trouve l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Purity.

La scène se passe en hiver.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,3 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P033 - Vue générale du chantier de Lévis

Title: Vue générale du chantier de Lévis

Title [otherInfo]: 1941

ID: P03-S03-D02-P033

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une vue générale du chantier de Lévis et de plusieurs navires dont le Métis et le traversier Siméon.

En arrière-plan, on voit Québec avec le Château Frontenac et à droite les entrepôts de farine appartenant aux compagnies Ogilvie et P.E. Bégin.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 30,3 x 8,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P034 - Le Rimouski reposant sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

Title: Le Rimouski reposant sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

Title [otherInfo]: 1941

ID: P03-S03-D02-P034

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire passager Rimouski construit au chantier Marine Industries Limited de Sorel au coût de 216 000.00\$ et qui fait son entrée au service de La Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent Limitée en 1939. Le navire de 118 pieds hors tout, 115.4 pieds de longueur enregistrée, 28 pieds de largeur et de 348 tonneaux est muni d'un moteur diesel deux temps de marque Dominion Sulzer de cinq cylindres de 9 13/16 pouces de diamètre et d'une course de 13 pouces développant une puissance au frein de 330 chevaux, donnant ainsi au navire une vitesse de neuf nœuds et demi. Sa coque est renforcée pour la navigation dans les glaces et son port en lourd est de 110 tonnes. L'équipage se compose de 20 personnes. De plus, le navire peut transporter 120 passagers dont 10 en première classe logés en cabines doubles. Il relie Rimouski à Forestville et Ragueneau, service qu'il inaugure au mois d'août 1939.

En 1961, en association avec monsieur Léo Thibault de Matane, le capitaine Henri Piuze acheta le Rimouski et le revendit huit jours plus tard à des intérêts américains qui le transformèrent en navire de croisière sur la côte de la Floride. On le retrouvera toujours en 1961 aux mains de Pomeroy Shipping Co Ltd de Nassau, aux Bahamas, sous le nom de Bahama Venture, puis en 1965, appartenant à General Dynamics Corporation, Electric Boat Division, Groton, Connecticut, USA, renommé Sea Surveyor et utilisé comme navire océanographique. Il était immatriculé à Groton au USA. Il a coulé le 1er juillet 1969 dans l'Atlantique, à 275 milles nautiques au sud-est de New York. L'équipage a été rescapé par un navire de passage et débarqué en France.

Derrière le Rimouski, on aperçoit le Siméon (ex Rivière-du-Loup I) amarré au « bloc ». À droite, le Canatco (ex Canadian Gunner), construit en 1933 à Collingwood en Ontario, une goélette non identifiée et le Sea Duck. À gauche, on voit goélette non-identifiée.

En avant-plan, on voit un homme et au fond à droit, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie de farine Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P035 - Le Rimouski reposant sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

Title: Le Rimouski reposant sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

Title [otherInfo]: 1941

ID: P03-S03-D02-P035

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire passager Rimouski construit au chantier Marine Industries Limited de Sorel au coût de 216 000.00\$ et qui fait son entrée au service de La Compagnie de Transport du Bas Saint-Laurent Limitée en 1939. Le navire de 118 pieds hors tout, 115.4 pieds de longueur enregistrée, 28 pieds de largeur et de 348 tonnes est muni d'un moteur diesel deux temps de marque Dominion Sulzer de cinq cylindres de 9 13/16 pouces de diamètre et d'une course de 13 pouces développant une puissance au frein de 330 chevaux, donnant ainsi au navire une vitesse de neuf nœuds et demi. Sa coque est renforcée pour la navigation dans les glaces et son port en lourd est de 110 tonnes. L'équipage se compose de 20 personnes. De plus, le navire peut transporter 120 passagers dont 10 en première classe logés en cabines doubles. Il relie Rimouski à Forestville et Ragueneau, service qu'il inaugure au mois d'août 1939.

En 1961, en association avec monsieur Léo Thibault de Matane, le capitaine Henri Piuze acheta le Rimouski et le revendit huit jours plus tard à des intérêts américains qui le transformèrent en navire de croisière sur la côte de la Floride. On le retrouvera toujours en 1961 aux mains de Pomeroy Shipping Co Ltd de Nassau, aux Bahamas, sous le nom de Bahama Venture, puis en 1965, appartenant à General Dynamics Corporation, Electric Boat Division, Groton, Connecticut, USA, renommé Sea Surveyor et utilisé comme navire océanographique. Il était immatriculé à Groton au USA. Il a coulé le 1er juillet 1969 dans l'Atlantique, à 275 milles nautiques au sud-est de New York. L'équipage a été rescapé par un navire de passage et débarqué en France.

Derrière le Rimouski, on aperçoit le Siméon (ex Rivière-du-Loup I) amarré au « bloc ». À droite, le Canatco (ex Canadian Gunner), construit en 1933 à Collingwood en Ontario, une goélette non identifiée et le Sea Duck. À gauche, on voit goélette non-identifiée.

En avant-plan, on voit un jeune homme et au fond à droite, l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P036 - Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title: Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title [parallel]: S.S. Michalis ashore nov. 21 1941

ID: P03-S03-D02-P036

Date: 1941-11-21 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Michalis échoué sur le fleuve Saint-Laurent.

La photographie a été prise de Québec et donne sur la Rive-Sud avec le Pont de Québec à droite et l'embouchure des rivières Chaudière et Etchemin en face.

La scène se passe à l'automne.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 9,8 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P037 - Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title: Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title [parallel]: S.S. Michalis ashore nov. 21 1941

ID: P03-S03-D02-P037

Date: 1941-11-21 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Michalis échoué sur le fleuve Saint-Laurent.
La photographie a été prise de Québec et donne sur la Rive-Sud avec le Pont de Québec à droite et l'embouchure des rivières Chaudière et Etchemin en face.
La scène se passe à l'automne.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 9,9 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P038 - Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title: Le navire Michalis échoué sur le fleuve

ID: P03-S03-D02-P038

Date: 1941-11-21 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Michalis échoué sur le fleuve Saint-Laurent.
La photographie a été prise de Québec et donne sur la Rive-Sud avec le Pont de Québec à droite.
La scène se passe à l'automne.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,6 x 9,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P039 - Le caboteur Louis-Hébert sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

Title: Le caboteur Louis-Hébert sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis

Title [parallel]: M/V - Louis Hebert - 1942

ID: P03-S03-D02-P039

Date: 1942 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du petit caboteur en bois Louis Hébert reposant sur les plans horizontaux du plan de halage de Lévis. Il fut construit sous le nom de Ada M en 1929 par J.S. Gardner de Liverpool en Nouvelle-Écosse. En 1939, il prend le nom de Louis Hébert et La Compagnie de Navigation Charlevoix-Saguenay Limitée s'en porte acquéreur l'année suivante. Il a apporté une modeste contribution au service de traversier entre les deux rives de la rivière Saguenay. Il est vendu en 1943 à Maple Leaf Steamship Company Limited de Montréal. Il se perd finalement en mer au large du Cap San Rafael, en République Dominicaine, le 15 janvier 1944.

Il mesurait 136.3 pieds de longueur, jaugeait 247 tonneaux et était équipé d'un moteur six cylindres Fairbanks Morse & Company, développant 116 chevaux vapeur nominaux.

Sur la photographie, on peut distinguer dans la brume le Château Frontenac.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,4 x 10,6 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P040 - Le Elen Mary échoué à l'île Verte

Title: Le Elen Mary échoué à l'île Verte

ID: P03-S03-D02-P040

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Elen Mary échoué à l'île Verte en été 1941.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 8,9 x 6,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P041 - Le Elen Mary échoué à l'île Verte

Title: Le Elen Mary échoué à l'île Verte

ID: P03-S03-D02-P041

Date: 1941 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Elen Mary échoué à l'île Verte en été 1941. Se fut une perte totale.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,5 x 7,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P042 - La goélette W.E. Knock dans la souille

Title: La goélette W.E. Knock dans la souille

Title [otherInfo]: 1942

ID: P03-S03-D02-P042

Date: 1942-10-17 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette W.E. Knock installé dans la souille pour réparation.
Elle avait pour capitaine John Smith de Sorel.
Quatre hommes se trouve sur la photographie.
On voit également les deux entrepôts appartenant aux compagnies Ogilvie et Regal.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 29,4 x 14,2 cm

Note [generalNote]:

Source de la datation : La date a été trouvé dans le "Docking book".

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P043 - Proue de la goélette W.E. Knock

Title: Proue de la goélette W.E. Knock

Title [otherInfo]: 1942

ID: P03-S03-D02-P043

Date: 1942 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la goélette W.E. Knock installé dans la souille avec une vue sur la proue.
Elle avait pour capitaine John Smith de Sorel.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,6 x 24,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P044 - Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title: Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title [otherInfo]: 1942

ID: P03-S03-D02-P044

Date: 1941-11-21 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Michalis échoué sur le fleuve Saint-Laurent.

La photographie a été prise de Québec et donne sur la Rive-Sud avec le Pont de Québec à droite.

La scène se passe à l'automne.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,9 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P045 - Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title: Le navire Michalis échoué sur le fleuve

Title [otherInfo]: 1942

ID: P03-S03-D02-P045

Date: 1941-11-21 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Michalis échoué sur le fleuve Saint-Laurent.

La photographie a été prise de Québec et donne sur la Rive-Sud avec le Pont de Québec à droite et l'embouchure des rivières Chaudière et Etchemin en face.

La scène se passe à l'automne.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 30,6 x 9,6 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P046 - Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon

Title: Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon

ID: P03-S03-D02-P046

Date: 1933 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon.
On peut voir quelques travailleurs.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 30,9 x 9,7 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P047 - Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon

Title: Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon

ID: P03-S03-D02-P047

Date: 1933 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon.
On peut voir quelques travailleurs s'activer.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,0 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P048 - Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon

Title: Le navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon

Title [otherInfo]: 1933

ID: P03-S03-D02-P048

Date: 1933 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Charles R. Huntley en réparation au chantier de Lauzon.
On peut voir quelques travailleurs s'activer.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,1 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P049 - Le navire Copaco (Copo) en réparation

Title: Le navire Copaco (Copo) en réparation

Title [parallel]: "Copo" 1944

ID: P03-S03-D02-P049

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Copaco (Copo) en réparation probablement dans la souille au chantier A.C. Davie.

On peut voir plusieurs échelles l'entourant.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 13,0 x 17,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P050 - Trois navires (P.B. no3, Rivière-du-Loup II et Lord Stanley) reposant dans la cale

Title: Trois navires (P.B. no3, Rivière-du-Loup II et Lord Stanley) reposant dans la cale

Title [parallel]: Thor (sic) et Bar City vs Lord Stanley 1944

ID: P03-S03-D02-P050

Date: 1944 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de trois navires en cale : P.B. No 3 construit à Montmagny en 1926 pour Price Brothers Co Ltd ; à l'arrière-plan, le Rivière-du-Loup II (ex L'Île d'Orléans) construit par Davie Shipbuilding & Repairing Co Ltd en 1925 à Lauzon et à droite, le caboteur Bayfield, ex remorqueur Lord Stanley, ex navire hydrographique CGS Bayfield.

Acheté en 1945 par La Compagnie de Navigation J. de V. Ltée, il sera modifié par le chantier Montreal Dry Docks Ltd de Montréal. Il fera du cabotage sur le fleuve et le golfe Saint-Laurent, ainsi que le long des côtes américaines, le golfe du Mexique et les Antilles. Le Bayfield s'est perdu le 9 septembre 1949 à Cape St Mary's, près de St Bride's, Terre-Neuve. Tous les membres d'équipage étaient originaires de Lotbinière et s'en sont sortis sains et saufs.

On voit également les deux entrepôts de farine appartenant aux compagnies Ogilvie et Régal.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,9 x 11,0 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

La photographie porte la mention suivante : Thor (sic) et Bar City vs Lord Stanley.
Aucun navire du nom de Bar City n'a été trouvé dans les registres.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P051 - Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

Title: Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

ID: P03-S03-D02-P051

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté, probablement le Dick ou le Dock, reposant dans la souille.
En arrière-plan, on aperçoit l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,7 x 7,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P052 - Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

Title: Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

ID: P03-S03-D02-P052

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté, probablement le Dick ou le Dock, reposant dans la souille.
En arrière-plan, on aperçoit l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Regal ainsi que la compagnie dont J.B. Renaud & cie inc.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,7 x 7,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P053 - Le Sea Duck suspendu

Title: Le Sea Duck suspendu

Title [parallel]: Sea Duck 1945

ID: P03-S03-D02-P053

Date: 1945 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du yacht privé Sea Duck suspendu à l'aide d'une grue pour être déposé sur la voie ferrée.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,4 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P054 - Le Sea Duck déposé sur la voie ferrée

Title: Le Sea Duck déposé sur la voie ferrée

Title [parallel]: Sea Duck put on car 1945

ID: P03-S03-D02-P054

Date: 1945 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du yacht privé Sea Duck déposé sur le côté sur les rails de chemin de fer.
Quelques travailleurs s'activent autour.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,4 x 10,4 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P055 - Le remorqueur Tup Charlemagne sur les plans horizontaux du plan de halage

Title: Le remorqueur Tup Charlemagne sur les plans horizontaux du plan de halage

Title [parallel]: [...] Charlemagne

ID: P03-S03-D02-P055

Date: 1945 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du remorqueur Tup Charlemagne reposant sur les plans horizontaux du plan de halage pour réparation.

Deux autres navires inconnus se trouvent de chaque côté de lui.

On peut remarquer les rails de chemin de fer et quelques échelles de bois.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,0 x 7,7 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P056 - Navire accidenté

Title: Navire accidenté

ID: P03-S03-D02-P056

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté qui s'est échoué, possiblement le Doch.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,3 x 9,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P057 - Navire accidenté

Title: Navire accidenté

ID: P03-S03-D02-P057

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté qui s'est échoué, possiblement le Doch.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,2 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P058 - Navire accidenté

Title: Navire accidenté

ID: P03-S03-D02-P058

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté qui s'est échoué, possiblement le Doch.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,3 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P059 - Navire accidenté

Title: Navire accidenté

ID: P03-S03-D02-P059

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté qui s'est échoué., possiblement le Doch.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,1 x 7,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P060 - Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

Title: Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

Title [parallel]: Doch T. 1945

ID: P03-S03-D02-P060

Date: 1945 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté, probablement le Dick ou le Dock, reposant dans la souille.
En arrière-plan, on aperçoit l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,7 x 7,6 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P061 - Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

Title: Navire (Dick ou Dock) accidenté dans la souille

Title [parallel]: Dick T. 1945

ID: P03-S03-D02-P061

Date: 1945 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire accidenté, probablement le Dick ou le Dock, reposant dans la souille. En arrière-plan, on aperçoit l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,7 x 7,5 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P062 - Chaland

Title: Chaland

ID: P03-S03-D02-P062

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland.
Deux hommes travaillent dessus.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 15,2 x 9,8 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P063 - Chaland

Title: Chaland

ID: P03-S03-D02-P063

Date: 1946 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland.
Trois hommes travaillent dessus.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 14,9 x 9,9 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P064 - Chaland

Title: Chaland

ID: P03-S03-D02-P064

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland.
Cinq hommes travaillent dessus.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 15,0 x 9,9 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite : Ramp[s] [Gov?g?] Boat

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P065 - Chaland

Title: Chaland

ID: P03-S03-D02-P065

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland.

Deux hommes travaillent dessus.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 15,1 x 10,0 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite : Ramp[e] [Cark] Boat

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P066 - Maître calfat

Title: Maître calfat

ID: P03-S03-D02-P066

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du maître calfat. Son travail était de rendre étanche la coque d'un navire en recouvrant les joints et interstices d'étoupe goudronnée.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 15,1 x 10,0 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P067 - Un navire de croisière amarré au quai

Title: Un navire de croisière amarré au quai

ID: P03-S03-D02-P067

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un navire de passagers pour des croisières entre Montréal et Saguenay. Il appartenait à la Canada Steamship Lines.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 15,2 x 9,7 cm

Note [generalNote]:

Possède une ressemblance avec le traversier St-Laurent

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P068 - Quai du plan de halage

Title: Quai du plan de halage

Title [parallel]: Slip Whale 1945

ID: P03-S03-D02-P068

Date: 1945 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du quai du plan de halage. Trois hommes y travaillent.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 10,6 x 7,3 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P069 - Chaland

Title: Chaland

ID: P03-S03-D02-P069

Date: 1946 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland.
Trois hommes travaillent dessus.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 19,9 x 12,3 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite : Ramp Cargo Boat 1946

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P070 - Chaland

Title: Chaland

ID: P03-S03-D02-P070

Date: 1946 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland.
Cinq hommes travaillent dessus.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 19,8 x 12,4 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite : Ramp Cargo Boat 1946

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P071 - Chaland suspendu

Title: Chaland suspendu

ID: P03-S03-D02-P071

Date: 194- (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland suspendu par les câbles d'une grue.
Cinq hommes travaillent dessus ; l'un d'eux est en-dessous.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,7 x 7,6 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite : Ramp Cargo Boat 194-

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P072 - Chaland

Title: Chaland

ID: P03-S03-D02-P072

Date: 194- (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un chaland.
Plusieurs hommes travaillent dessus.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 11,9 x 7,5 cm

Note [generalNote]:

Inscription manuscrite : Ramp Cargo Boat

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P073 - George Duncan Davie et son frère à la cale sèche Lorne

Title: George Duncan Davie et son frère à la cale sèche Lorne

ID: P03-S03-D02-P073

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de George Duncan Davie avec son frère et quelques compagnons sur le bord de la cale sèche Lorne.

En tout, on distingue 11 hommes dont 4 jeunes.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 27,8 x 17,5 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P074 - Poupe endommagée d'un navire

Title: Poupe endommagée d'un navire

ID: P03-S03-D02-P074

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la poupe endommagée d'un navire en bois.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,0 x 20,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P075 - Poupe endommagée d'un navire

Title: Poupe endommagée d'un navire

ID: P03-S03-D02-P075

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit de la poupe endommagée d'un navire en bois.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 24,9 x 20,1 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P076 - Gouvernail du Regulus

Title: Gouvernail du Regulus

Title [parallel]: 1948 M/V Regulus Ruddles

ID: P03-S03-D02-P076

Date: 1948 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une prise de vue du gouvernail du navire Regulus.
Deux hommes se trouvent sur le pont.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 10,7 x 31,9 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P077 - Vue sur la souille du chantier de Lévis

Title: Vue sur la souille du chantier de Lévis

ID: P03-S03-D02-P077

Date: [après 1937] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit des navires suivants reposant dans la souille au chantier de Lévis : les goélettes Métis et S.S. Saguenay Trader construites respectivement en 1933 à Cap-Chat et en 1921 à Chicoutimi ; le Irma M. construit à 1937 à St-Louis de Lotbinière, le St-Fidèle Trader en 1933 à St-Fidèle et une portion de l'étrave du A.C.D. construit en 1937 à Lauzon.
En arrière-plan, on distingue le Château Frontenac.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 31,3 x 10,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P078 - Gouvernail du Regulus

Title: Gouvernail du Regulus

Title [parallel]: 1948 M/V Regulus Ruddles

ID: P03-S03-D02-P078

Date: 1948 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une prise de vue du gouvernail du navire Regulus.
Deux hommes se trouvent sur le pont.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 10,9 x 24,8 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P079 - Le chaland Paco évoluant sur le fleuve

Title: Le chaland Paco évoluant sur le fleuve

Title [parallel]: Paco scow 1949

ID: P03-S03-D02-P079

Date: 1949 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Paco, un chaland non motorisé, évoluant sur le fleuve.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,4 x 20,6 cm

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P080 - Le chaland Paco sur le plan de halage

Title: Le chaland Paco sur le plan de halage

ID: P03-S03-D02-P080

Date: [1930-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Paco, un chaland non motorisé, remontant le plan de halage.

En arrière-plan se trouve un petit remorqueur et l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,4 x 20,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P081 - Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

Title: Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

Title [parallel]: Fall of 1948

ID: P03-S03-D02-P081

Date: 1948-12-02 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Kermic (No 4036) dans une posture délicate qui met à dure épreuve la structure du navire. Il a été photographié le 2 décembre 1949 dans la souille du chantier. Un extrait du journal du constructeur indique ce qui suit (traduction) :

M/V Kermic : Arrivé sur la grille intérieure tôt le matin. A eu beaucoup de difficultés à arriver dans la souille à cause de la glace. À la marée basse, nous avons remarqué qu'il reposait sur la glace à partir de l'avant jusqu'au milieu de navire, avec l'étrave soulevée d'environ 8 pieds. À marée haute, à l'aide du moteur et d'un câble d'acier, avons tenté de le libérer, mais seulement une partie de la glace a été dégagée. Suivant les instructions de Mr Palmer, le navire a quitté pour le Bassin Louise sur son propre pouvoir.

Le journal ajoute que le G.T.D. que l'on voit derrière a également quitté la souille en direction du Bassin Louise vers 14h30 avec l'aide d'un remorqueur.

Le cargo Kermic a été construit par George T. Davie & Sons Ltd. à Lauzon en 1937 pour la compagnie Donnacona Paper Co Ltd. Il transportait du papier journal vers New-York en passant par les rivières Richelieu et Hudson. Il a été acheté en 1971 par Verreault Navigation Inc. de Les Méchins et renommé I.V. NO 14.

On peut remarquer l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie et l'élevateur à grains J.B. Renaud & Cie Inc en arrière-plan, ainsi qu'un homme montrant la hauteur du navire dans les airs.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 32,8 x 11,7 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription à l'encre bleu : Fall of 1948.

Note [generalNote]:

Sources : Informations tirées des fiches de Jean-Pierre Charest.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P082 - Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

Title: Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

ID: P03-S03-D02-P082

Date: 1948-12-02 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Kermic (No 4036) vu de face dans une posture délicate qui met à dure épreuve la structure du navire. Il a été photographié le 2 décembre 1949 dans la souille du chantier. Un extrait du journal du constructeur indique ce qui suit (traduction) :

M/V Kermic : Arrivé sur la grille intérieure tôt le matin. A eu beaucoup de difficultés à arriver dans la souille à cause de la glace. À la marée basse, nous avons remarqué qu'il reposait sur la glace à partir de l'avant jusqu'au milieu de navire, avec l'étrave soulevée d'environ 8 pieds. À marée haute, à l'aide du moteur et d'un câble d'acier, avons tenté de le libérer, mais seulement une partie de la glace a été dégagée. Suivant les instructions de Mr Palmer, le navire a quitté pour le Bassin Louise sur son propre pouvoir.

Le journal ajoute que le G.T.D. que l'on voit derrière a également quitté la souille en direction du Bassin Louise vers 14h30 avec l'aide d'un remorqueur.

Le cargo Kermic a été construit par George T. Davie & Sons Ltd. à Lauzon en 1937 pour la compagnie Donnacona Paper Co Ltd. Il transportait du papier journal vers New-York en passant par les rivières Richelieu et Hudson. Il a été acheté en 1971 par Verreault Navigation Inc. de Les Méchins et renommé I.V. NO 14.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 12,8 x 20,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P083 - Le navire Regulus amarré au quai de Reed Paper à St-Charles

Title: Le navire Regulus amarré au quai de Reed Paper à St-Charles

ID: P03-S03-D02-P083

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire Regulus amarré au quai de Reed Paper à St-Charles.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,3 x 20,4 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P084 - Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

Title: Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

ID: P03-S03-D02-P084

Date: 1948-12-02 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Kermic (No 4036) vu de face dans une posture délicate qui met à dure épreuve la structure du navire. Il a été photographié le 2 décembre 1949 dans la souille du chantier. Un extrait du journal du constructeur indique ce qui suit (traduction) :

M/V Kermic : Arrivé sur la grille intérieure tôt le matin. A eu beaucoup de difficultés à arriver dans la souille à cause de la glace. À la marée basse, nous avons remarqué qu'il reposait sur la glace à partir de l'avant jusqu'au milieu de navire, avec l'étrave soulevée d'environ 8 pieds. À marée haute, à l'aide du moteur et d'un câble d'acier, avons tenté de le libérer, mais seulement une partie de la glace a été dégagée. Suivant les instructions de Mr Palmer, le navire a quitté pour le Bassin Louise sur son propre pouvoir.

Le journal ajoute que le G.T.D. que l'on voit derrière a également quitté la souille en direction du Bassin Louise vers 14h30 avec l'aide d'un remorqueur.

Le cargo Kermic a été construit par George T. Davie & Sons Ltd. à Lauzon en 1937 pour la compagnie Donnacona Paper Co Ltd. Il transportait du papier journal vers New-York en passant par les rivières Richelieu et Hudson. Il a été acheté en 1971 par Verreault Navigation Inc. de Les Méchins et renommé I.V. NO 14.

On peut remarquer l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Regal en arrière-plan, ainsi qu'un homme montrant la hauteur du navire dans les airs.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 20,3 x 12,5 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription à l'encre bleu : [Fal] 1949 (Par contre, cette date est inexacte, l'incident a eu lieu le 2 décembre 1948).

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P085 - Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glaceTitle: Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glaceTitle [otherInfo]: 1949ID: P03-S03-D02-P085Date: 1948-12-02 (date of creation)Scope and content:

Il s'agit du Kermic (No 4036) vu de face dans une posture délicate qui met à dure épreuve la structure du navire. Il a été photographié le 2 décembre 1949 dans la souille du chantier. Un extrait du journal du constructeur indique ce qui suit (traduction) :

M/V Kermic : Arrivé sur la grille intérieure tôt le matin. A eu beaucoup de difficultés à arriver dans la souille à cause de la glace. À la marée basse, nous avons remarqué qu'il reposait sur la glace à partir de l'avant jusqu'au milieu de navire, avec l'étrave soulevée d'environ 8 pieds. À marée haute, à l'aide du moteur et d'un câble d'acier, avons tenté de le libérer, mais seulement une partie de la glace a été dégagée. Suivant les instructions de Mr Palmer, le navire a quitté pour le Bassin Louise sur son propre pouvoir.

Le journal ajoute que le G.T.D. que l'on voit derrière a également quitté la souille en direction du Bassin Louise vers 14h30 avec l'aide d'un remorqueur.

Le cargo Kermic a été construit par George T. Davie & Sons Ltd. à Lauzon en 1937 pour la compagnie Donnacona Paper Co Ltd. Il transportait du papier journal vers New-York en passant par les rivières Richelieu et Hudson. Il a été acheté en 1971 par Verreault Navigation Inc. de Les Méchins et renommé I.V. NO 14.

On peut remarquer l'entrepôt de farine appartenant à la compagnie Ogilvie.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,2 x 20,2 cmNote [generalNote]:

Inscription à l'encre bleu : 1949 (Par contre, cette date est inexacte, l'incident a eu lieu le 2 décembre 1948).

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P086 - Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

Title: Le cargo Kermic en mauvaise posture dans la glace

ID: P03-S03-D02-P086

Date: 1948-12-02 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Kermic (No 4036) vu de face dans une posture délicate qui met à dure épreuve la structure du navire. Il a été photographié le 2 décembre 1949 dans la souille du chantier. Un extrait du journal du constructeur indique ce qui suit (traduction) :

M/V Kermic : Arrivé sur la grille intérieure tôt le matin. A eu beaucoup de difficultés à arriver dans la souille à cause de la glace. À la marée basse, nous avons remarqué qu'il reposait sur la glace à partir de l'avant jusqu'au milieu de navire, avec l'étrave soulevée d'environ 8 pieds. À marée haute, à l'aide du moteur et d'un câble d'acier, avons tenté de le libérer, mais seulement une partie de la glace a été dégagée. Suivant les instructions de Mr Palmer, le navire a quitté pour le Bassin Louise sur son propre pouvoir.

Le journal ajoute que le G.T.D. que l'on voit derrière a également quitté la souille en direction du Bassin Louise vers 14h30 avec l'aide d'un remorqueur.

Le cargo Kermic a été construit par George T. Davie & Sons Ltd. à Lauzon en 1937 pour la compagnie Donnacona Paper Co Ltd. Il transportait du papier journal vers New-York en passant par les rivières Richelieu et Hudson. Il a été acheté en 1971 par Verreault Navigation Inc. de Les Méchins et renommé I.V. NO 14.

On peut remarquer les entrepôts de farine appartenant aux compagnies Ogilvie et Regal.

Physical description: 1 photographie : n&b ; 25,3 x 20,3 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P087 - Le chaland Paco sur le plan de halage

Title: Le chaland Paco sur le plan de halage

ID: P03-S03-D02-P087

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Paco, un chaland non motorisé, transportant du matériel maritime qui remonte le plan de halage.

En arrière-plan, on distingue la Ville de Québec.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,4 x 20,5 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P088 - Le chaland Paco sur le plan de halage

Title: Le chaland Paco sur le plan de halage

ID: P03-S03-D02-P088

Date: [1933-1950] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du Paco, un chaland non motorisé, transportant du matériel maritime qui remonte le plan de halage.

En arrière-plan, on distingue deux navires ; l'un porte le nom de K485. Au premier plan se trouve un homme, sûrement travailleur, souriant.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 25,4 x 20,6 cm

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P089 - Le S.S. Franconia lors de son échouement à l'Île d'Orléans

Title: Le S.S. Franconia lors de son échouement à l'Île d'Orléans

Title [parallel]: S.S. Franconia ashored at "Orlean Island" on July 12th p.m. 1950

ID: P03-S03-D02-P089

Date: 1950-07-12 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire de passagers S.S. Franconia qui s'est échoué à la pointe de Ste-Pétronille de l'Île d'Orléans le 12 juillet 1950. Une imposante roche s'est alors logée dans la coque. Il avait à son bord 850 passagers.

En arrière-plan, à droite, on remarque un remorqueur appartenant à la Davie, ainsi que plusieurs curieux.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 34,1 x 12,7 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription à l'encre bleue : S/S Franconia grounded at Ste. Petronille, Orlean Island, Que. on July 12th 1950 with 850 passengers.

Note [generalNote]:

Source : MARCIL, Eileen Reid. Au rythme des marées, McClelland & Stewart Inc., Canada, 1997, p. 105 et 480.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Item: P03-S03-D02-P090 - Le S.S. Franconia lors de son échouement à l'Île d'Orléans

Title: Le S.S. Franconia lors de son échouement à l'Île d'Orléans

Title [parallel]: S.S. Franconia grounded at Ste. Petronille Orlean Island, Que. On July 12th 1950 with 850 passengers

ID: P03-S03-D02-P090

Date: 1950-07-12 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit du navire de passagers S.S. Franconia qui s'est échoué à la pointe de Ste-Pétronille de l'Île d'Orléans le 12 juillet 1950. Une imposante roche s'est alors logée dans la coque. Il avait à son bord 850 passagers.

On peut remarquer plusieurs curieux sur l'Île d'Orléans.

Physical description: 1 photographie : 1 épreuve n&b ; 34,1 x 12,4 cm

Language of the material:

anglais

Note [generalNote]:

Inscription à l'encre bleue : S/S Franconia ashored at "Orlean Island" on July 12th p.m. 1950.

Note [generalNote]:

Source : MARCIL, Eileen Reid. Au rythme des marées, McClelland & Stewart Inc., Canada, 1997, p. 105 et 480.

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S03-D03 - The Haws Family And Their Seafaring Kin.

Title: The Haws Family And Their Seafaring Kin.

ID: P03-S03-D03

Date: 1932 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant le livre « The Haws Family And Their Seafaring Kin » écrit par George William Haws en 1932. Le dossier contient aussi de la correspondance, 9 photographies et ses négatifs. Les photographies sont explicitement annotés.

Physical description: 2 cm de documents textuels. - 18 photographies.

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
 - Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S03-D04 - Scrapbook

Title: Scrapbook

ID: P03-S03-D04

Date: [1930-1947] (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un album de coupures, comme les scrapbook d'aujourd'hui, de format in-folio, de 200 feuilles environ recto verso et monté sur onglets. Il témoigne, par des photographies et des articles de journaux, des thématiques maritimes lié majoritairement à la Davie Shipbuilding et rassemblés en partie par George Duncan Davie.

Les pages de l'album sont numérotées.

Physical description: 6 cm d'un document textuel

Language of the material:

anglais

français

Location of originals:

P03 – R10-E1-T3-2

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
 - Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S03-D05 - Photo de l'ensemble des employés du chantier

Title: Photo de l'ensemble des employés du chantier

Title [statRep]: Photo Moderne Enrg.

ID: P03-S03-D05

Date: 1942-04 (date of creation)

Scope and content:

il s'agit d'un dossier contenant une photographie panoramique montrant l'ensemble des employés du chantier maritime de la famille Davie. La photographie a été prise en avril 1942.

Physical description: 1 photographie

Language of the material:

anglais

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Restrictions on access:

Droits réservés: Photo Modern, Enrg.

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S03-D06 - Photographie d'une jeune enfant

Title: Photographie d'une jeune enfant

ID: P03-S03-D06

Date: Après 1830 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant une photographie montrant un bébé (fille). L'annotation au dos de la photographie suppose que l'enfant soit Elizabeth Taylor Davie (1803-1875).

Physical description: 1 photographie

Note [generalNote]:

Il est impossible que la photographie se soit prise entre 1803 et 1805. La photographie commence vers 1826.

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S03-D07 - Photographie d'un navire en cale sèche

Title: Photographie d'un navire en cale sèche

ID: P03-S03-D07

Date: après 1900 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant une photographie d'un navire en cale sèche.

Physical description: 1 photographie

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document iconographique (documentary form)
-

Series: P03-S04 - 6e Génération: Fleur Garneau Whitworth

Title: 6e Génération: Fleur Garneau Whitworth

ID: P03-S04

Date: 1952 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'une série contenant des documents relatifs à Fleur Garneau Whitworth appartenant à la 6e génération de la famille Davie.

Physical description: 0,1 cm d'un document textuel. - 1 photographie.

Language of the material:

français

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
 - Document iconographique (documentary form)
-

File: P03-S04-D01 - Mariage Fleur G. Whitworth

Title: Mariage Fleur G. Whitworth

ID: P03-S04-D01

Date: 1952-06-18 (date of creation)

Scope and content:

Il s'agit d'un dossier contenant un mot de remerciement de M.G. Whitworth accompagné d'une photographie de Fleur Garneau et Lorimer Eric Whiworth à leur mariage du 18 juin 1952.

Physical description: 0,1 cm de documents textuels. - 1 photographie.

Language of the material:

français

Location of originals:

P03 – R10-E3-T3-1

Publication status:

Publié

Access points:

- Document textuel (documentary form)
 - Document iconographique (documentary form)
-