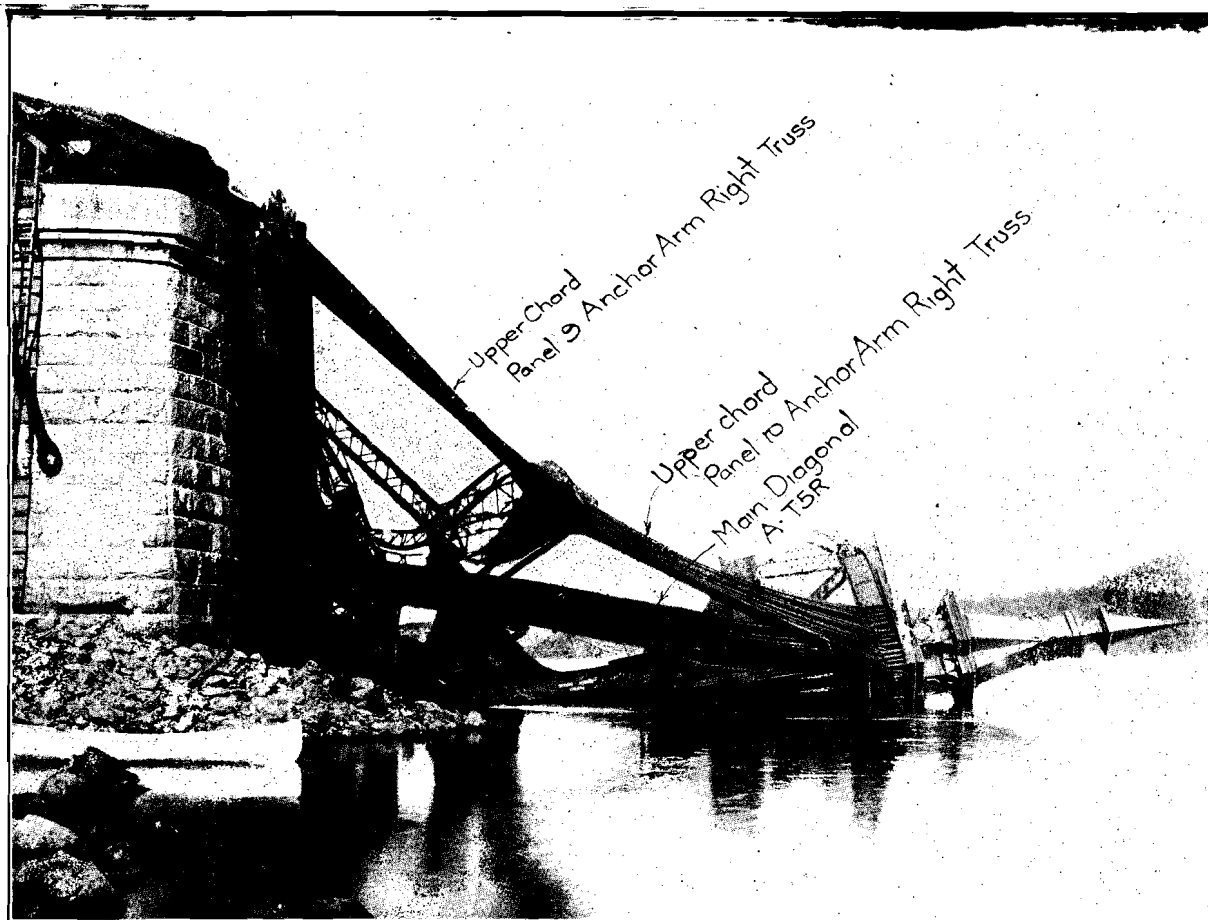


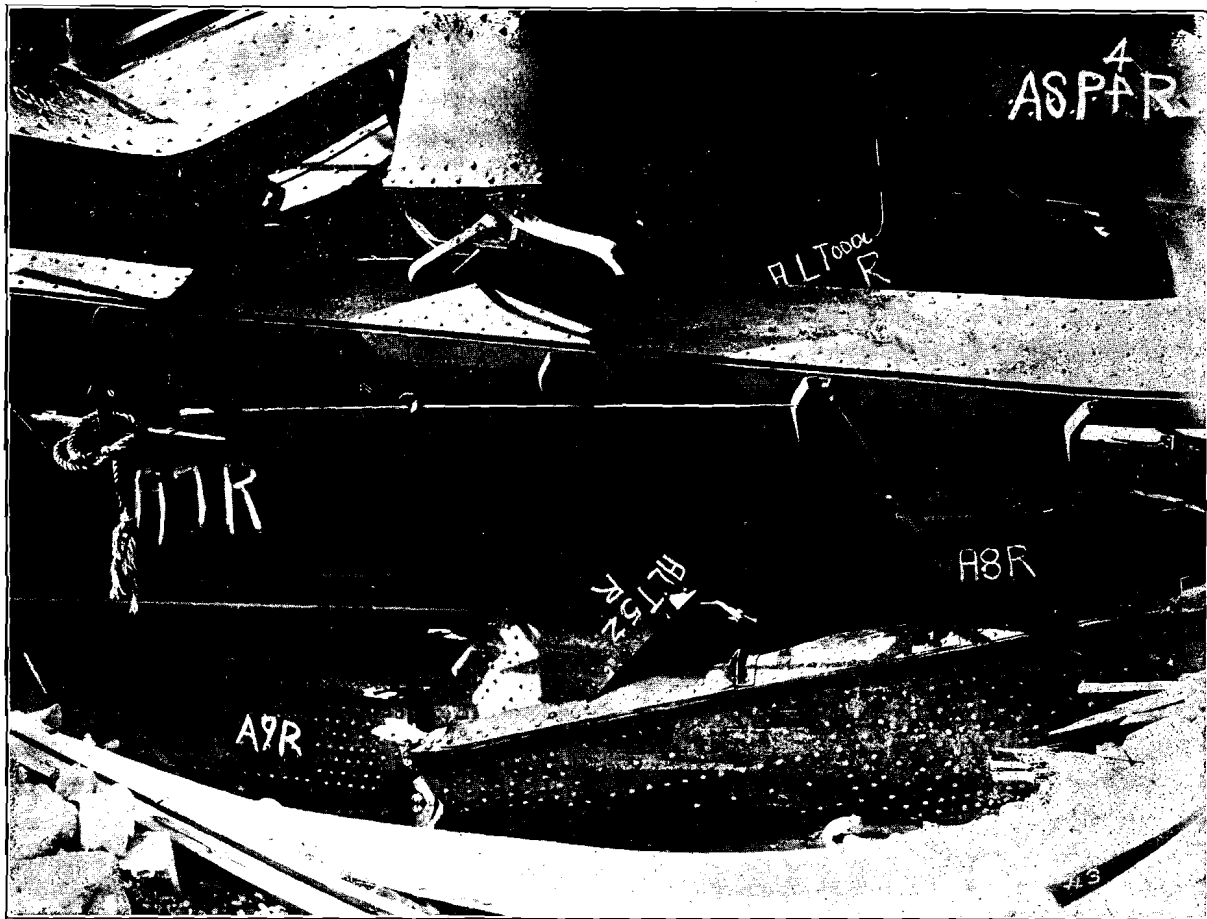
PIÈCE N° 34



1. Vue indiquant le chapiteau de la colonne centrale, les parties terminales, la diagonale T5 et les plates-bandes supérieures dans les panneaux 9 et 10, bras d'ancrage. La colonne centrale s'est pour ainsi dire repliée sous la traction du bras de console. Observer que l'extrémité de la pile est dégagée de débris.



2. Vue prise de l'est, et montrant les débris, à l'intérieur de la maîtresse pile. Observer la condition de CP5 debout, dans la cavité creusée par le sabot ; les ruines de CP4 sur le sommet de la pile et la position de P4 repoussé violemment à l'intérieur de CP.



3. Vue prise de l'est, au joint de 9-10 R, dans la plate-bande du fond. Observer comment 7R et 8R ont été rejetés sur 9R et 10R. Cette vue est presque identique à celle prise par M. Kinloeh.



4 Même vue que la précédente, prise à une plus grande distance. Remarquer les déformations de ALP₃R.



5. Vue du sommet du montant P2R.



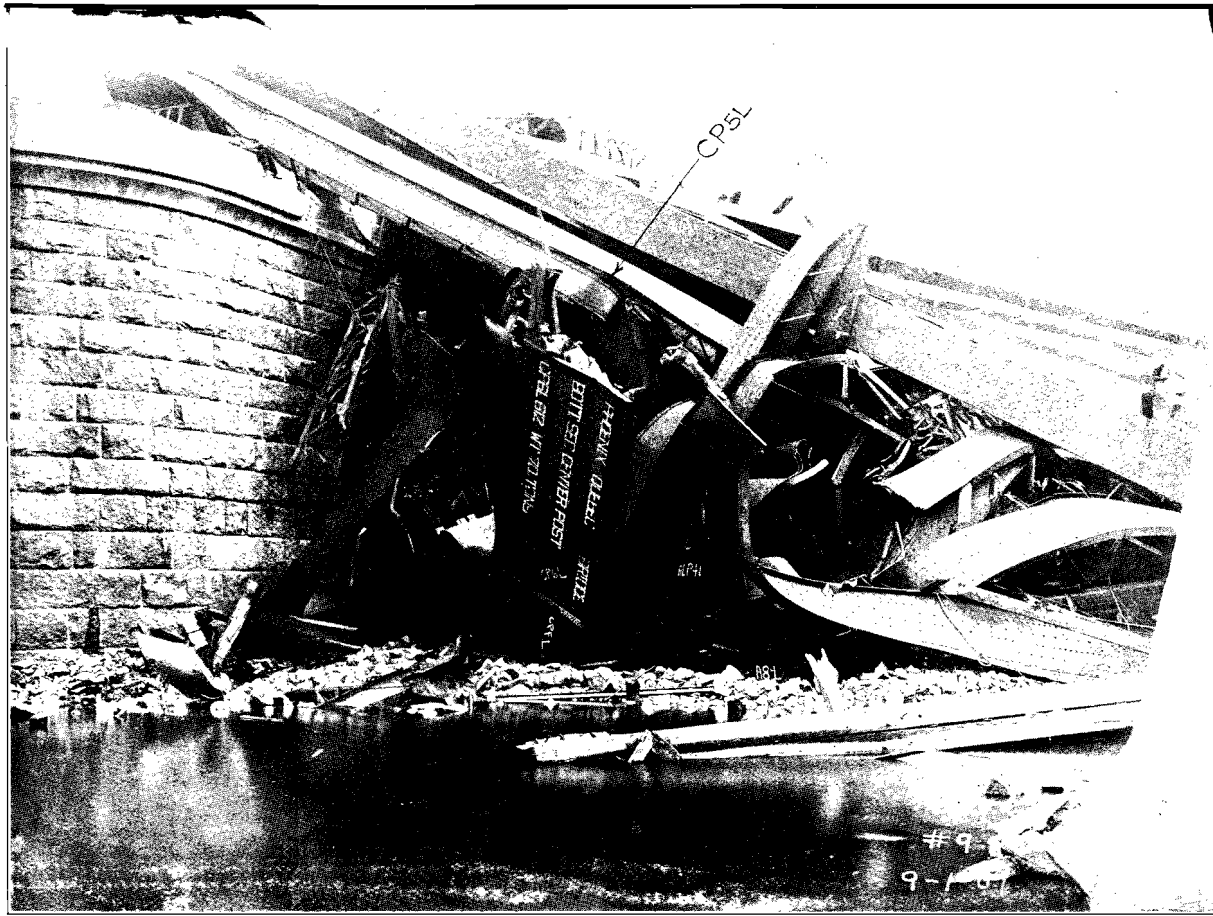
6. Vue du pied du montant P₂R. Remarquer les déformations de ALP₂R, ASP₂R et AUP₂R, constituant un montant complet.



7. Vue près de la cime de la colonne PIR. Remarquer la ligne des barres à ceil diagonales ATi et les barres-cèilletts de la plate-bande supérieure AA.



8. Vue montrant le pied de EPR, à gauche. Remarquer le flambage de la plate-bande A1R. D'autres vues de cette membrure figurent dans la Pièce 35 et l'appendice no 12. Observer le système des longcrons. ASP1R, au premier plan s'est tordu et a pénétré à travers les nervures de A2R qui repose presque à angle droit avec sa position primitive.



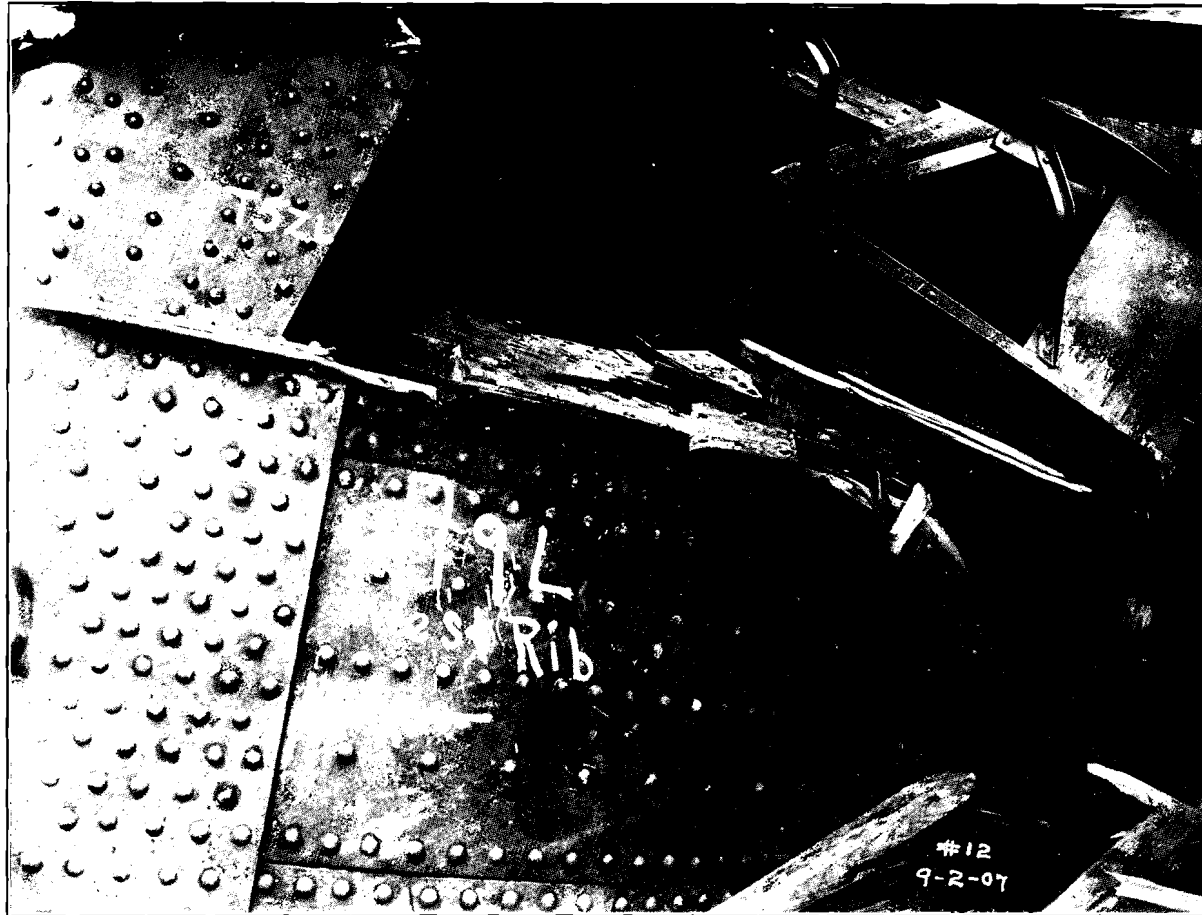
9. Vue prise de l'ouest des ruines, à l'intérieur de la maîtresse pile. Observer la déformation de l'âme de ASL ; l'extrémité inférieure du montant P4 à l'intérieur de CP6I ; les plaques de couvre-joint entre A11L et 10L du bras en console ; CP5I, et la déchirure de la maçonnerie qui a subi le choc de A11R.



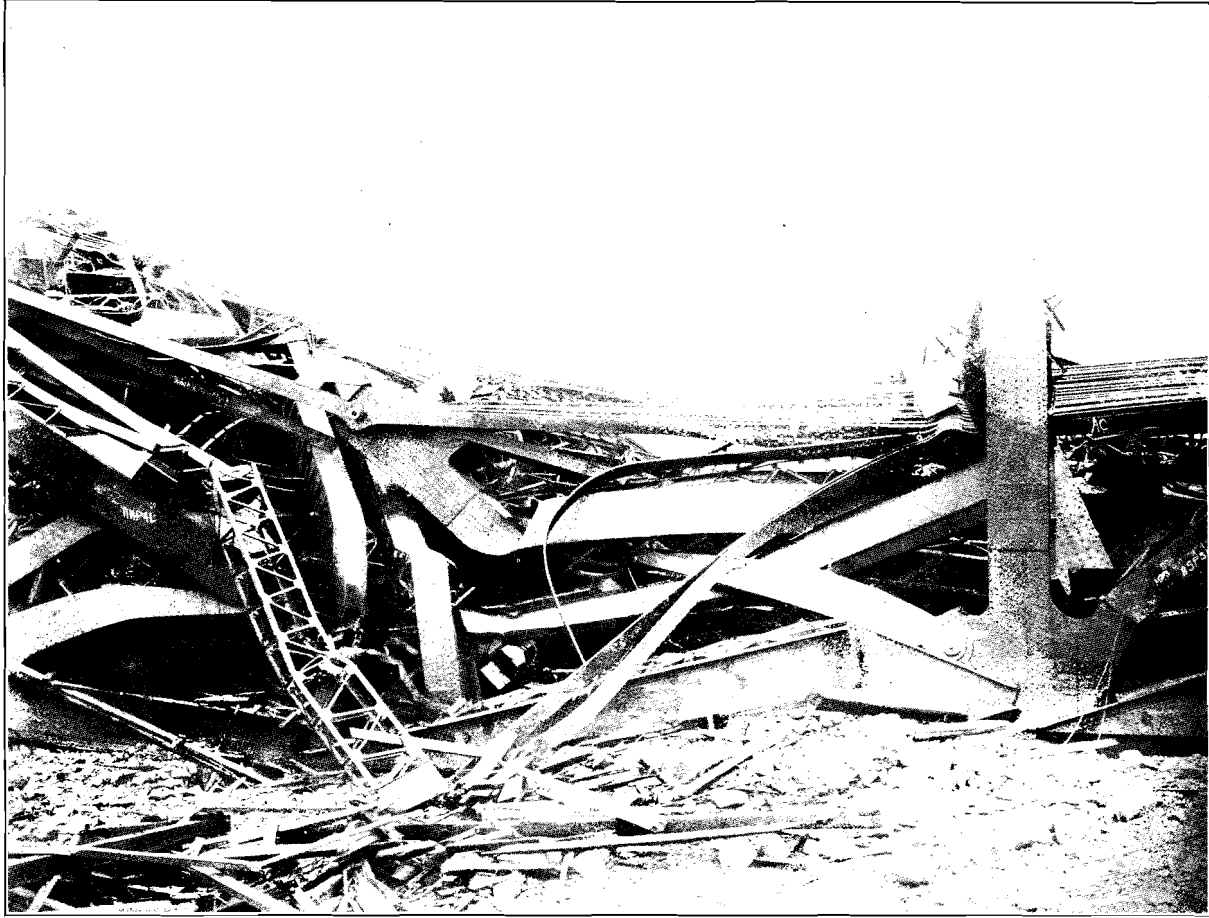
10. Vue prise de l'ouest, au voisinage de la pile d'ancrage. Observer les cuirasses des tours, les boulons d'ancrage arrachés de la maçonnerie et la brisure de la poutre à tenon qui transférait à son ancrage la réaction horizontale contre la pression du vent.



11. Vue dans la direction du nord, indiquant partie de la flexion à 180° dans l'extrémité nord (primitive) de A9R. Remarquer la position de A7R.



12. Vue prise de l'ouest, indiquant le commencement de la première flexion à 180° , dans la membrure A9L.



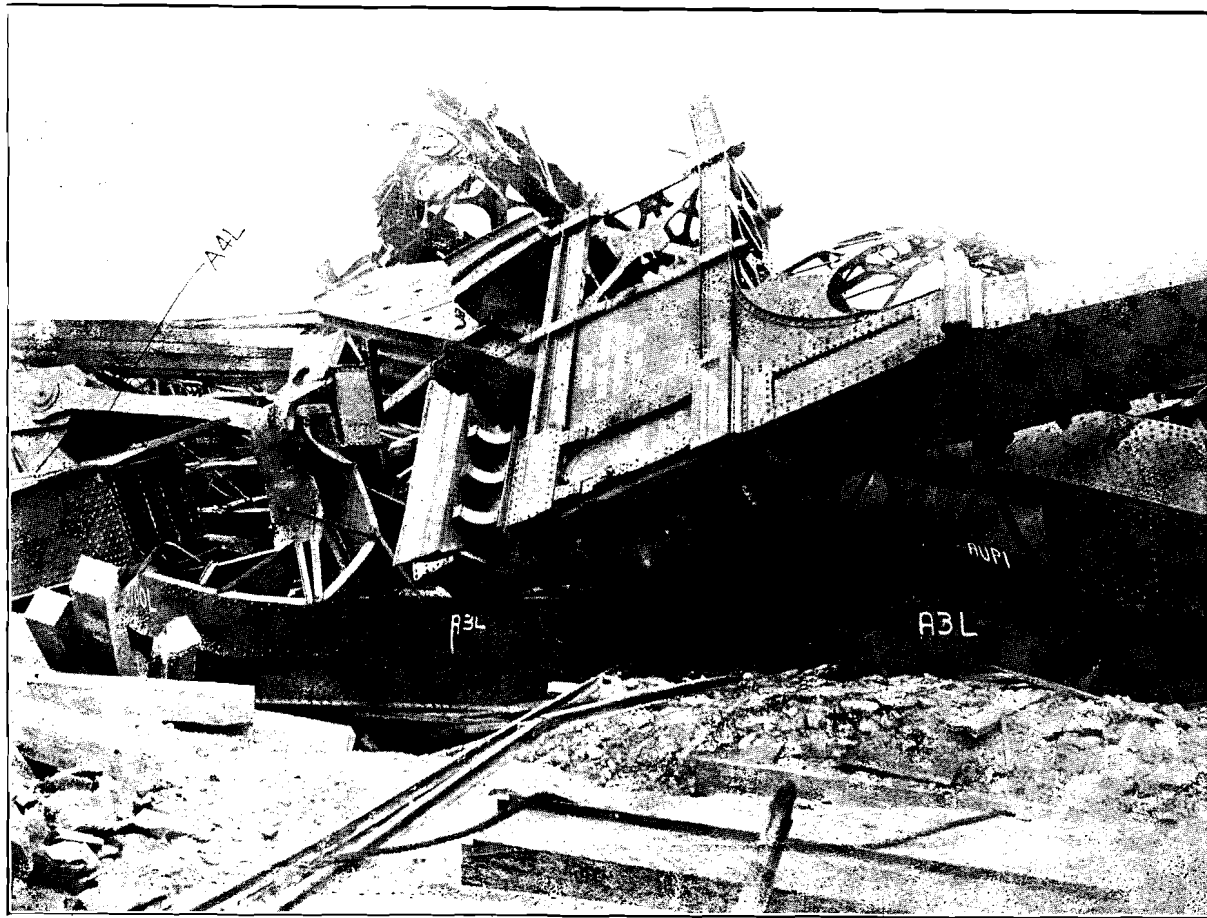
13. Vue indiquant le pied du montant P₃L. Observer la déformation de ce montant et l'effet des tranchées creusées pour fondations sur les membrures inférieures.



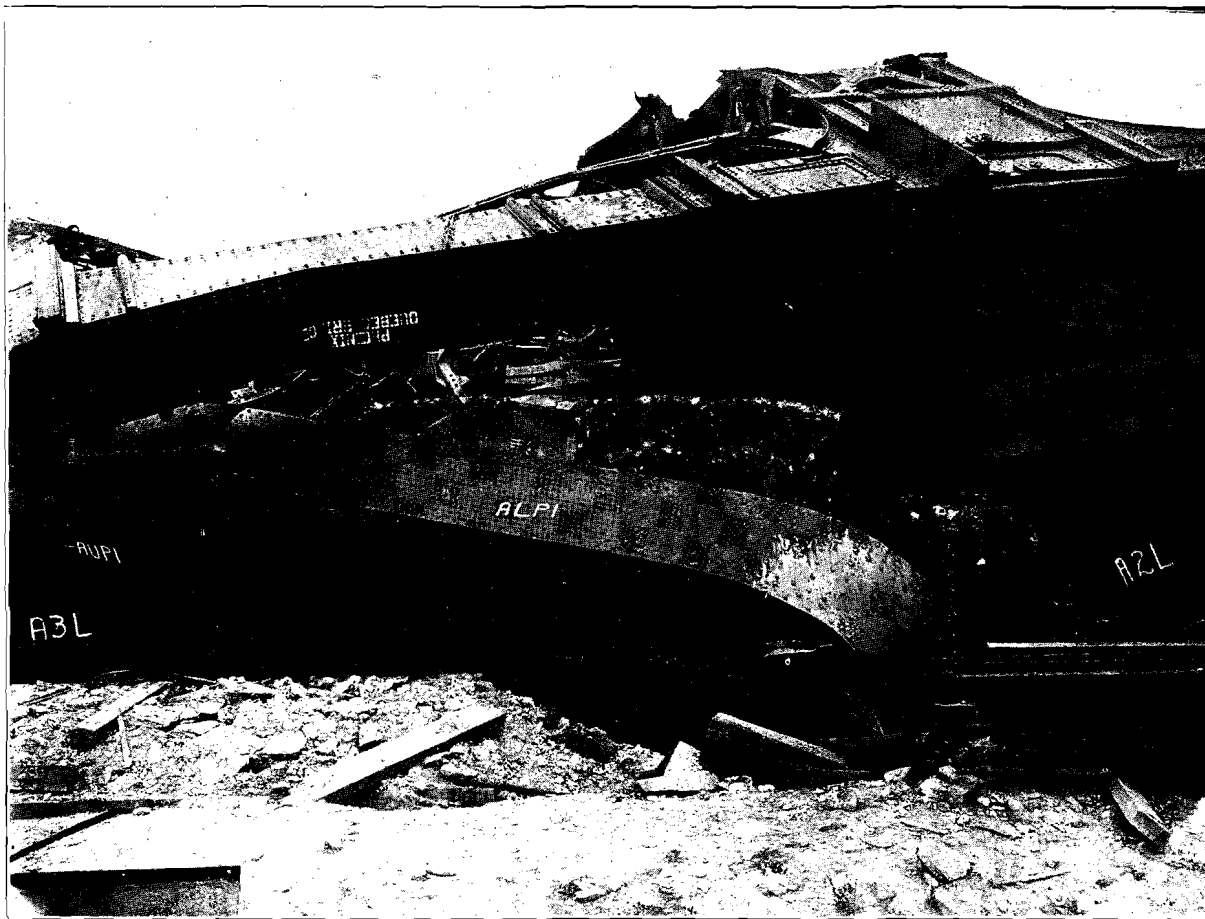
14. Vue indiquant le pied et la jambette (hanger) de A'ToooL, et la tête du montant AUP2L. Observer que le mouvement avancé de la membrure supérieure relativement à la membrure du fond est presque exactement d'une longueur du panneau.



15. Vue indiquant le pied du montant P2L. Remarquer comment les nervures de ASP2 ont abîmé le couvre-joint P4L, à quelque étape de l'écrasement ; le bloc de support (camber block) au premier plan, et la condition du raccord (link) reliant AT2 et AT20.



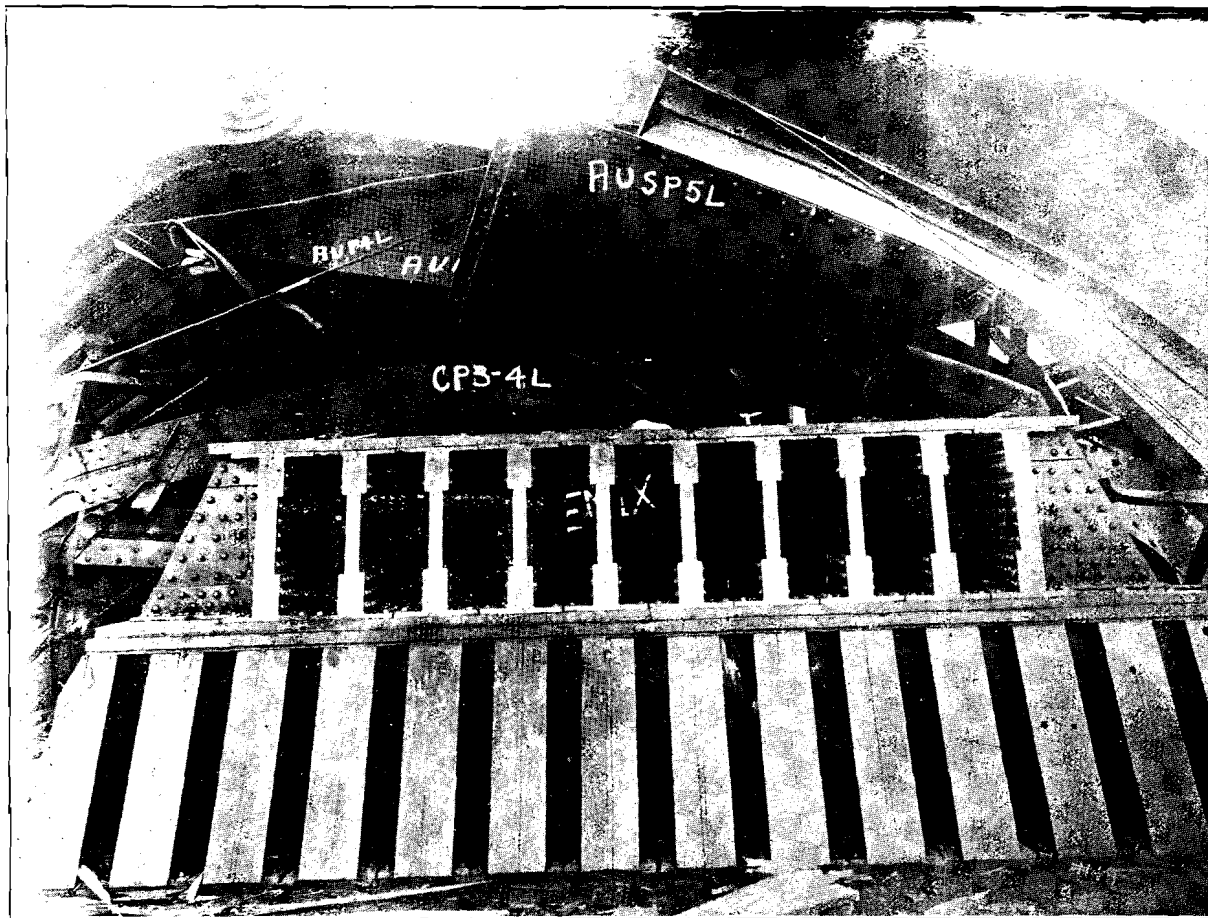
16. Vue indiquant les ruines du portail. Remarquer la fracture des tôles d'assemblage entre A₃L et A₄L.



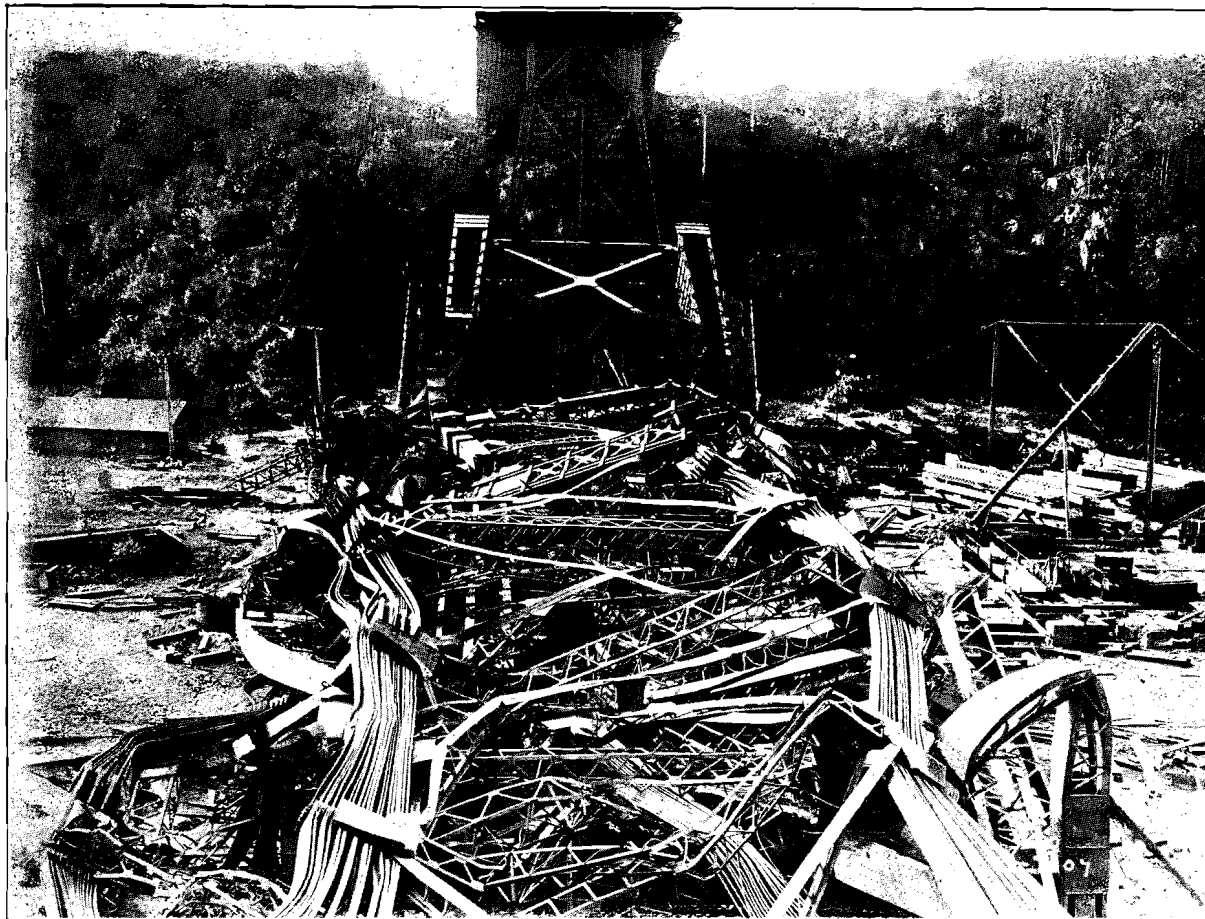
17. Vue au voisinage du montant P1L,



18. Vue prise de l'ouest, montrant le pied de EPL à l'extrême droite.



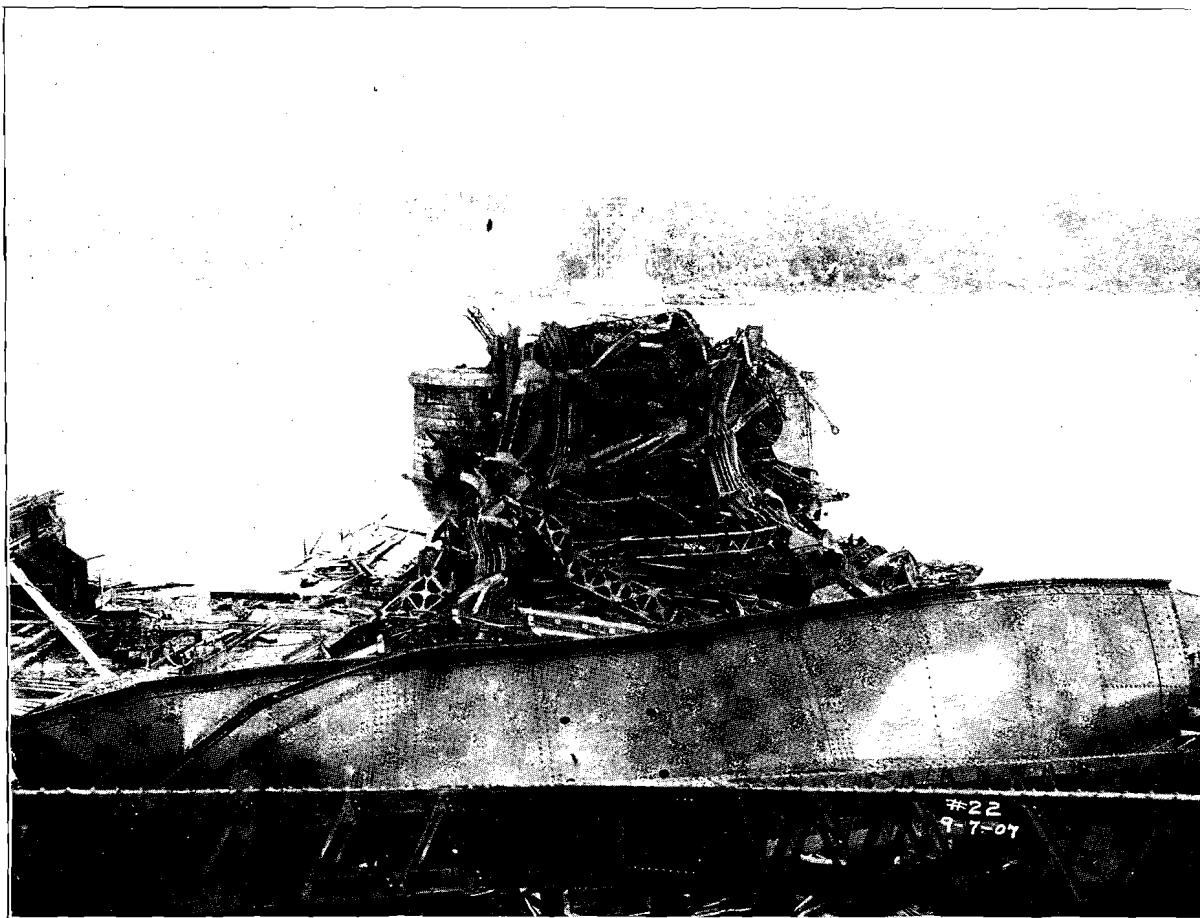
19. Vue du piédestal de gauche, maîtresse pile, qui demeure en position.



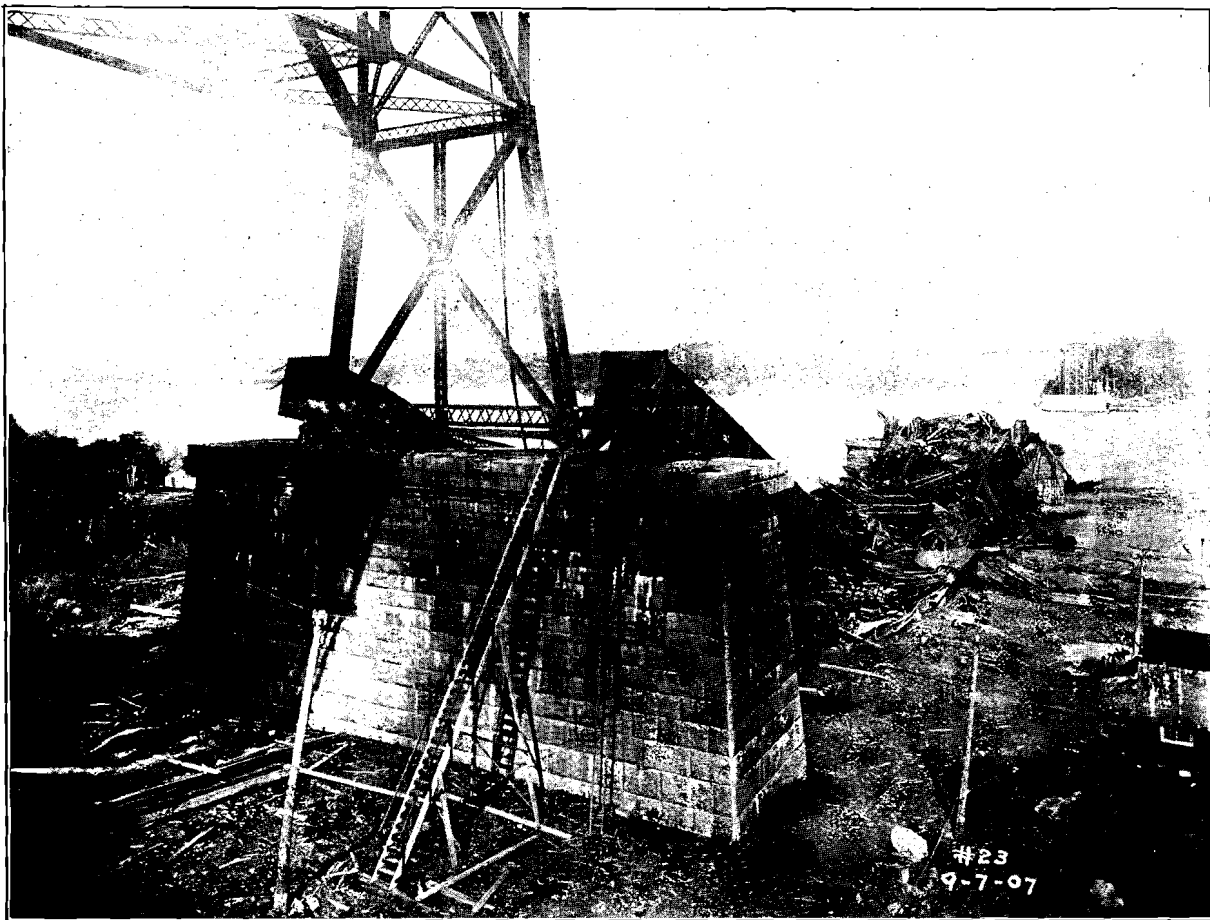
20. Vue d'ensemble, de la maîtresse pile vers le sud. Remarquer la légère avarie subie par les latérales supérieures.



21. Vue d'ensemble, dans la direction de la maîtresse pile. Observer la membrure supérieure, au droit de la photographie.



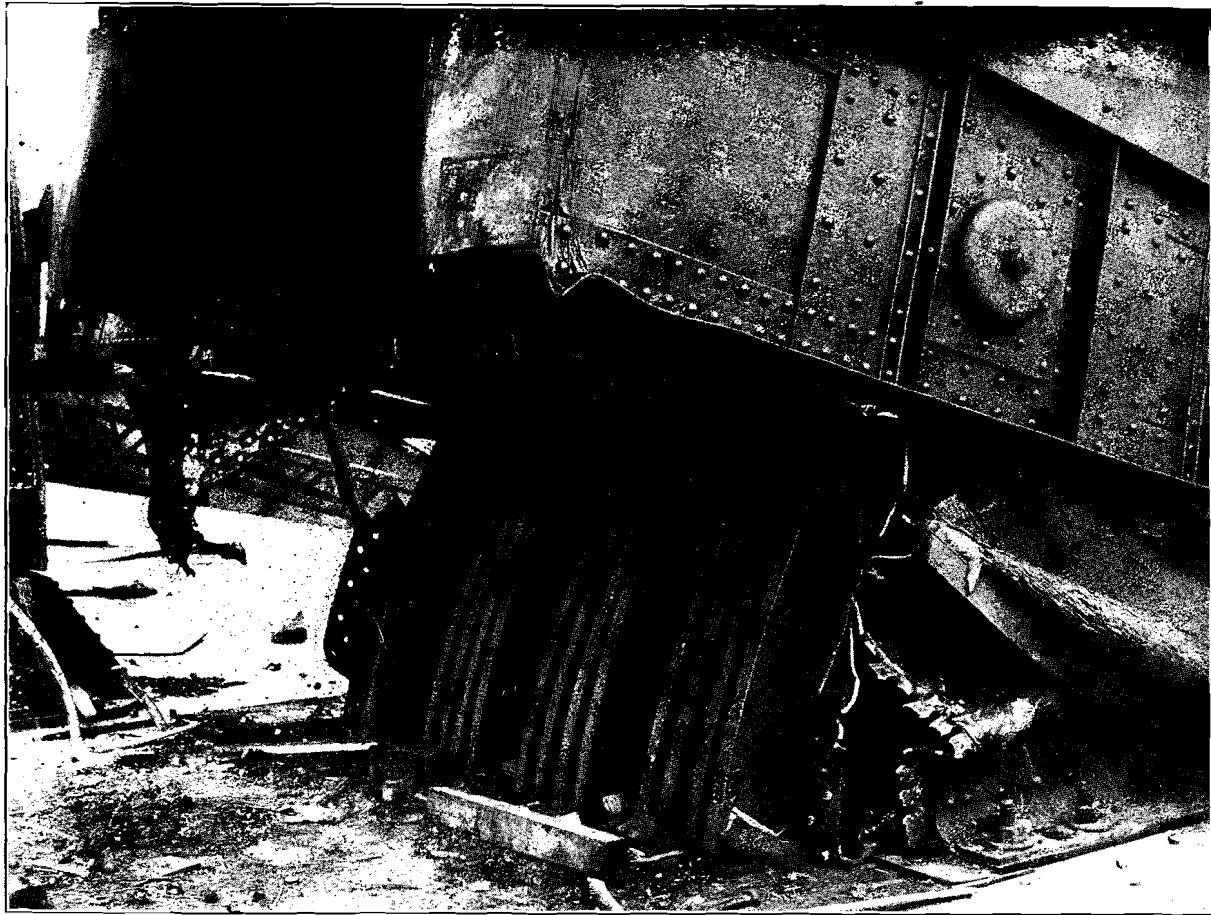
22. Vue d'ensemble de la pile d'ancrage, vers le nord. Remarquer la position des ruines sur la maîtresse pile.



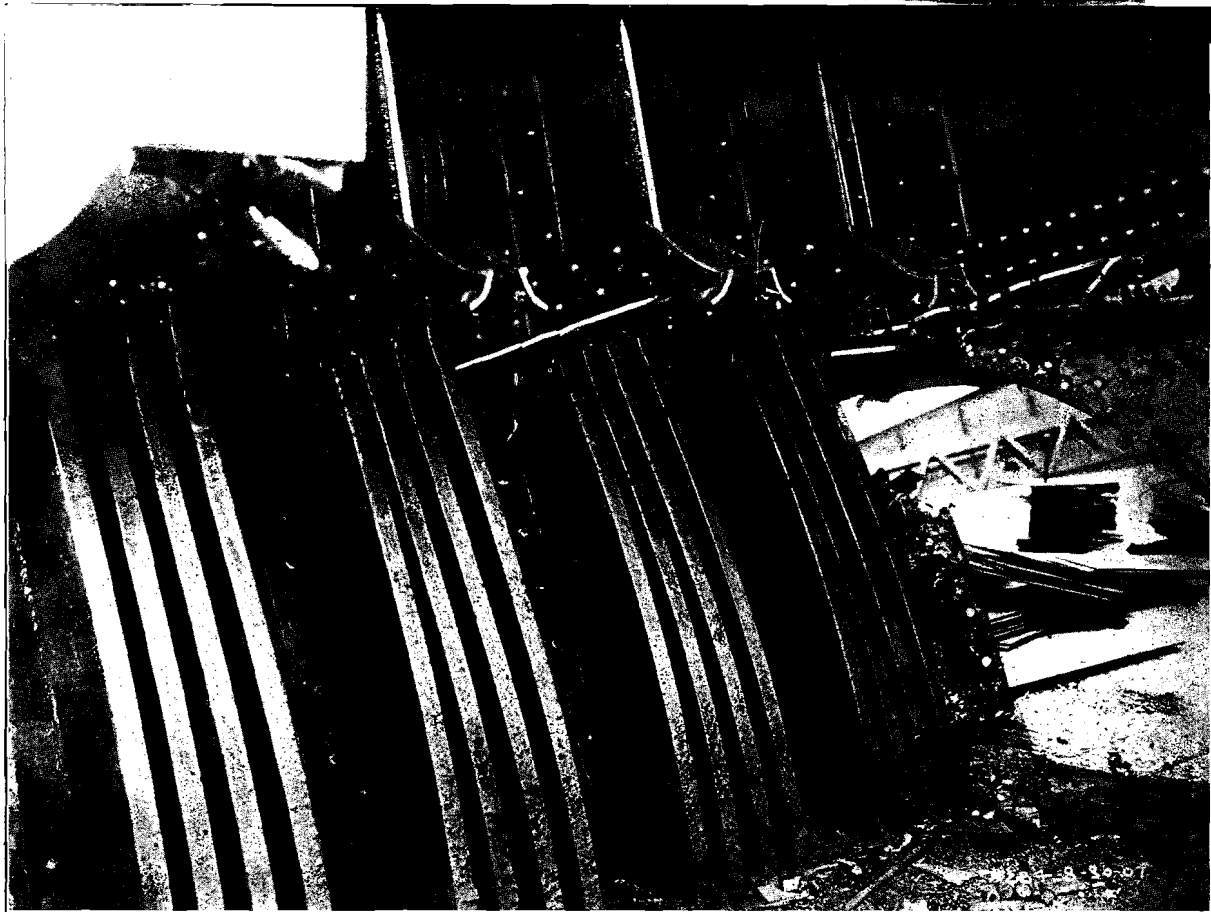
23. Vue d'ensemble prise de la rive, dans la direction du nord.



24. Vue d'ensemble prise de la pile d'ancrage, vers le nord, identique à la vue no 22, mais d'une élévation différente.
Remarquer les lignes intactes de la membrure supérieure.



26. Vue de l'ancrage de la ferme de gauche.



25. Vue de l'ancrage de la ferme (truss) de droite. Remarquer les plis des barres d'ancrage ; l'écaillement du métal dans ces barres ; la flexion et l'effritement de la cuirasse de la tour (tower shell).

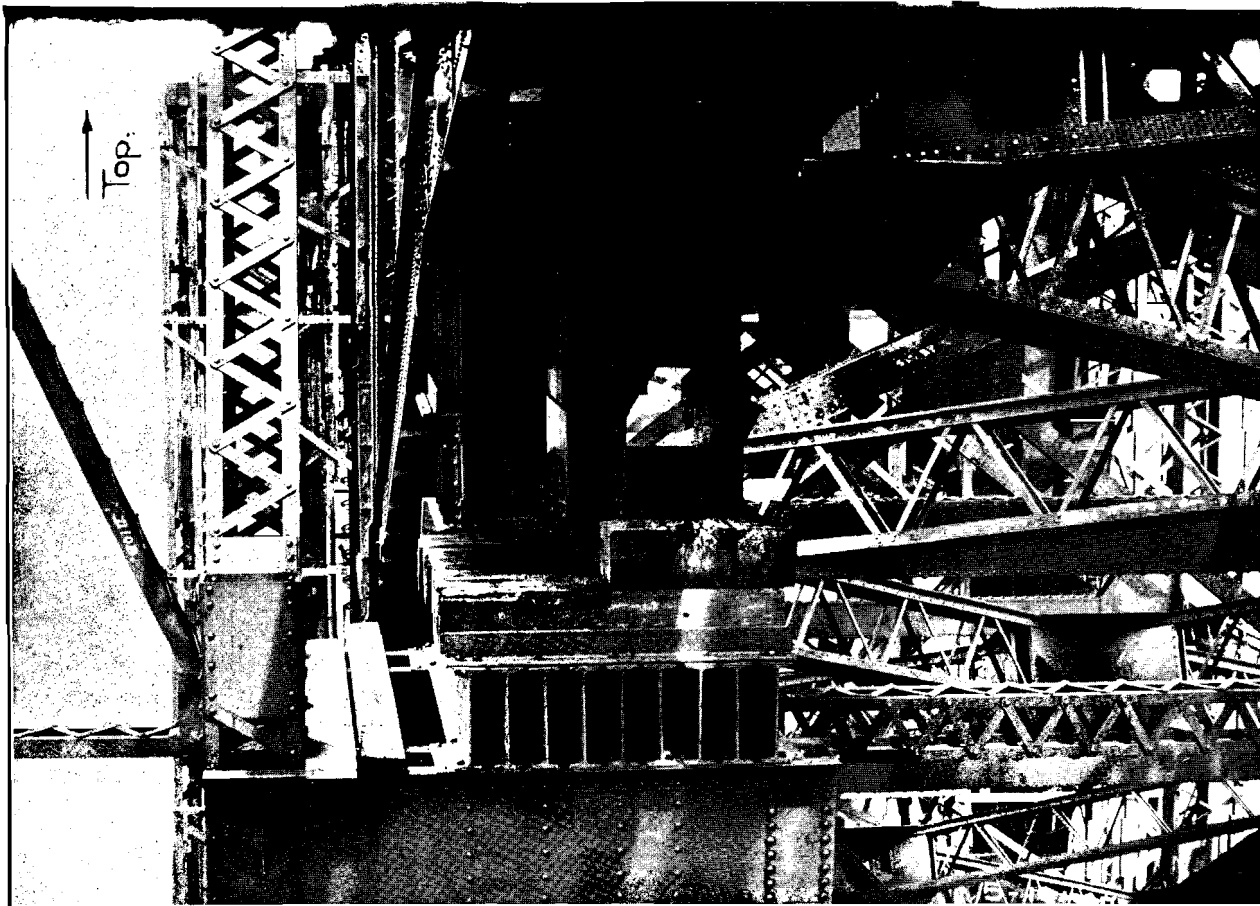
PIÈCE N° 35



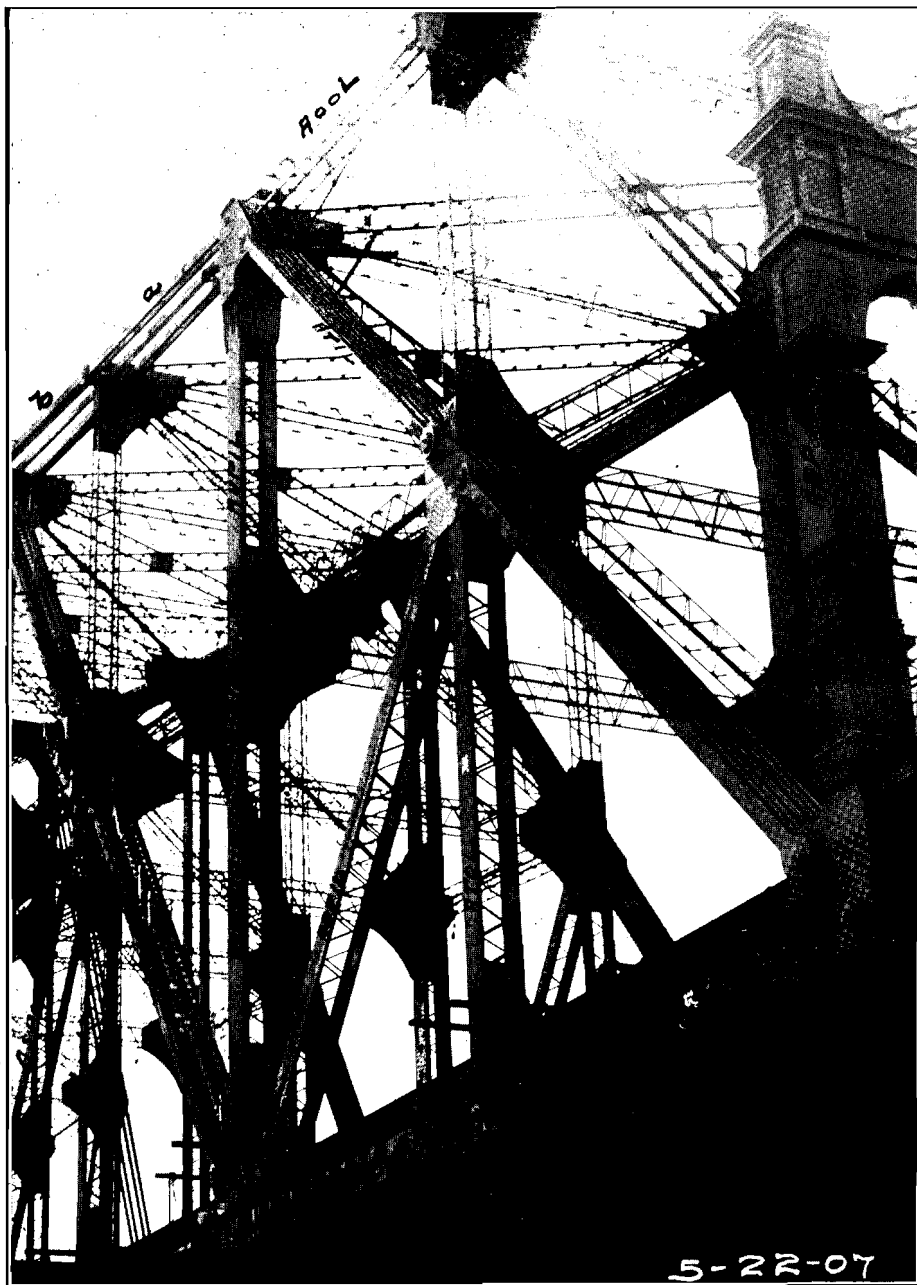
1. Vue des montants extrêmes, tour d'ancrage, et de partie des trois premiers panneaux de la ferme de gauche, bras d'ancrage. Remarquer les échafauds de rivetage en dessous des jointures de la membrure du fond.
Le 22 mai 1907.



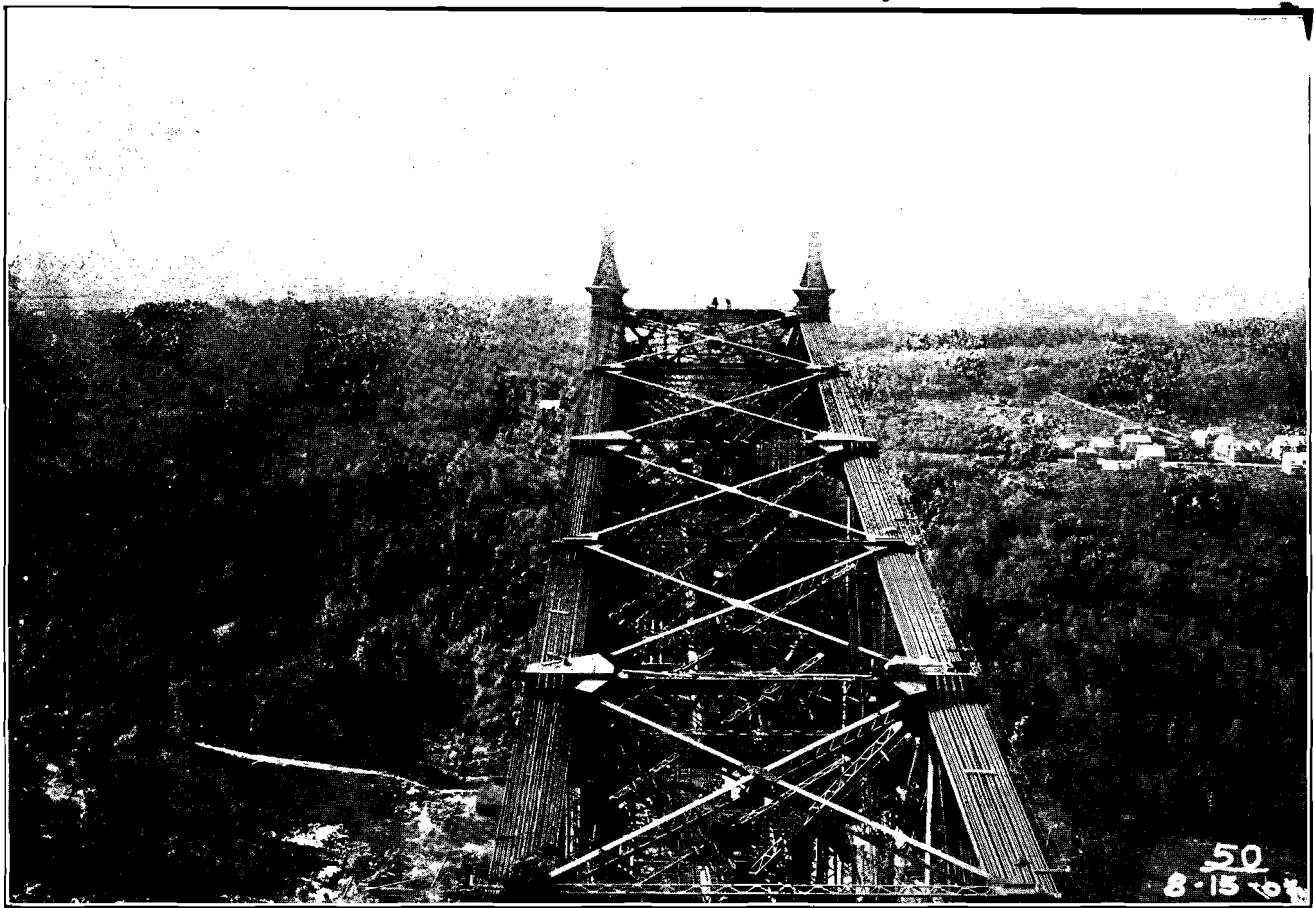
2. Vue des membrures inférieures A 8 R et A 9 R, bras d'ancrage. On voit la disposition des pièces de raccord et l'assemblage à boulon de 8-9.



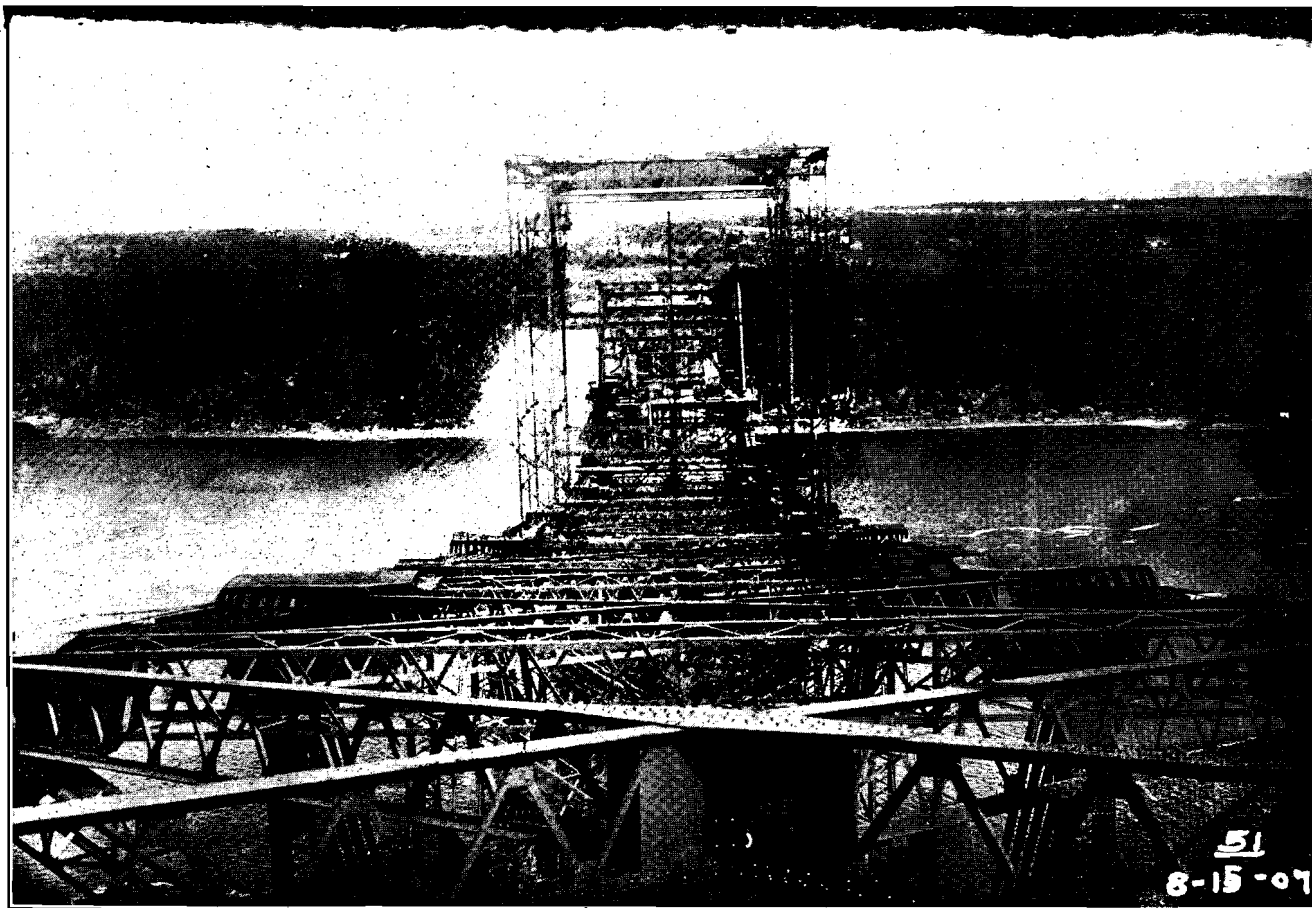
3. Vue de la partie supérieure des échafauds d'acier et des blocs de support (camber blocks) employés pour l'ajustage des élévations des nœuds de panneaux. Le 19 mai 1907.



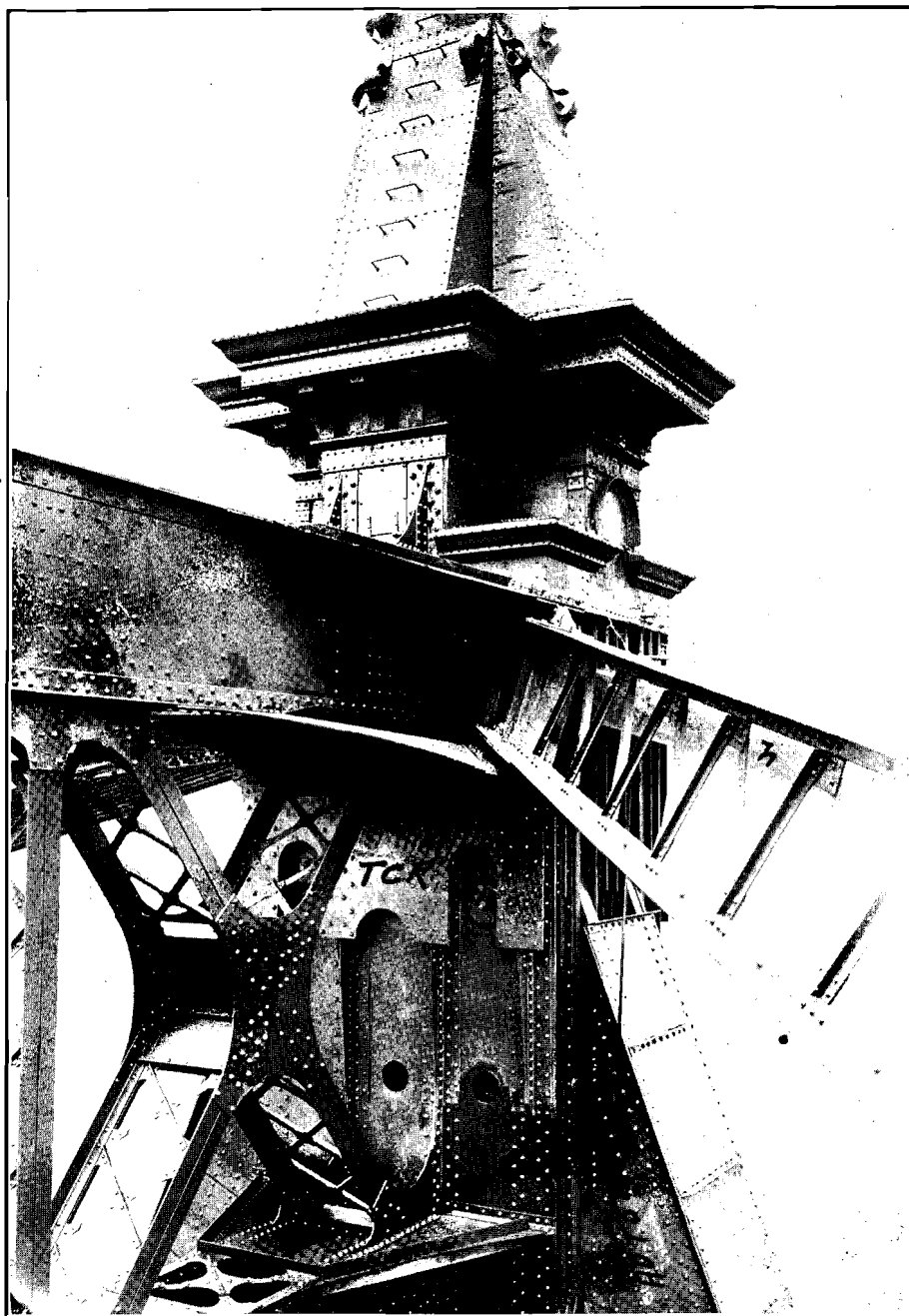
4. Vue des trois premiers panneaux du bras d'ancrage. Remarquer l'escalier provisoire menant à la plate-bande supérieure et les dimensions des platines de renfort (connection plates) aux intersections. L'erreur commise, au début même, dans le calcul hypothétique de la charge morte est d'avoir estimé au dessous de sa valeur le poids réel de ces détails. Le 22 mai 1907.



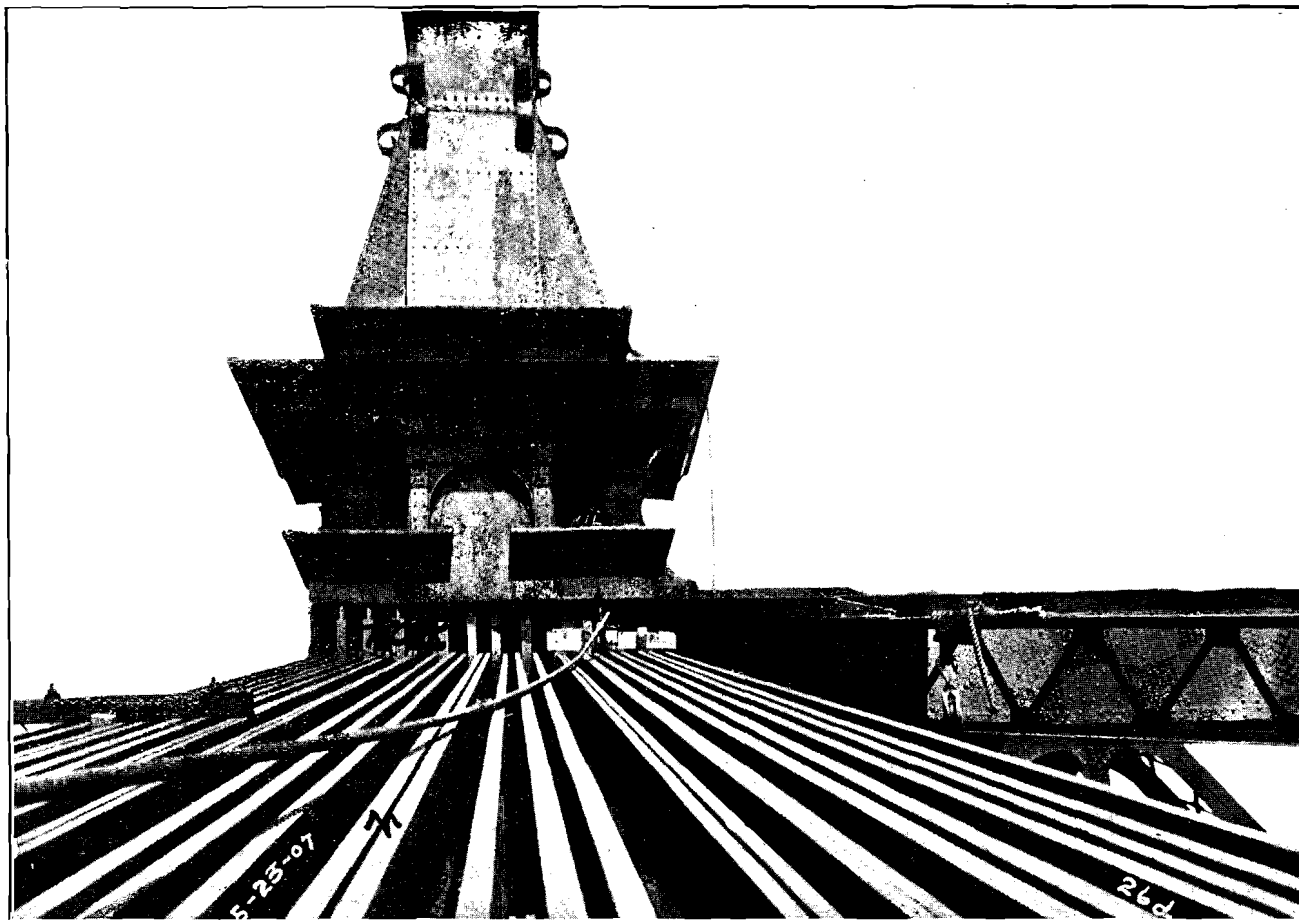
5. Vue des plates-bandes et des panneaux d'entretoisement latéral supérieurs 5 à 10, bras de console. Le 15 août 1907.



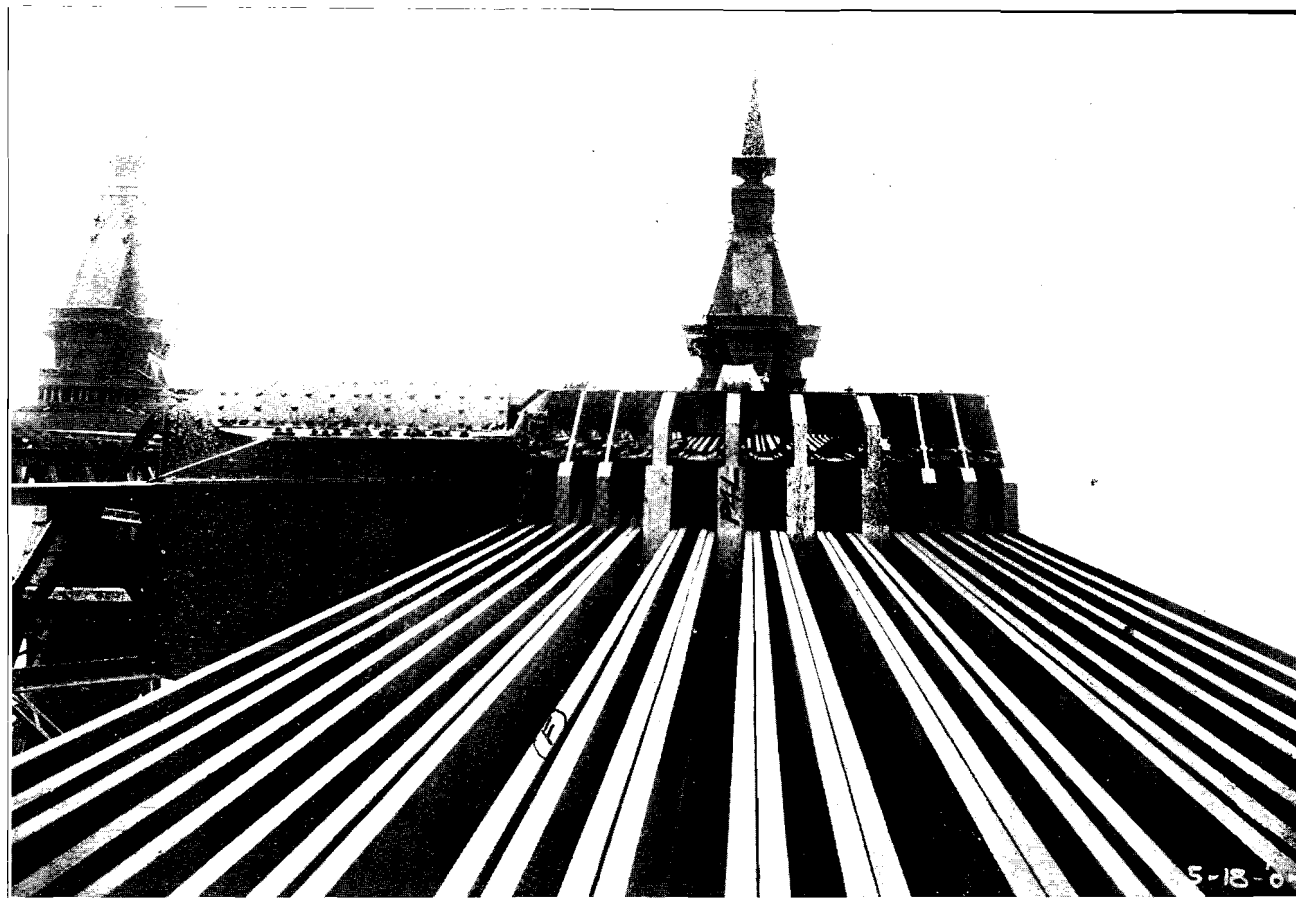
6. Vue prise des montants du centre, au dessus des plates-bandes supérieures, dans la direction de la petite grue qui fait le montage et de la grande grue qui est en cours de démolition. Le 15 août 1907.



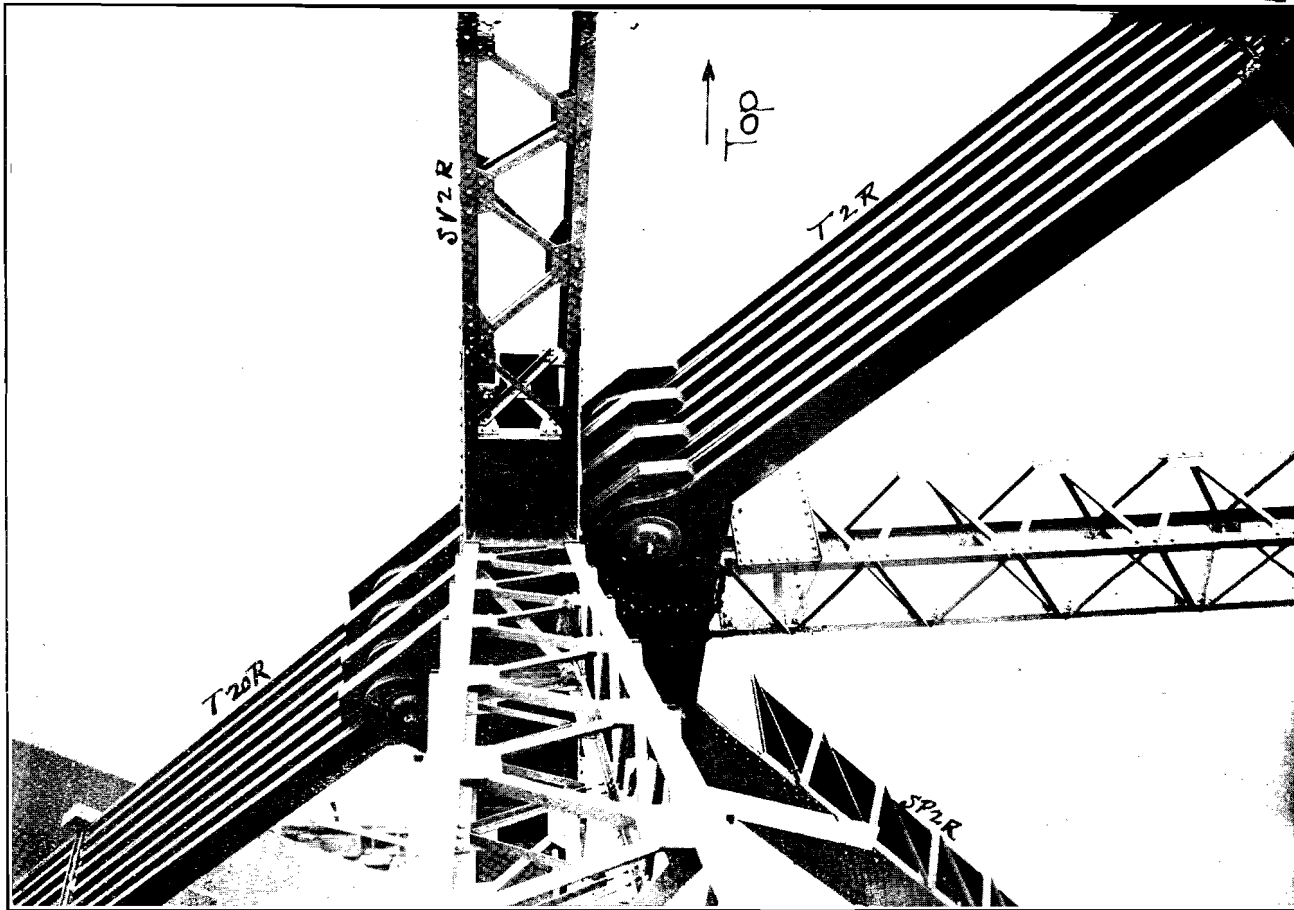
7. Vue du chapiteau et des connexions de la colonne centrale, ferme de droite.
Le 18 mai 1907.



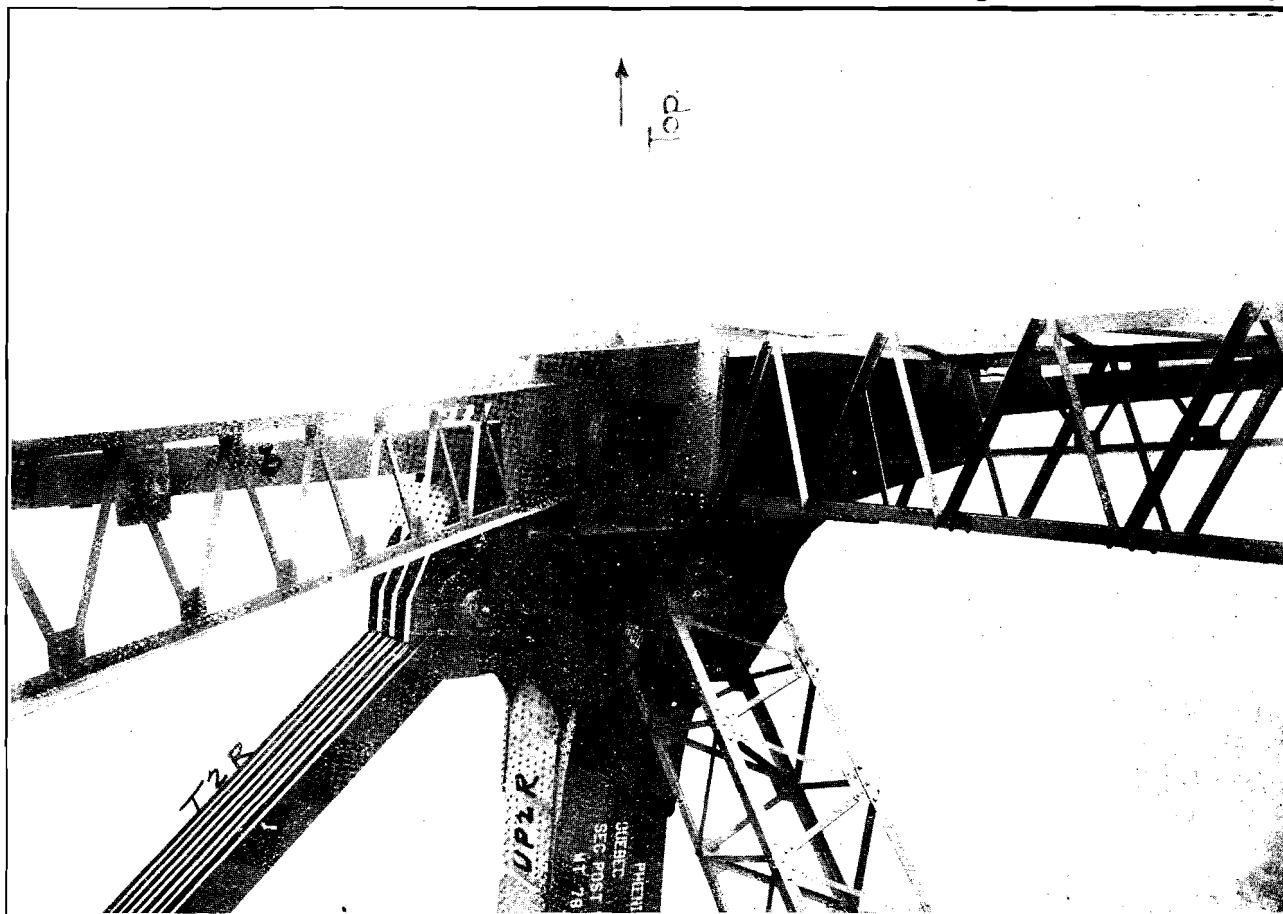
8. Vue de la plate-bande supérieure et de l'extrémité de la colonne centrale, ferme de droite. Le 23 mai 1907.



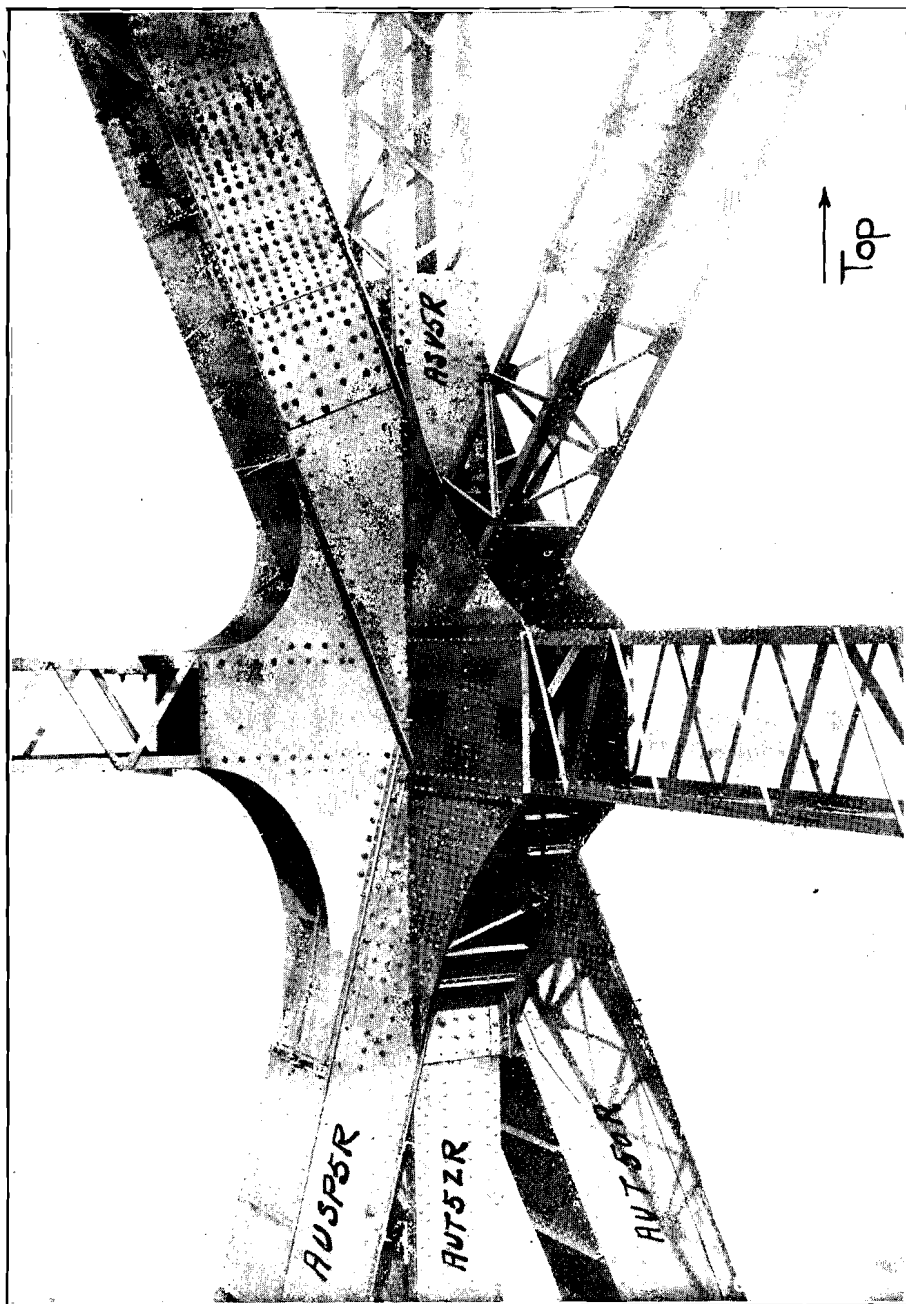
9. Vue des barres à œil, dans le panneau 8, bras de console, ferme de gauche. Le 23 mai 1907.



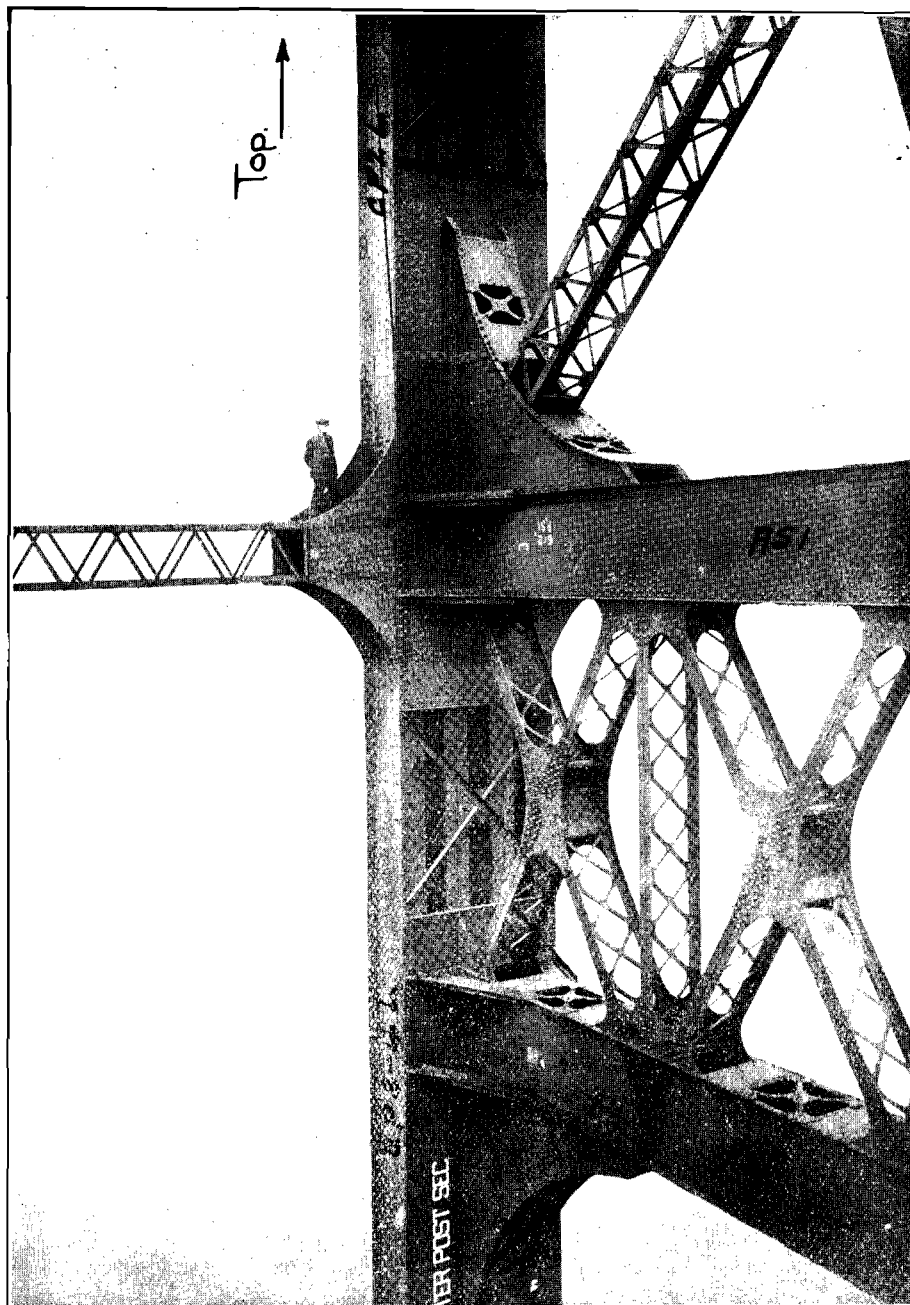
10. Vue de l'intersection des âmes, entre les panneaux 3 et 4 bras d'ancrage. Remarquez les boubles chevilles dans la diagonale T-2 et T-20 et les pièces de raccord.



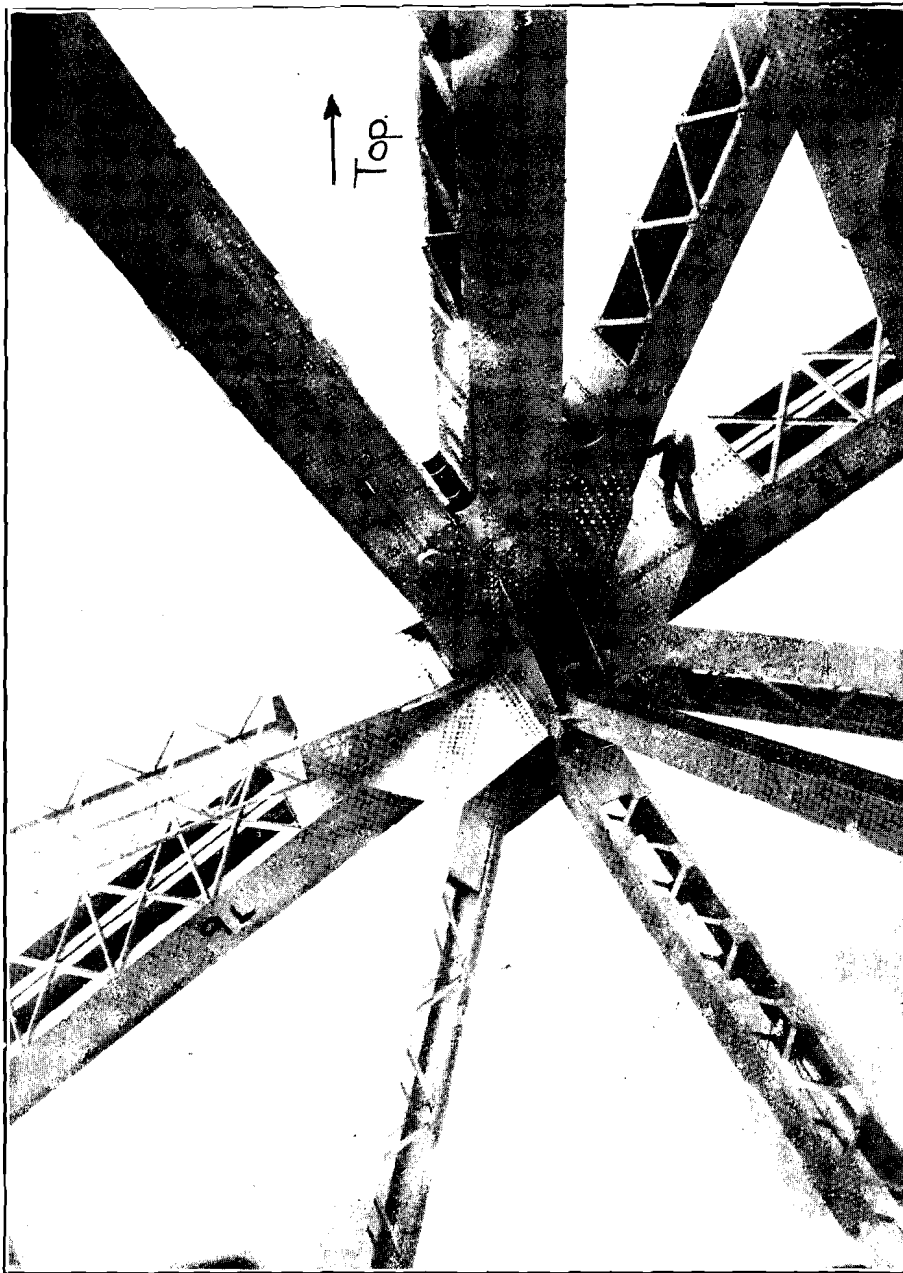
11. Vue de l'intersection de la membrure supérieure entre les panneaux 4 et 5, bras de console. Observer le détail au sommet du montant P-2, ainsi que la disposition de l'entretoisement latéral et d'oscillation. Le 18 mai 1907.



12. Vue de l'intersection des âmes entre les poutres 9 et 10, bras d'ancrage, ferme de droite.
Observer la jointure dans la grande diagonale, T-5--T-50 Le 12 juin 1907.



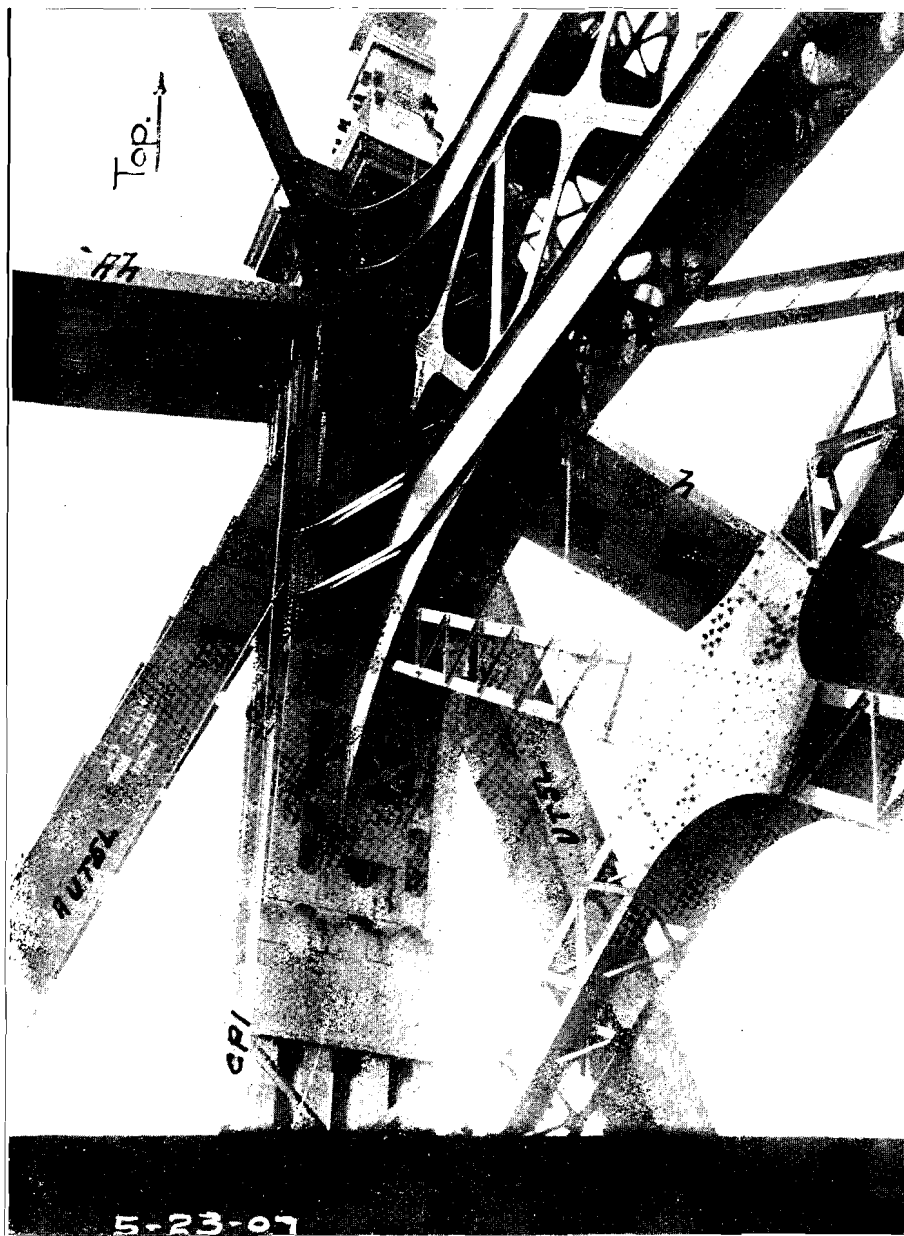
13. Vue de partie du montant central, ferme de gauche. Remarquer la charpente de la double pièce latérale d'entretoisement d'oscillation.



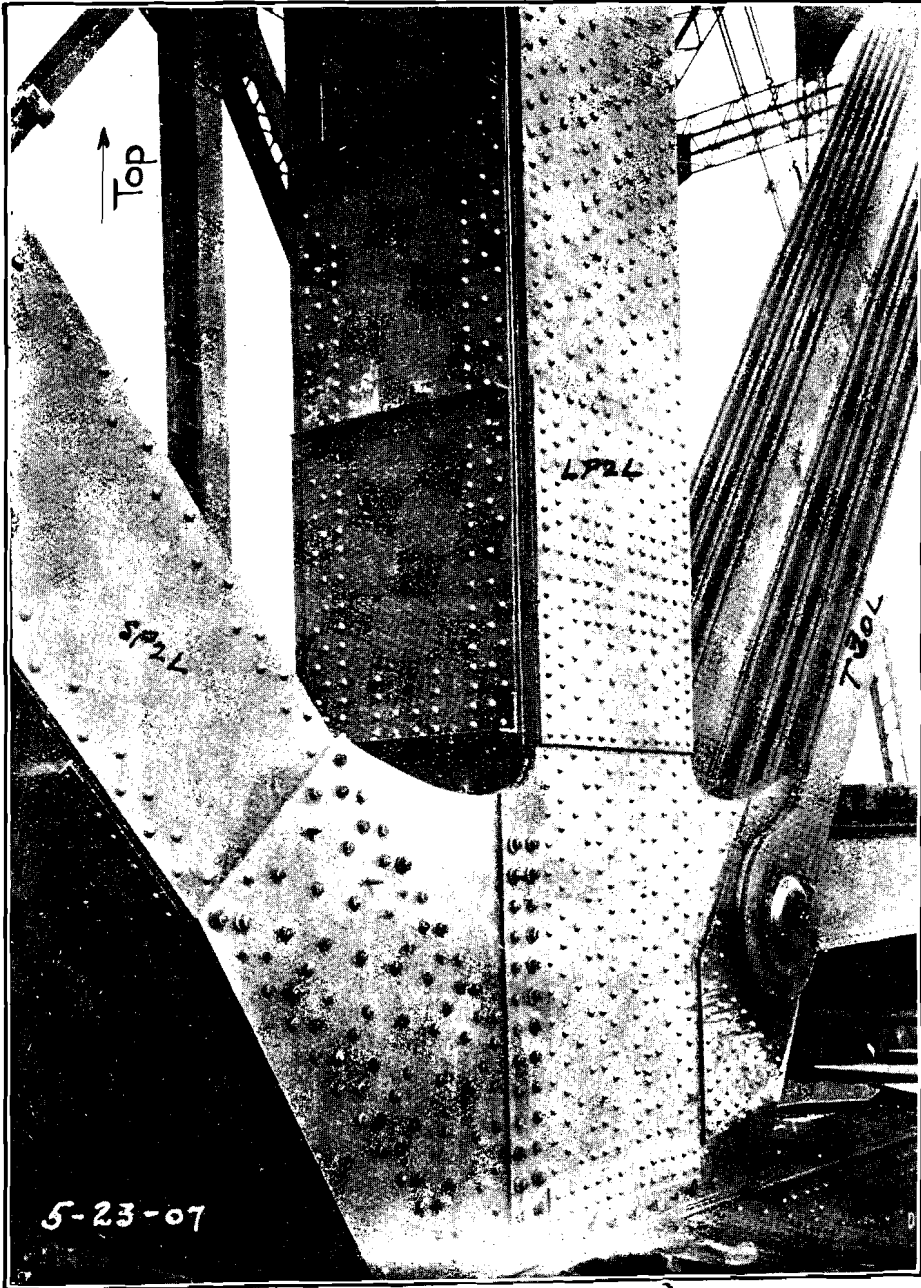
14. Vue de l'intersection de la plate-bande inférieure entre les panneaux S et 9, bras de console, ferme de l'ouest. Les plates-bandes inférieures de la ferme située vis-à-vis (8-R et 9-R) sont des duplicatas de celles indiquées et elles ployaient, le 27 août.



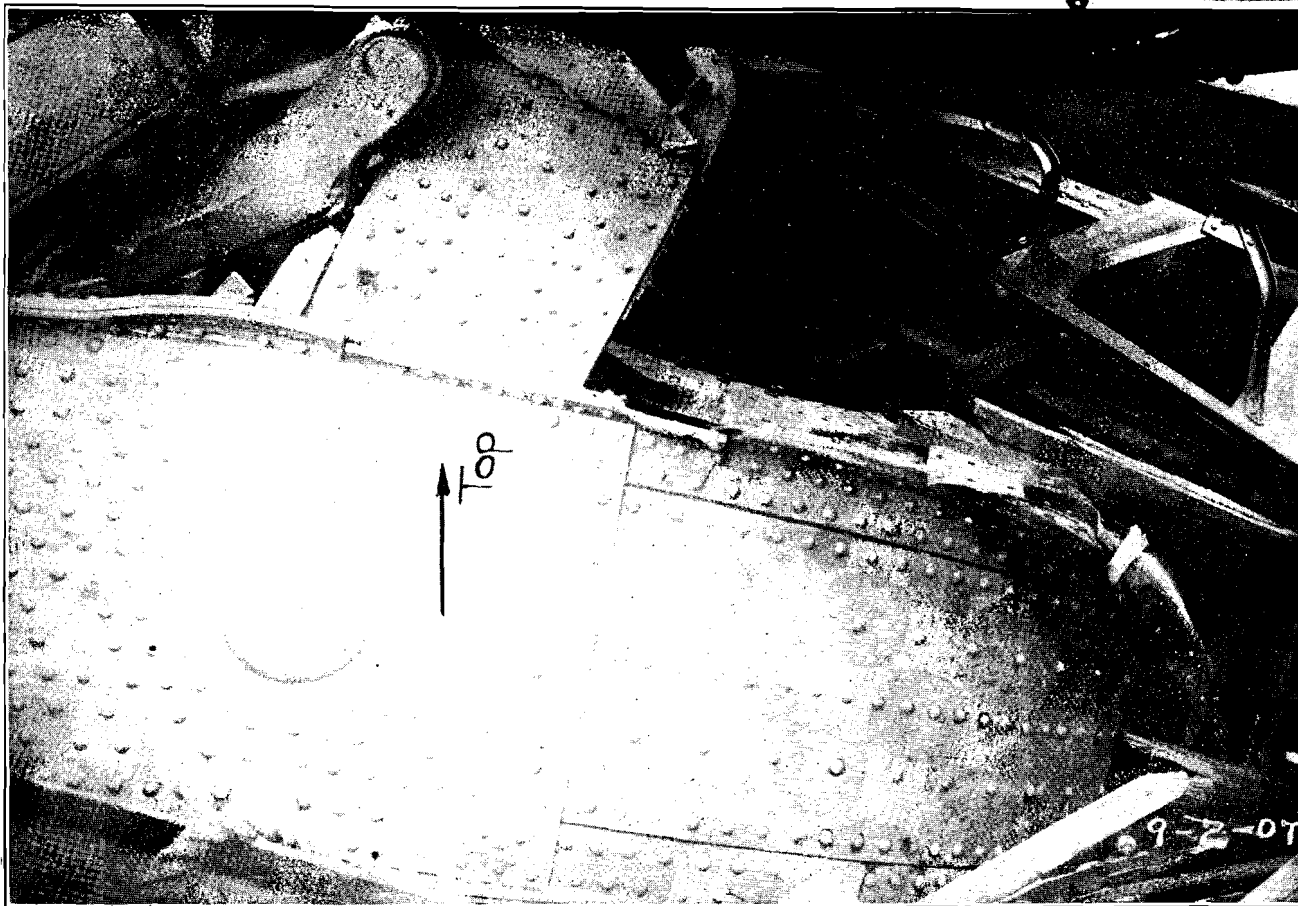
15. Vue de l'intersection des âmes entre les panneaux 3 et 4, bras de console, ferme de gauche. Le 12 juin 1907,



16. Vue montrant l'entretoisement d'oscillation au-dessus de la maîtresse pile et la partie supérieure du montant central, ferme de gauche. Le 22 mai 1907.



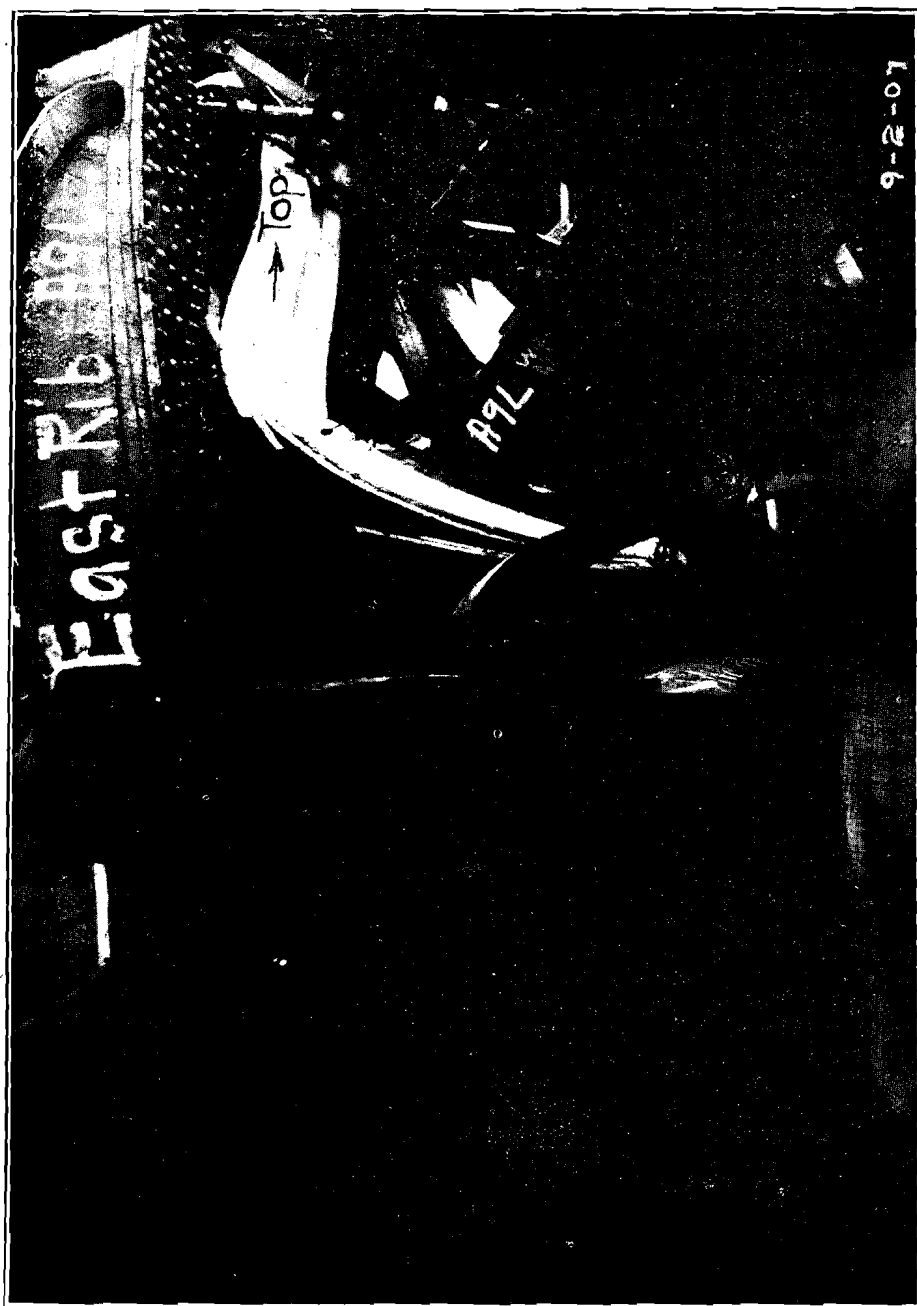
17. Vue du pied du montant P-2, ferme de gauche, bras de cantilever. Remarquer l'assemblage à boulons de la jointure du sous-poteau.



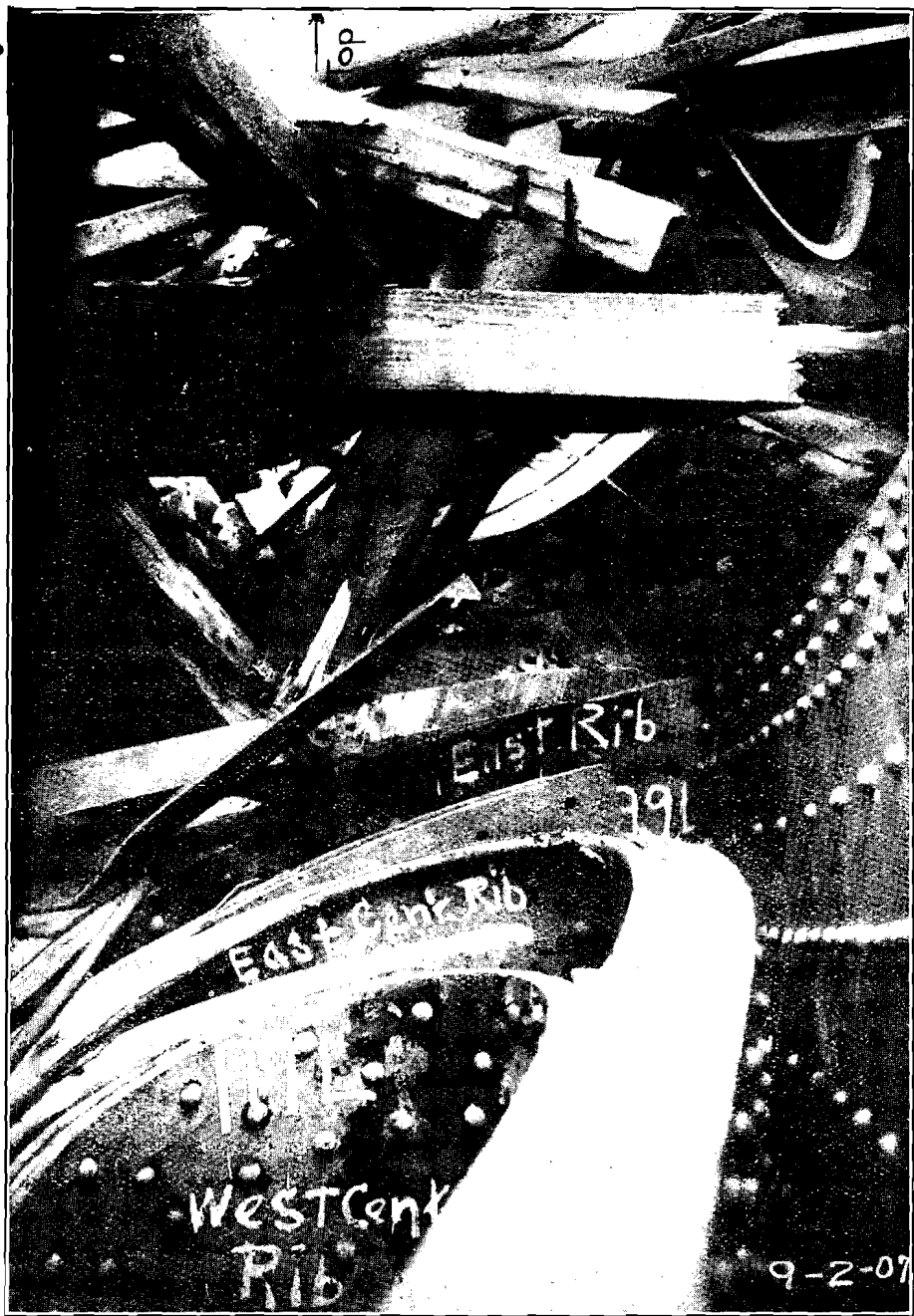
18. Vue de l'assemblage d'atelier entre les panneaux 9 et 10, ferme de gauche, bras d'ancrage. Remarquer le pli dans la membrure A 9 L. Le 2 septembre 1907.



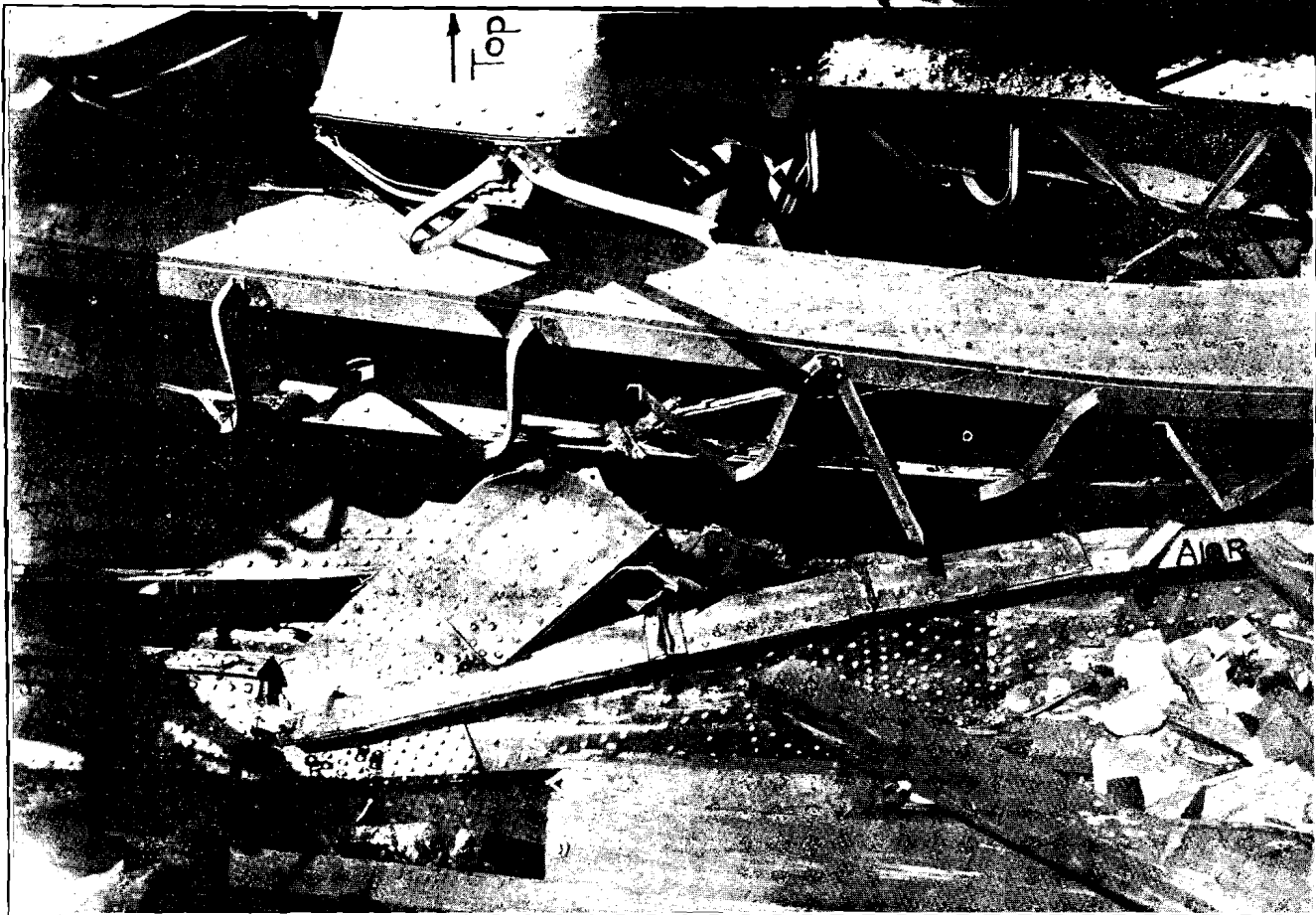
19. Vue des débris de la plate-bande 9, ferme de droite, bras d'ancrage. Remarquer la déflexion des nervures qui atteint presque 180 degrés, au voisinage de la barre de treillis au premier plan, et la membrure a été renversée. La plate-bande inférieure à la gauche de la photographie est A-7-R. Le 2 septembre 1907.



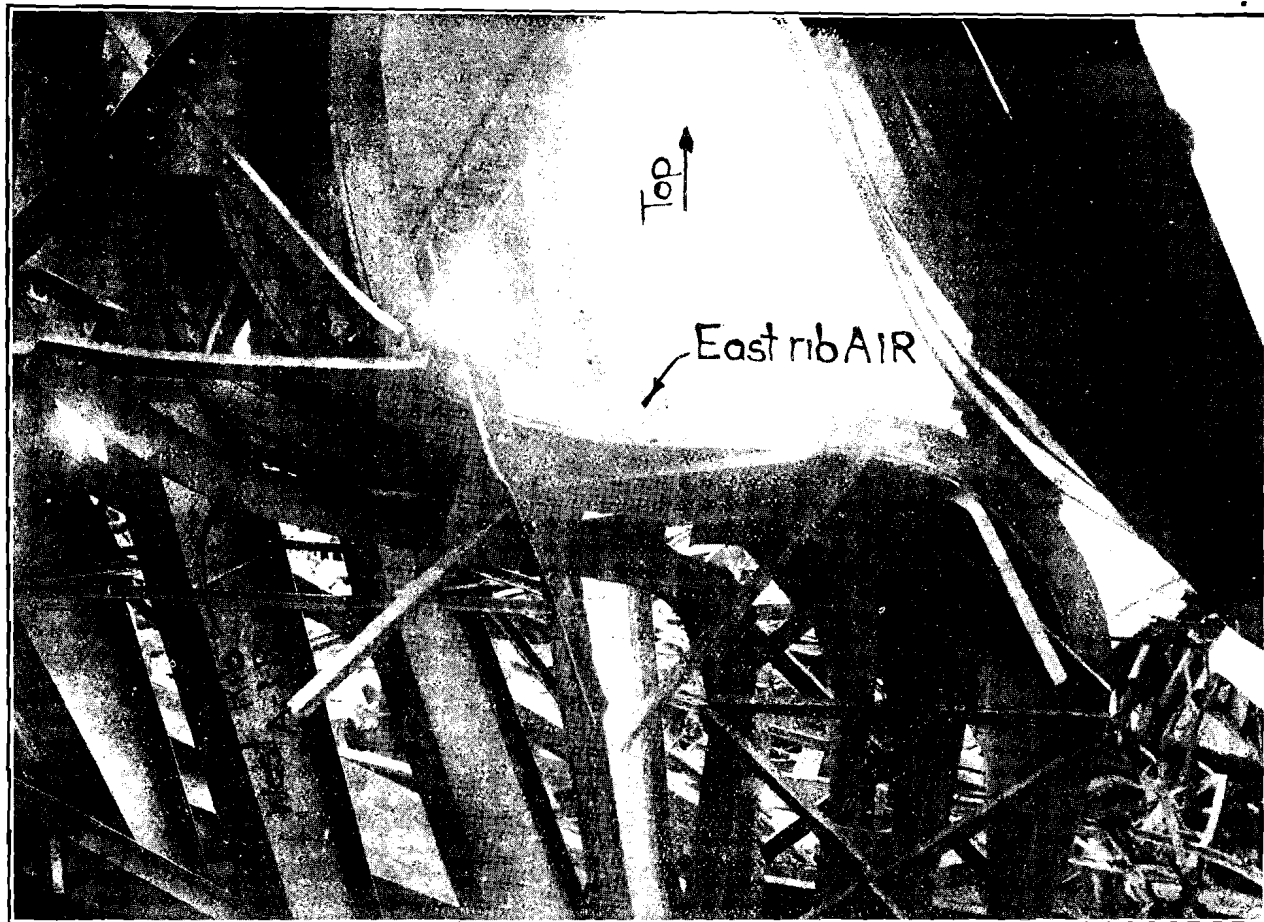
20. Vue de la flexion intérieure de la plate-bande 9, ferme de gauche du bras d'ancrage. Cette vue est prise dans la direction du sud et les quatre nervures sont toutes visibles, l'angle de la flexion étant approximativement de 90° . Le 2 septembre 1907.



21. Vue de la flexion indiquée dans la photographie 20, mais prise dans la direction du nord-
Le 2 septembre 1907.



22. Vue montrant les assemblages d'atelier et de chantier, entre les plates-bandes 9 et 10, ferme de droite, bras d'ancrage. Remarquer à la gauche que la membrure 9 passe sous la membrure 7.



23. Vue du dessous de la plate-bande 1, ferme de droite, bras d'ancrage, vue donnant sur le nord. Remarquer la conformation donnée à la membrure par le flambage.

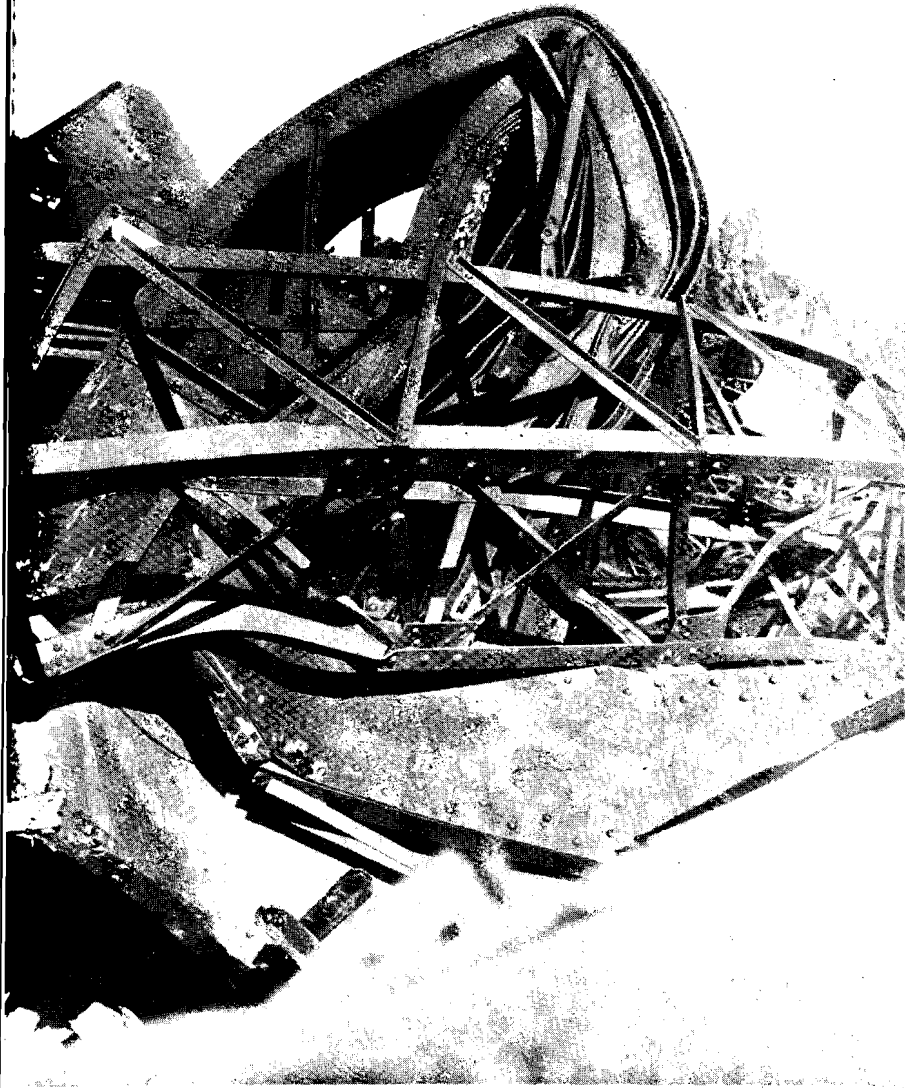
PIÈCE N° 154



1. Vue montrant le flambage de la membrure AIR entre les couvre-joints ; en outre, on voit comment les tôles de recouvrement et les diaphragmes ont rempli leur fonction en maintenant les membrures rectilignes. L'écart entre l'about du couvre-joint supérieur dans la photographie, et l'about correspondant du couvre-joint de dessous est de 7' 6", et l'écart entre les deux tôles, à angle droit du plan de la photographie est de 9' 10". La membrure évidemment a frappé le sol par le bout et le flambage indiqué en est résulté.

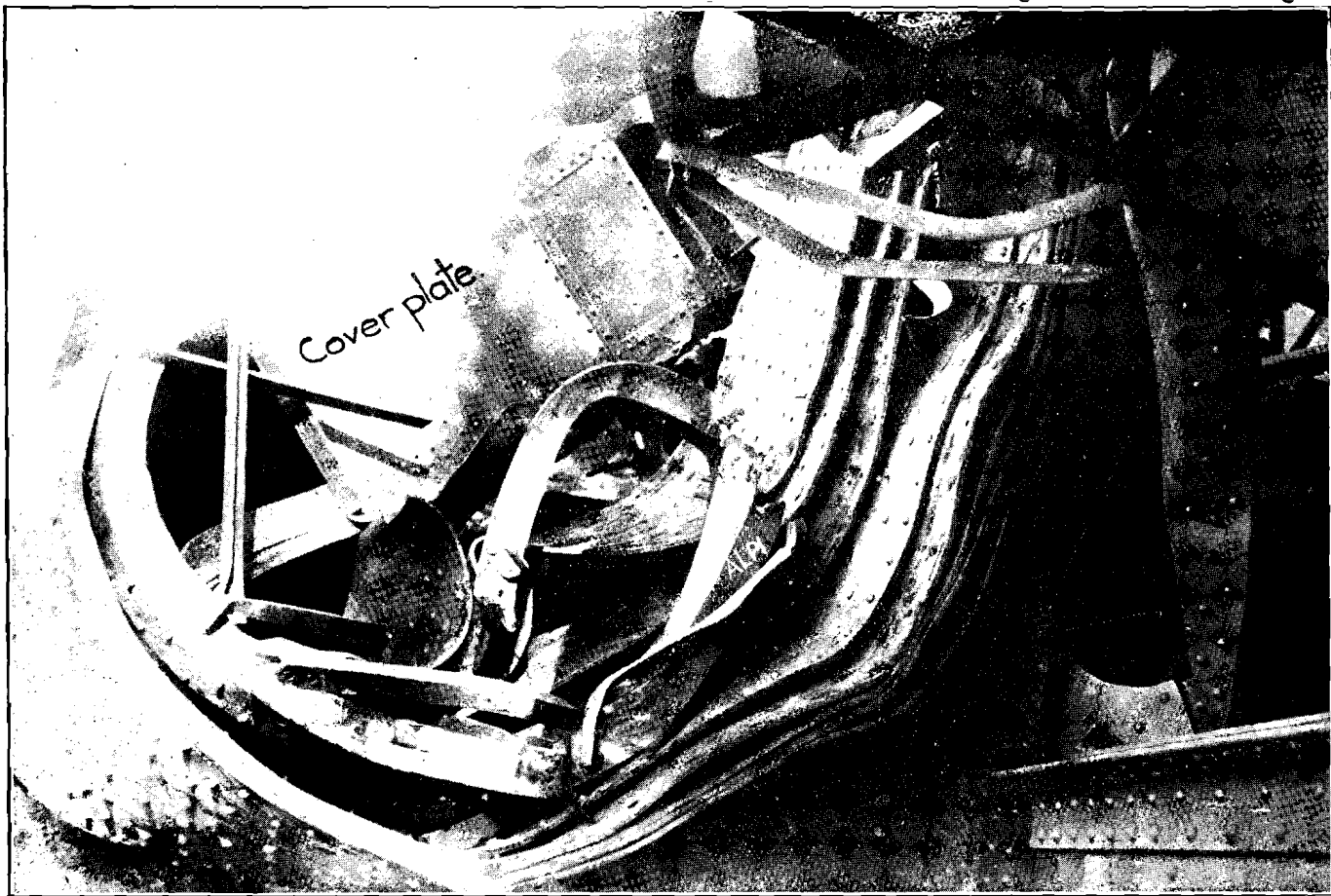
-Top-

#2

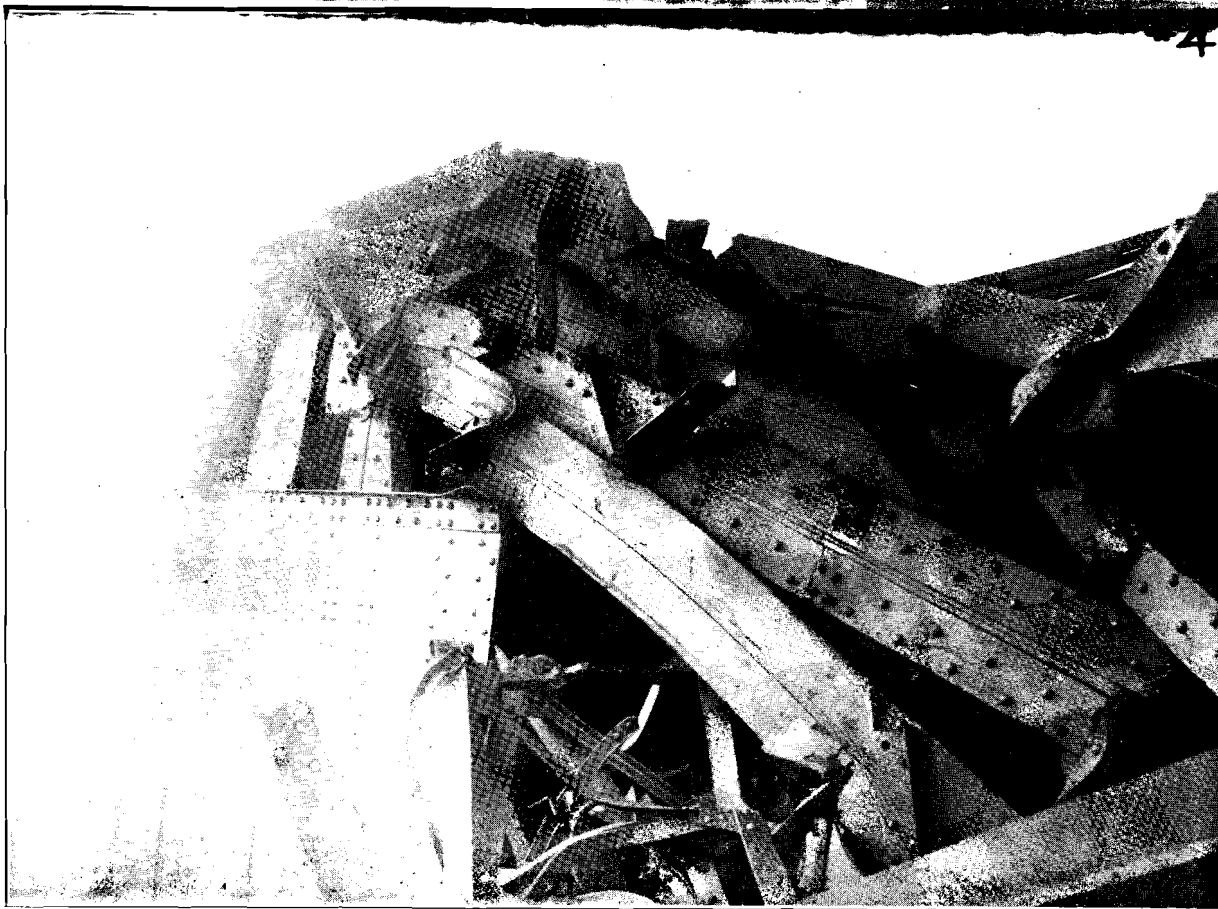


↖ Bottom of Photograph ↗

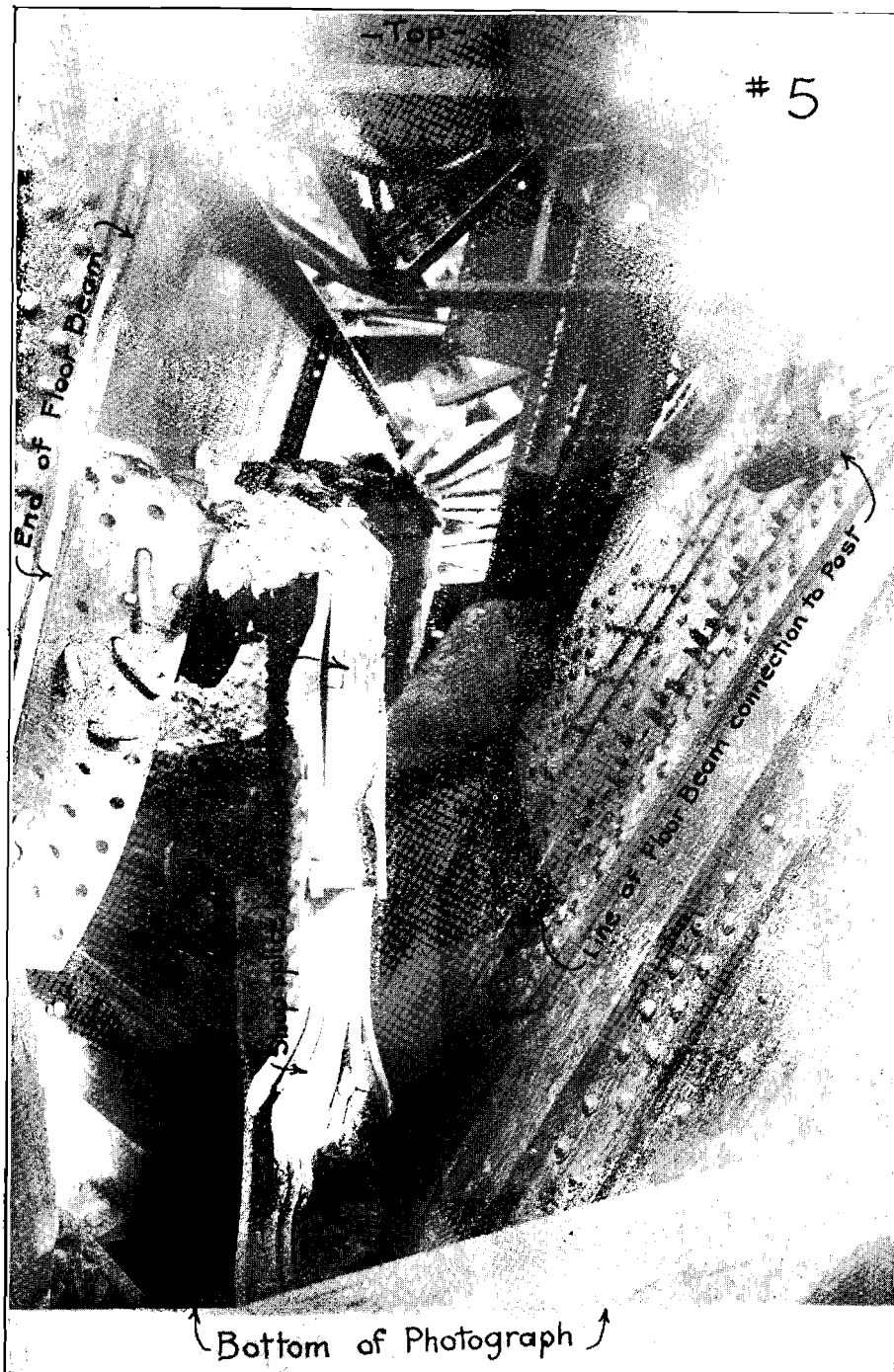
2. Flambage (buckling) d'un montant ayant deux âmes laminées reliées par des cornières de treillis. La contre-fiche à quatre fers-angles au premier plan fait partie du système latéral.



3. Détail de la déformation du montant ALPI. Remarquer la rupture graduelle des âmes laminées, la déformation des cornières de treillis ainsi que la position rectiligne conservée par les couvre-joints.



4. Flambage de partie du montant central CPJR. Remarquer aussi comment les couvre-joints sont demeurés rectilignes. Le montant central, dans son ensemble, a été conçu d'après le même projet d'étude que les membrures inférieures, étant constitué par quatre âmes parallèles, et des branches cornières supplémentaires.



5. Rupture caractéristique des connexions entre la poutrelle de tablier et le montant. Ce travail est évidemment le résultat de l'écrasement. Remarquer la force uniforme de la jointure dans son ensemble, ainsi que l'indique la rupture en divers sens des assemblages d'angle de la poutrelle de tablier ainsi que celle des rivets. Ici, quand les rivets ont manqué, la fatigue a été provoquée par la tension directe, et presque sans exception ils se sont comportés en s'arrachant, absolument comme un parfait spécimen l'aurait fait au laboratoire.

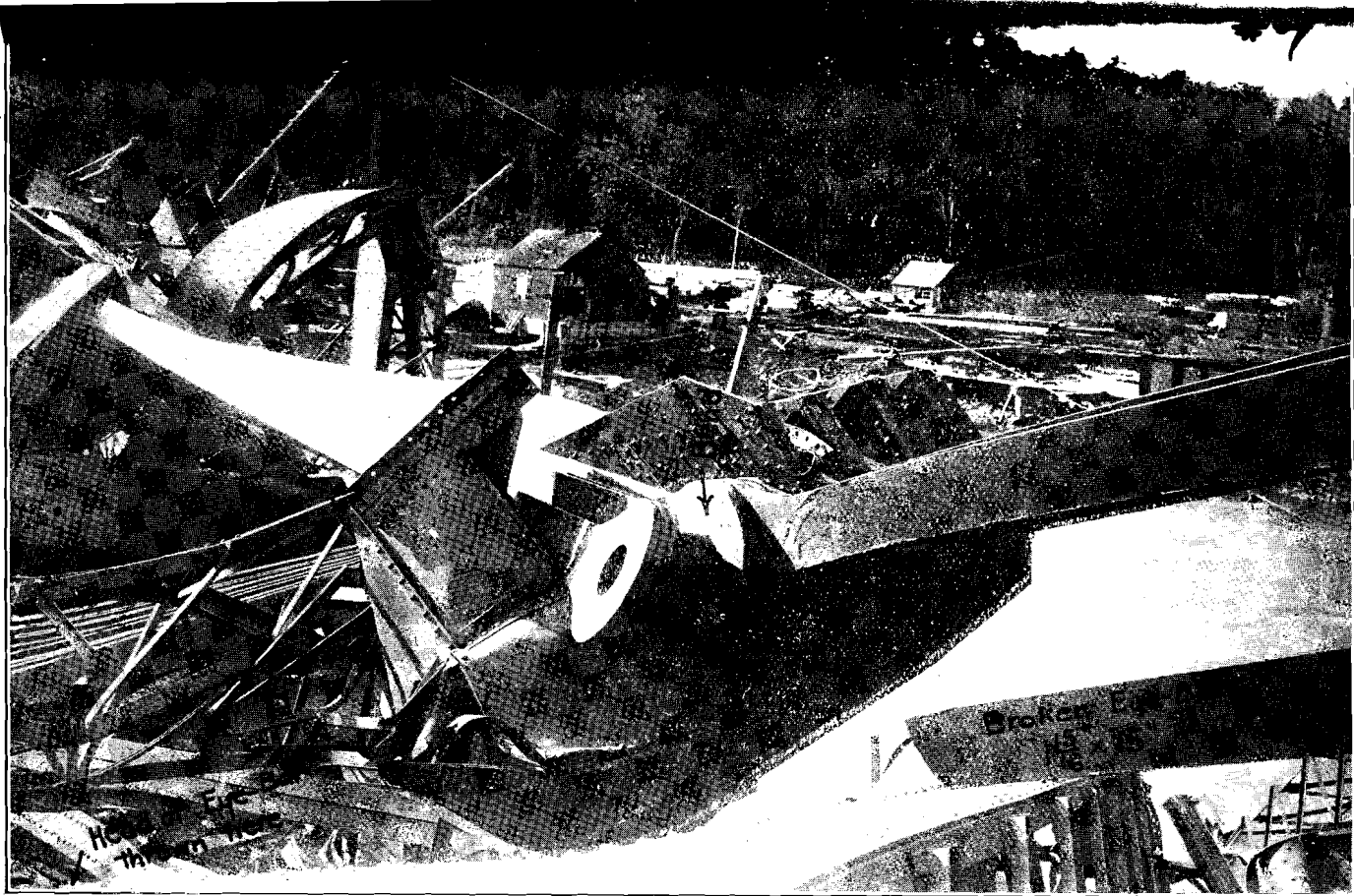
-Top-

6



Bottom of Photograph

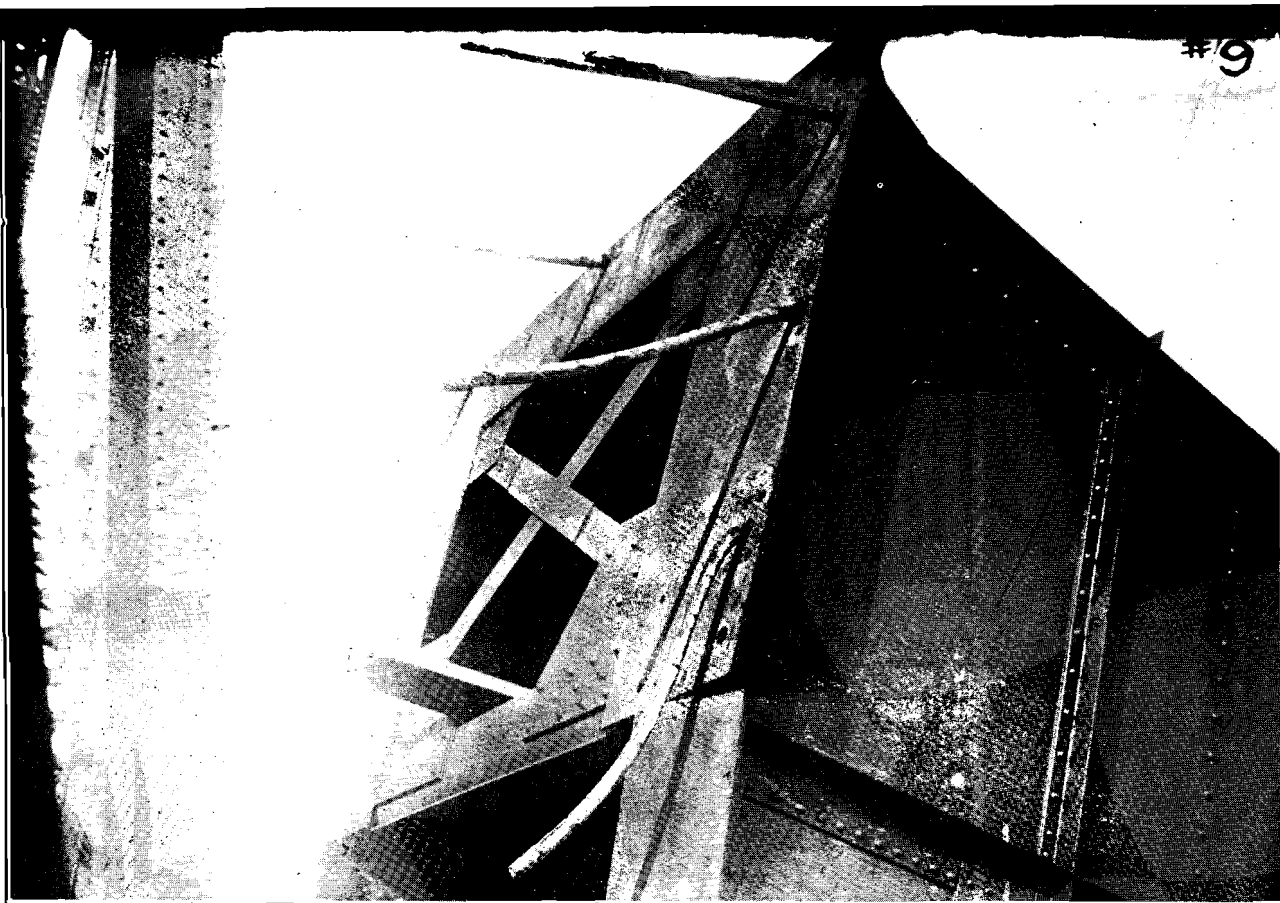
6. Chaîne intacte des barres-œillets de la membrure supérieure du côté de Québec, désignée sur les plans comme AdR, AcR et Afr.



7. On voit ici la seule cheville qu'on ait trouvée pliée, dans les décombres, cette cheville étant entre les pièces de la membrure supérieure AdI, et AcL. Cette photographie indique la seule barre à ceil brisée, qu'on peut observer gisant sur une membrure composite au droit, au bas de la gravure. La tête de la barre a été rejetée à 15 pieds à peu près, à gauche. Tout indique que le choc qui a infligé cette avarie aux âmes du montant en dessous de la cheville a, en même temps, ployé la cheville et cassé la barre-ceillet.



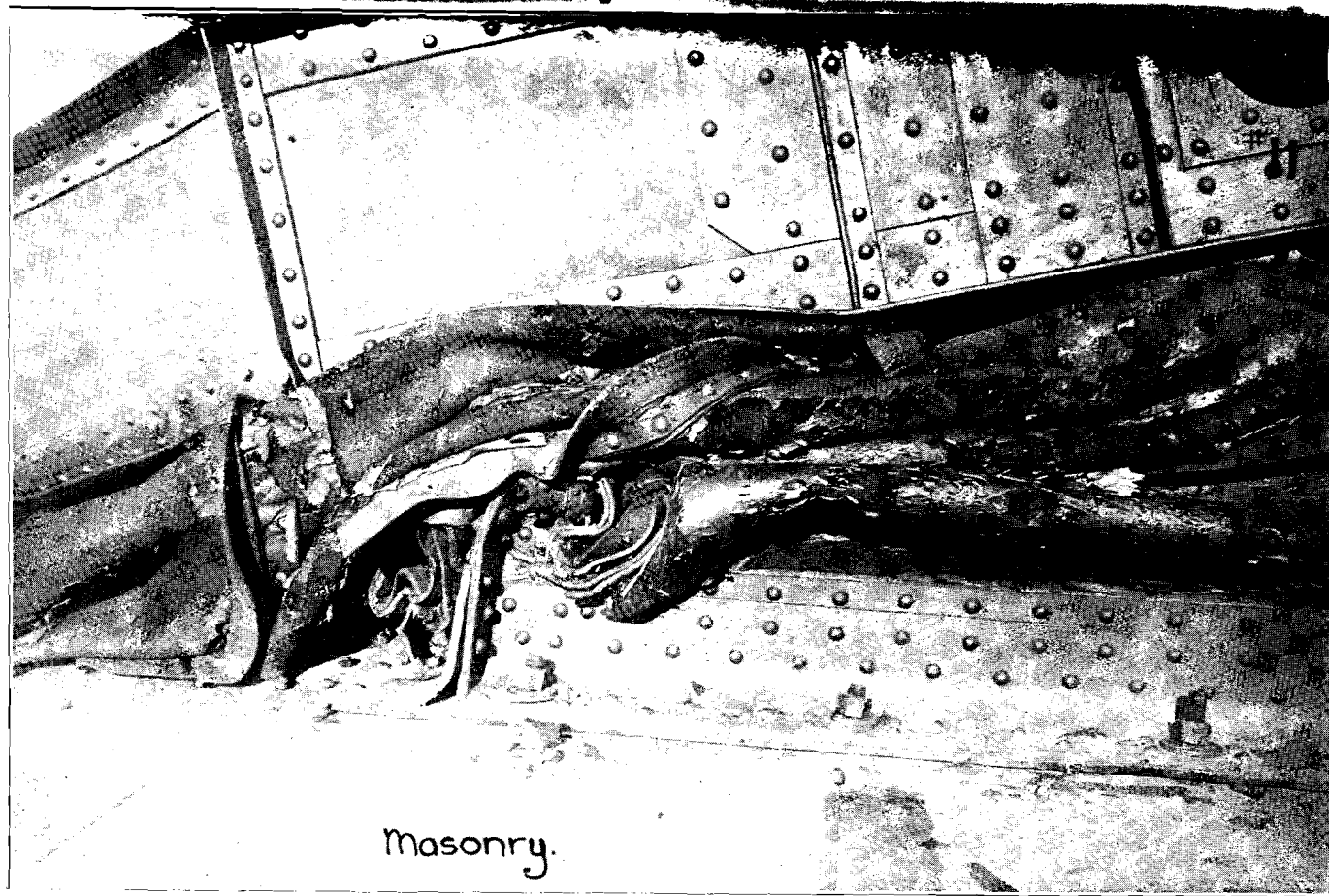
8. Montre une remarquable épreuve de la qualité de l'acier dans les barres-œillets. Cette barre faisait partie d'un groupe de grandes diagonales, et le corps de la barre mesurait $1\frac{3}{8}'' \times 15''$. Les forces développées par la chute ont tordu le corps de la barre, de part en part, à un angle de 90° , sur une distance d'environ $2\frac{1}{2}$ pieds, tandis que la tête de la barre conserve encore sa position primitive sur la cheville. Il n'y a aucun indice d'une rupture quelconque de la barre sur les surfaces accessibles.



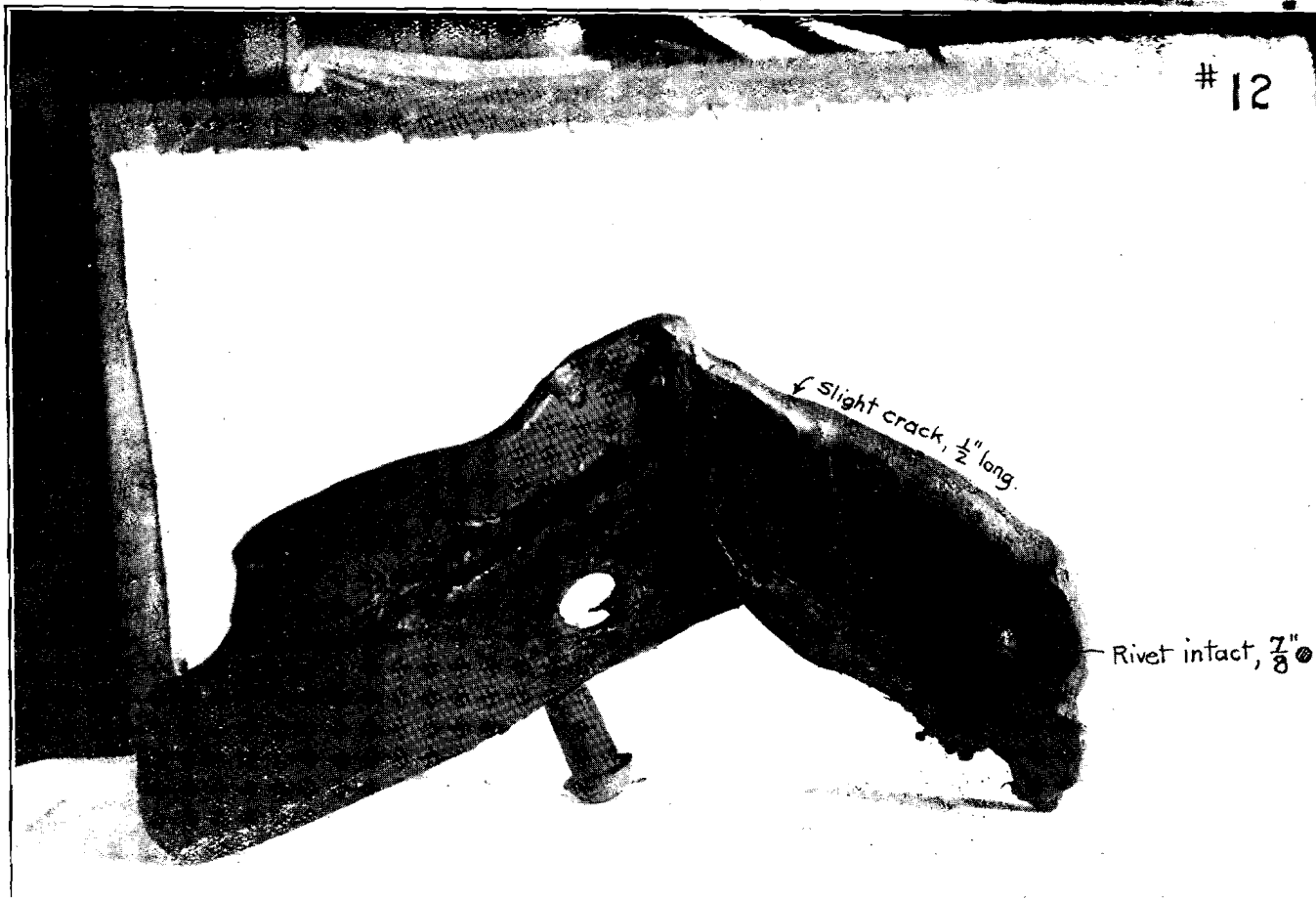
9. Montre les boulons d'ancrage de 1 $\frac{1}{2}$ pouce qui assujétissaient le pied de chaque cuirasse (shell) entourant les tiges ou baguettes d'ancrage des barres-œillets, au sommet de la pile d'ancrage. Ces boulons avaient la surface ordinaire de baguettes d'acier, étaient gougés à tous les trois pouces sur les deux faces, etc., avaient 4 pieds 6 pouces de longueur. Les trous où ils étaient enfoncés avaient été forés dans le granit. Il était entendu que ces boulons avaient été posés dans du pur ciment de Portland. Invariablement, là où ils ont subi une tension directe, ils sont sortis tout d'une pièce de la maçonnerie.



10. Montre le complet bouleversement qu'on peut voir dans quelques endroits des décombres. Cette vue est intéressante, en ce qu'elle indique la puissance extraordinaire des forces développées au cours de la catastrophe. Même dans cette masse informe, il n'y a pas le moindre indice de médiocrité des matériaux.



11. Montre les plis des tôles de la cuirasse contenant les barres-œillets d'ancrage, sur la pile d'ancrage. Les plis ici représentent absolument le travail d'un feutre épais qui serait soumis à pareil traitement.



12. Fragment de cornière de $4'' \times 3'' \times \frac{3}{8}''$. Durant l'écroutement, ce fer-angle s'est complètement ouvert, s'est retourné presque à angle droit avec l'axe, puis s'est replié sur lui-même, sous la force d'écrasement. Il n'existe ici qu'un léger fendillement d'environ un pouce de long à l'extérieur du plus fort pli. Remarquer l'agrandissement du trou de rivet. Cet échantillon contient un rivet intact, les pièces de raccord s'en étant détachées, par la déchirure des trous de rivet.

13

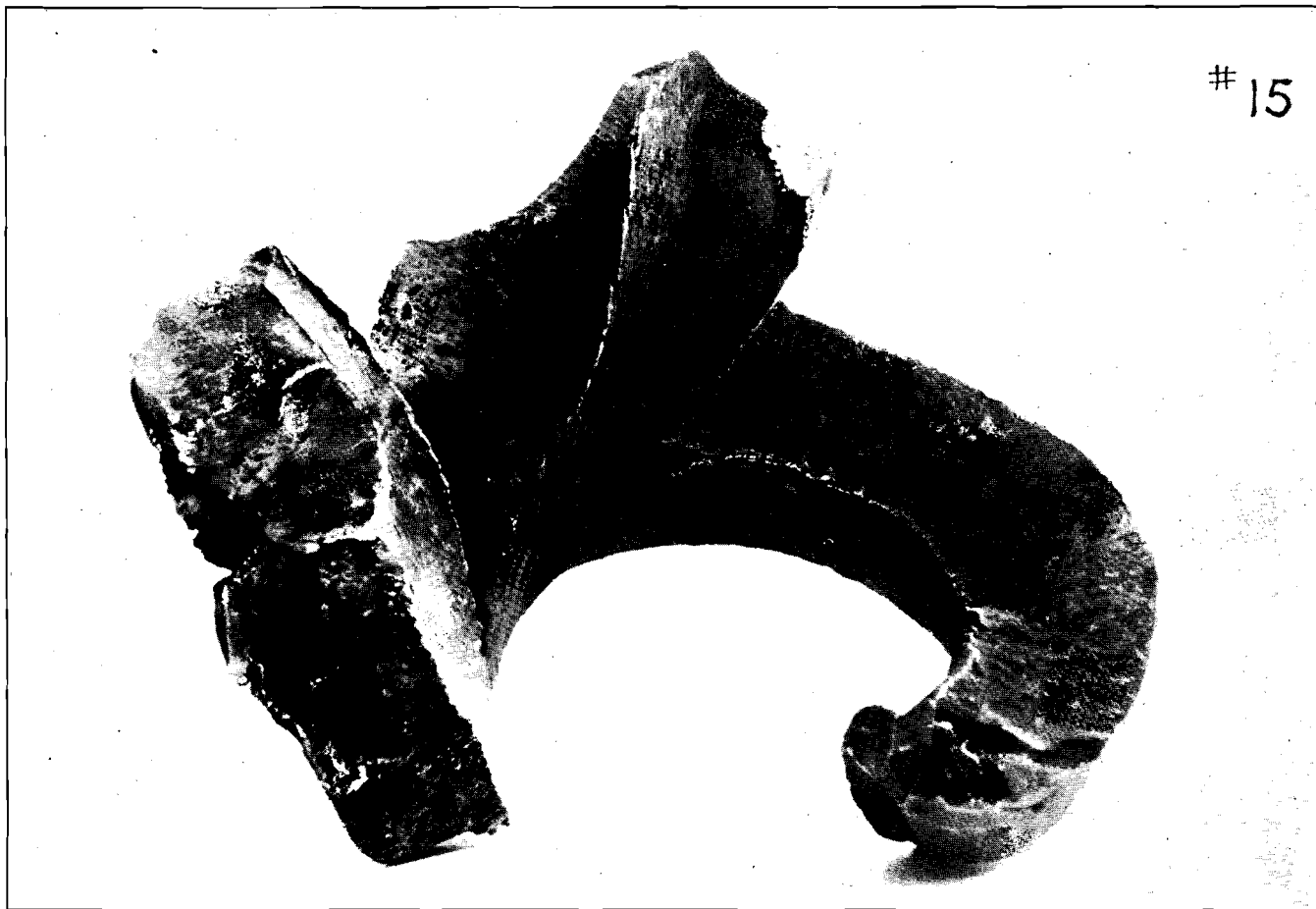


13. Fragment d'un fer-angle de 8" x 6" x $\frac{13}{16}$ " mis en pièces et replié sur lui-même presque à contact.

#14



14. Autre vue de la cornière figurant dans le No. 13.



15

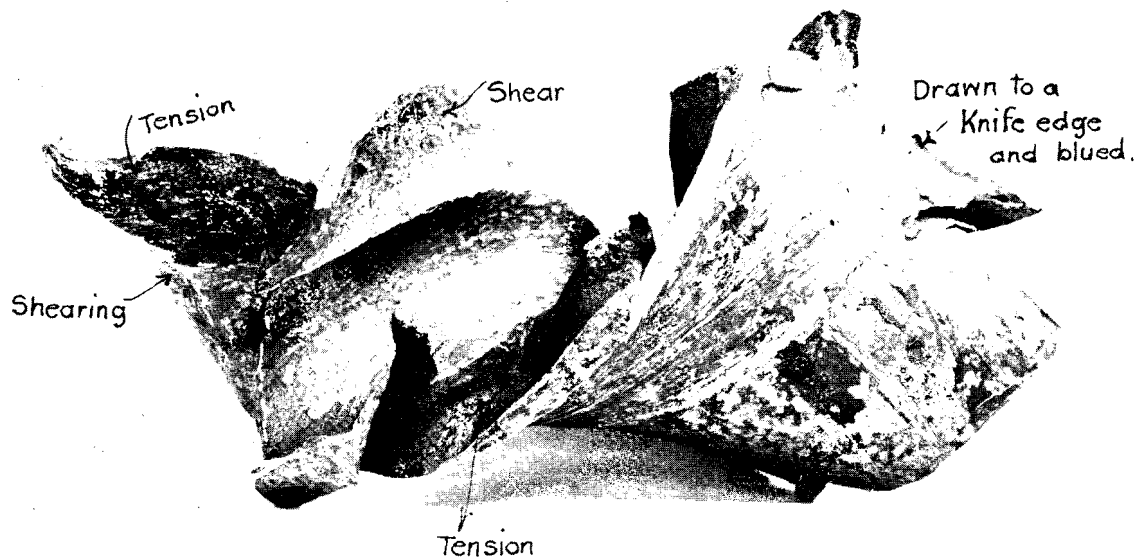
15. Fragment d'une plaque de $\frac{7}{8}$ " déchirée, cisailée et pliée.

#16

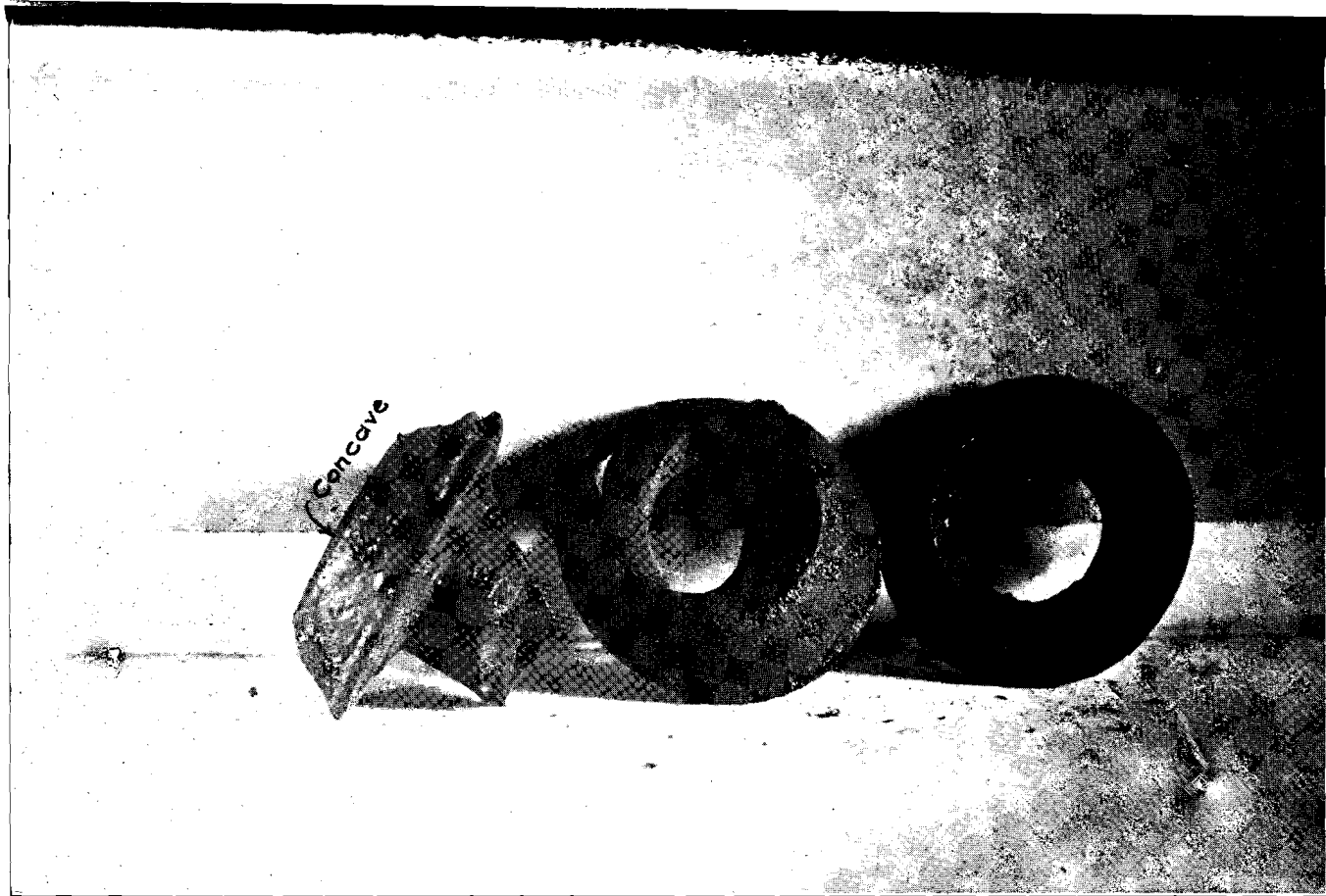
154—Pièce 124—c.



16. Fragment de tôle de $\frac{3}{4}$ ", déchiré, cisailé et plié,



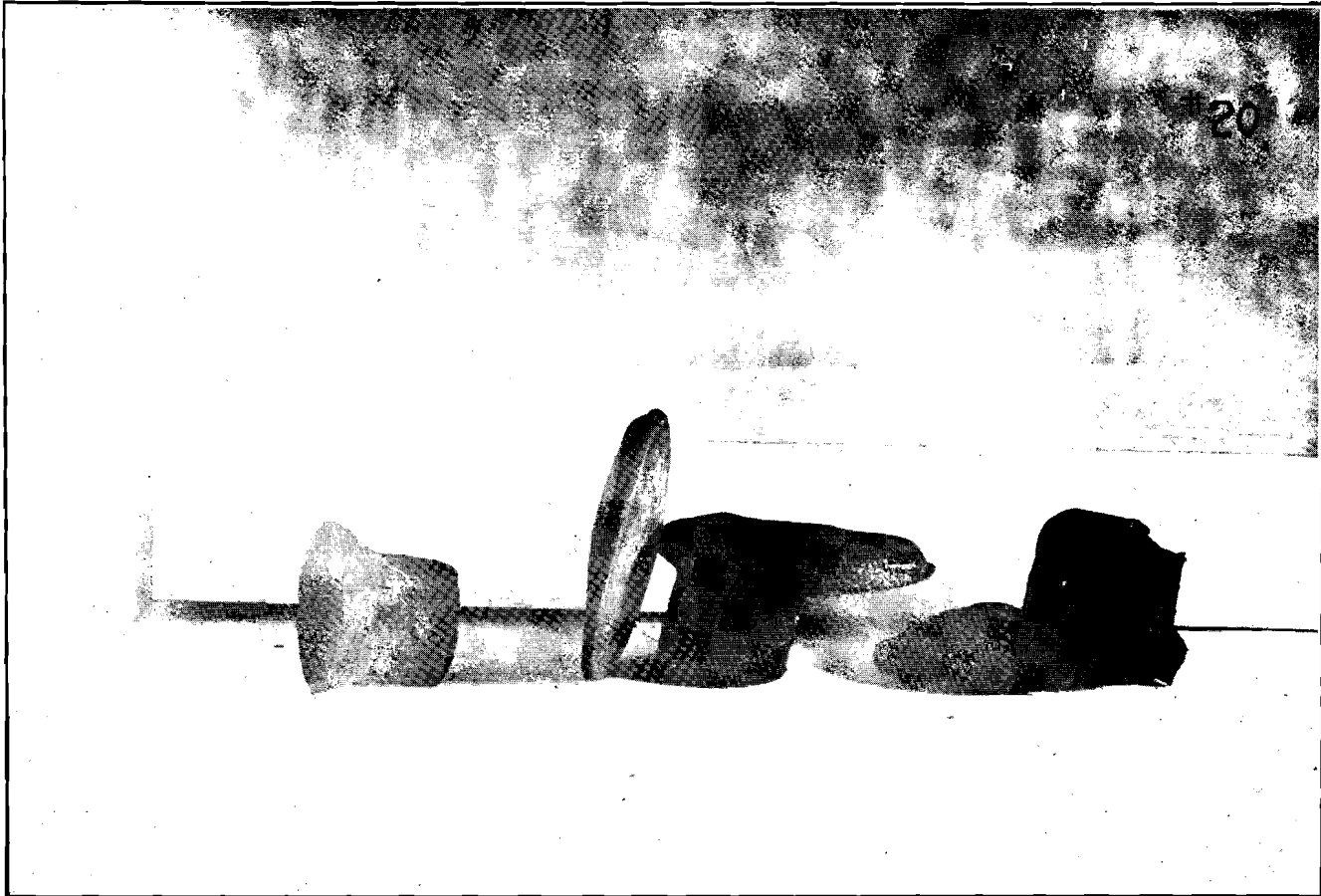
17. Fragment de tôle de $\frac{1}{2}$ ", primitivement de 2" x 6". Ce spécimen est unique et montre nettement sa qualité, par son repliement en spirale, comme si'on se fût servi d'une baguette de trois-huitièmes de pouce en guise de noyau pour le plier. On y remarque aussi une superbe fracture par cisaillement. Sa cassure est parfaitement fibreuse et provient d'une ropture en tension. Sa ductilité est établie par la formidable force de glissement, qui l'a endenté et entaillé, dans toute sa longueur et finalement étiré jusqu'à l'épaisseur d'une lame de couteau. Ce travail a développé tant de chaleur que le spécimen est entièrement bleui en ce dernier endroit. Ce spécimen est photographié en grandeur naturelle.



18. Trois ruptures caractéristiques de rivets. Dans l'un d'eux, le corps arraché de la tête a laissé un anneau parfait ; dans un autre, le corps n'a été que partiellement séparé de la tête et a abandonné une portion plane sur un côté du cercle, (remarquer la concavité du segment due au coulage du métal au moment de l'arrachement. Dans le troisième la rupture a commencé quand le corps du rivet a arraché la tête du rivet qui s'est finalement brisée en entraînant une petite surface de métal et présentant une fracture par tension en forme de coupe. La concavité de la tête est produite par le coulage du métal durant l'arrachement du corps du rivet.



19. Voici trois rivets dont les corps ont d'abord été cisailés par les pièces d'assemblage où ils étaient enfoncés ; le plus avancé ayant été complètement déchiré. Celui du milieu présente une cassure par tension directe, (Noter la diminution de surface du corps).



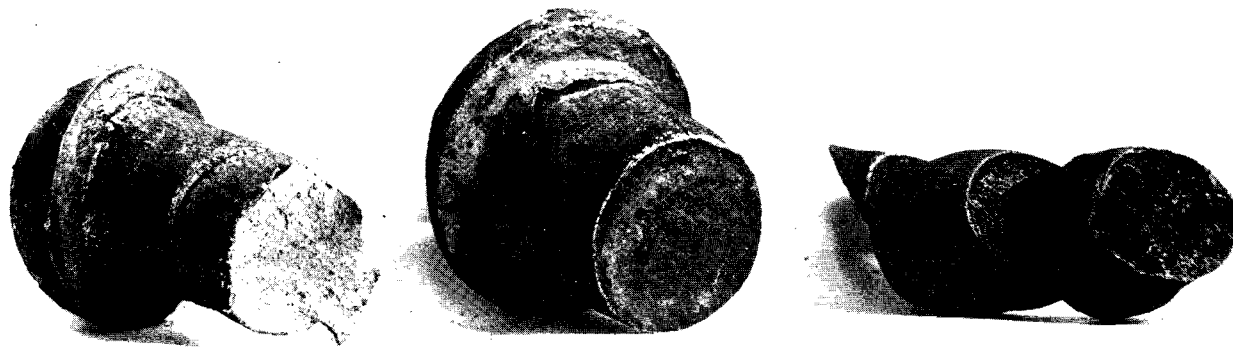
20. Tête de rivet cisillée au ras de l'épaulement et finalement aplatie par pes chocs destructifs. Cctse photographse montre aussi deux têtes de rivets tordus et écrasés, et qui ont subi un coulage d'un demi-pouce dans une direction, sans se déchirer. On voit également un rivet à tête fraisée qui a fléchi par cisaillement direct.

21



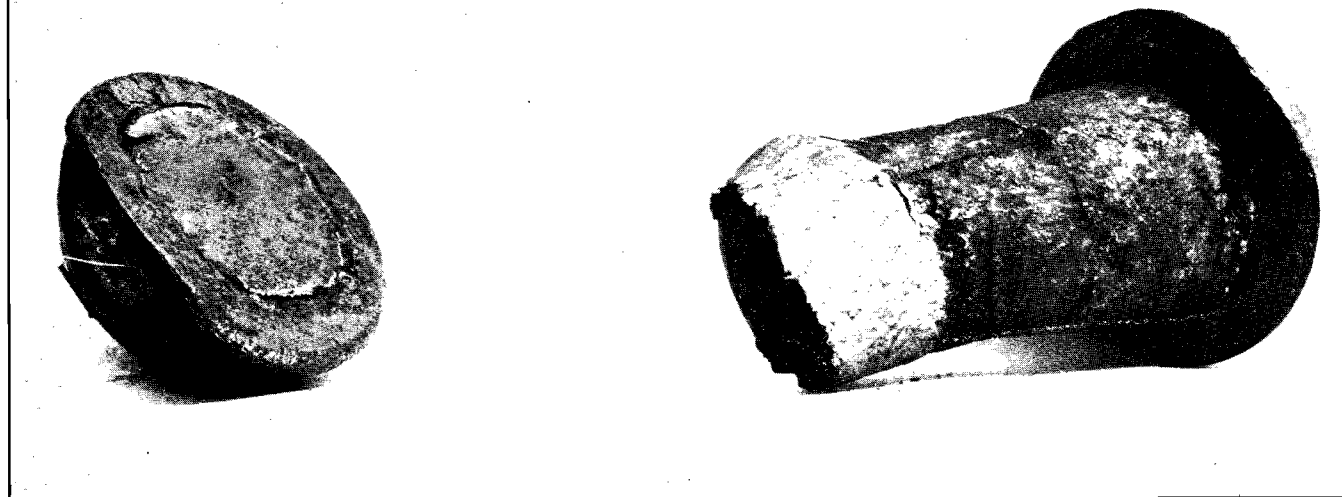
21. Fragments de corps de rivets ; celui du milieu ayant été déchiré aux deux bouts ; quant aux deux autres, une de leurs extrémités a été déchirée et l'autre, arrachée.

#22



22. Deux rivets dont le corps présente des déchirures caractéristiques. On voit aussi un fragment de corps de rivet présentant une déformation complète, par suite de la tension et du cisaillement.

#23



23. Tête de rivet en parfait état, tranchée sous l'épaulement, même par un violent choc latéral. On voit aussi un rivet dont le corps a été arraché de la tête, laissant un anneau semblable à celui de la photographie 18. Les spécimens de rivets figurant dans les photographies 18 à 23 ont tous environ $\frac{3}{4}$ pouce ; quelques-uns sont d'un pouce. Ces derniers ont généralement été détruits par simple cisaillement ; car les joints dans lesquels on les avait utilisés ont, pour la plupart, travaillé en ce sens durant la catastrophe.

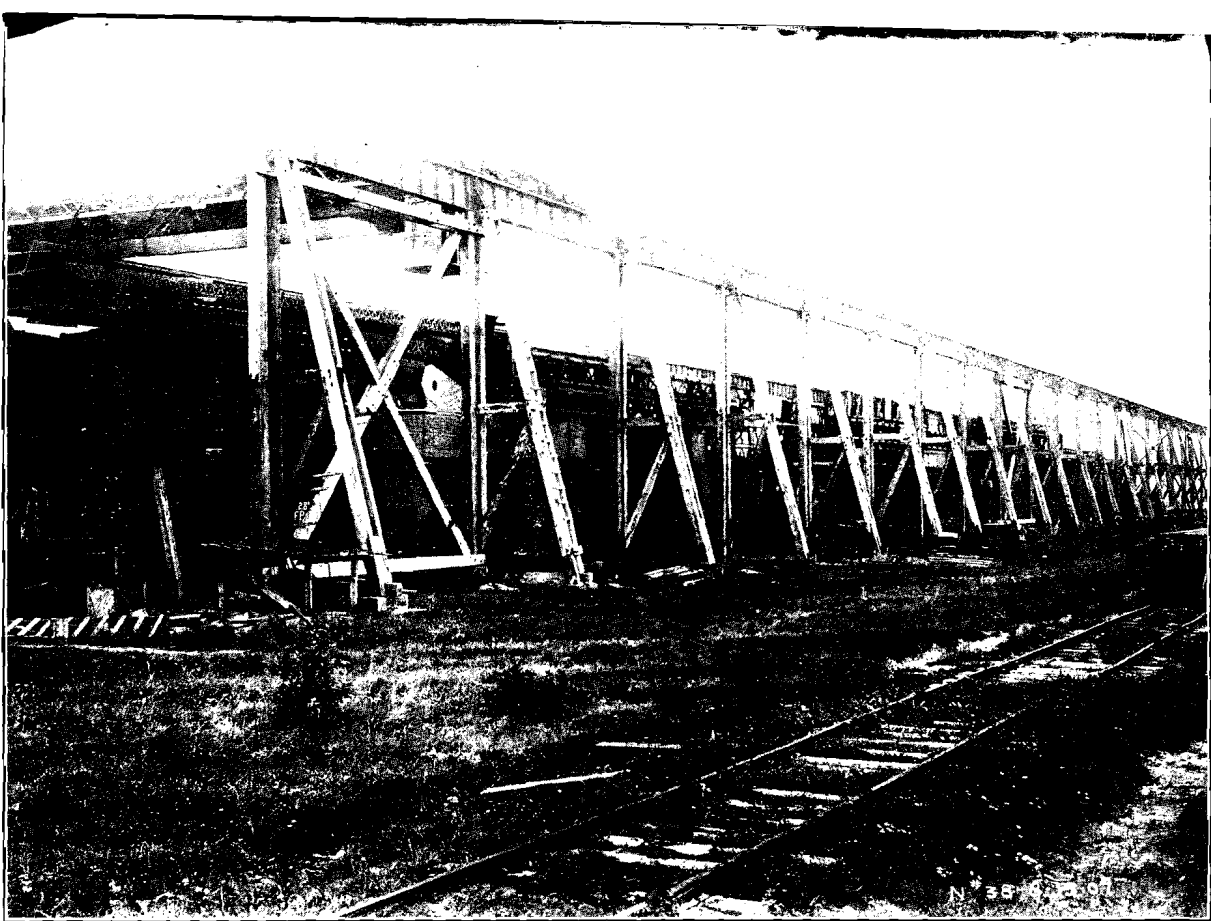
PIÈCE No. 126



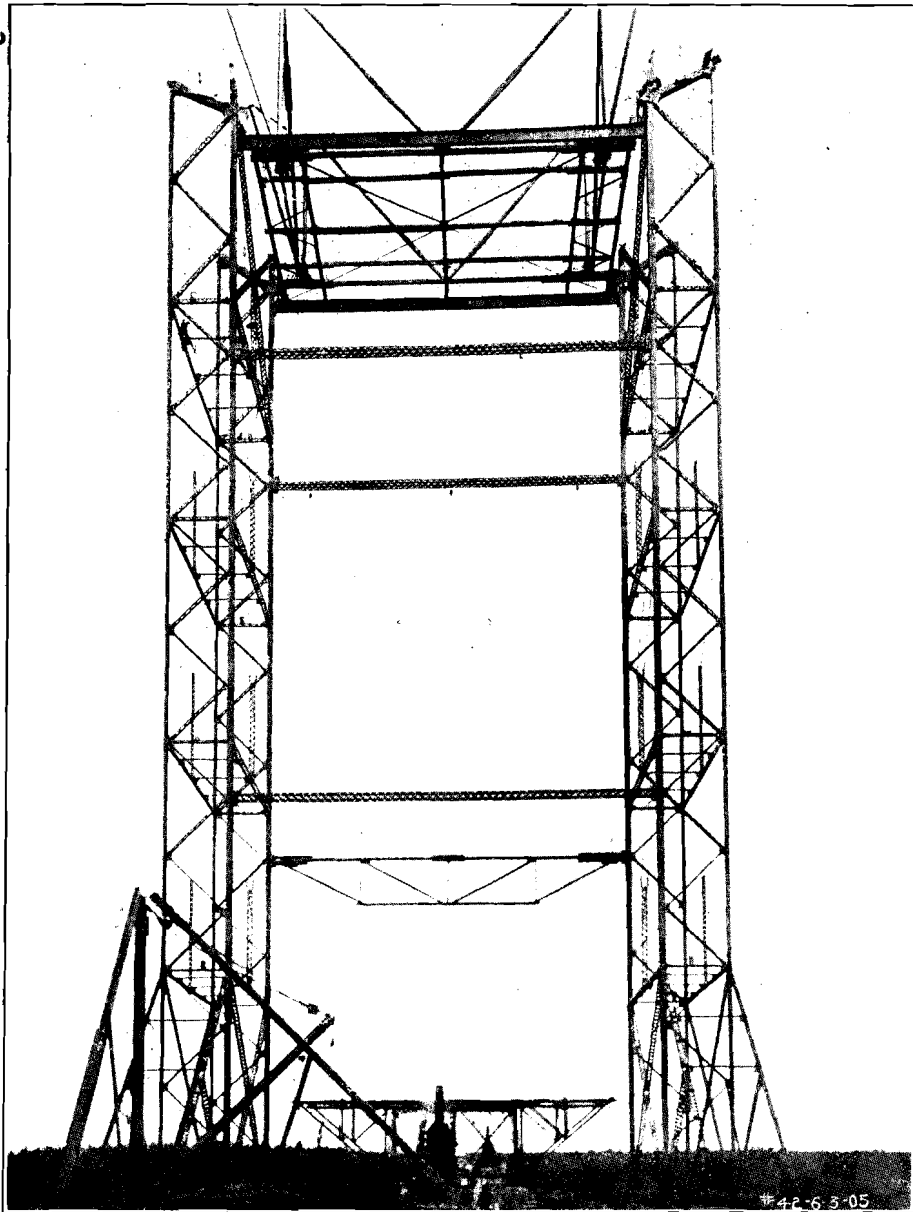
1. Vue du chantier (storage yard) de la Chaudière. Le 28 mars, 1906.



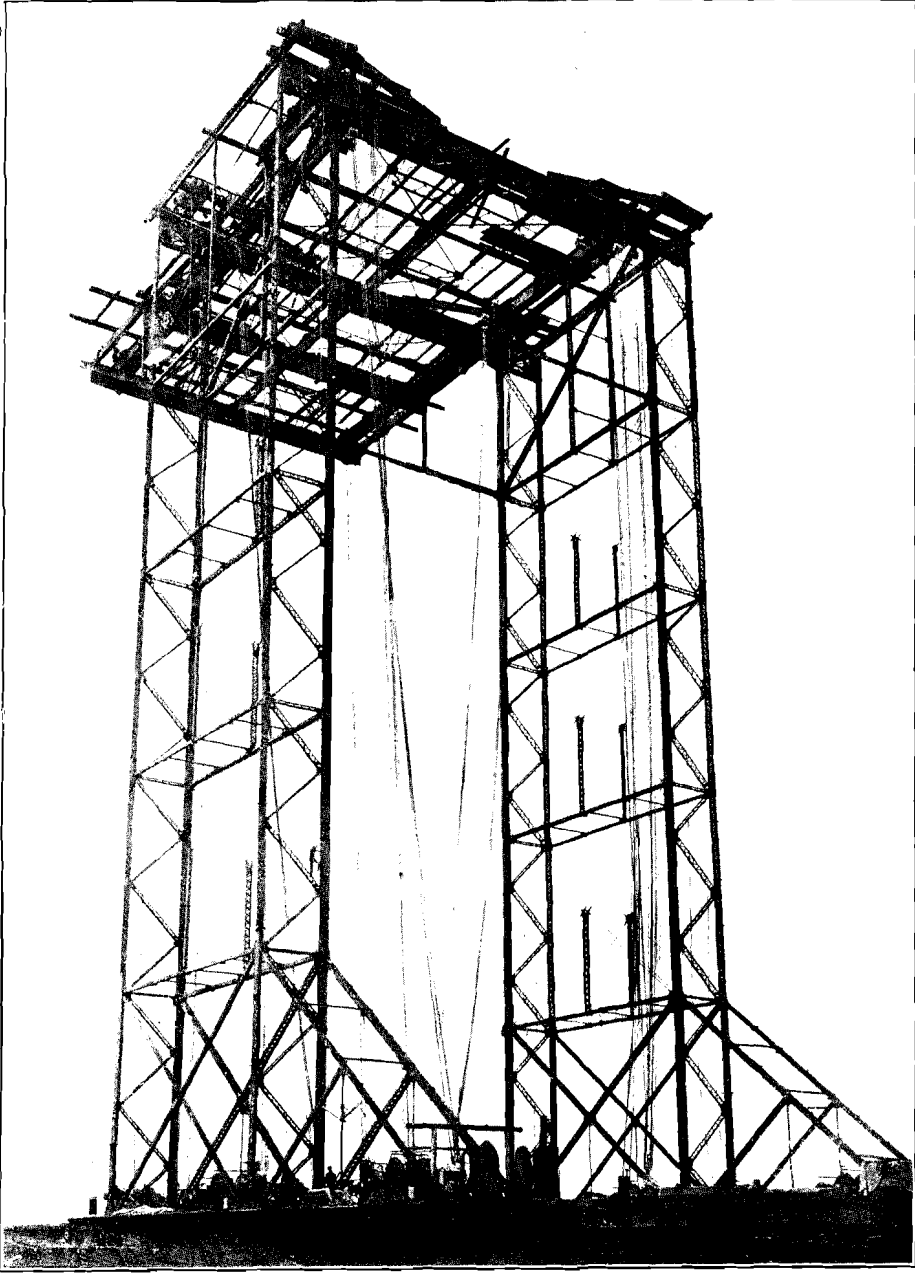
2. Vue du chantier (storage yard) de Belair. Le 19 août, 1907. Remarquer les grues roulantes destinées au chargement et au déchargement des matériaux.]



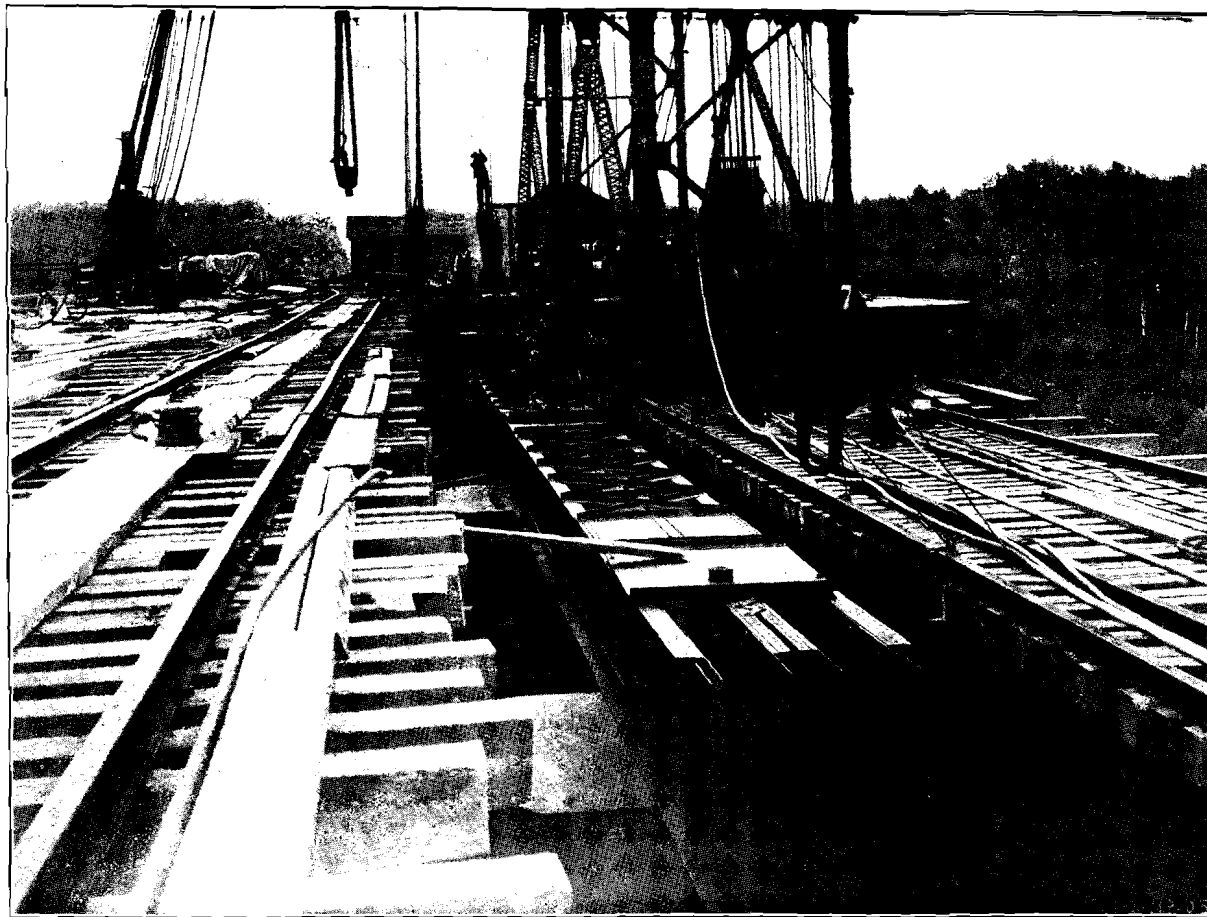
3. Vue du chantier (storage yard) de Belair. Le 19 août 1907.



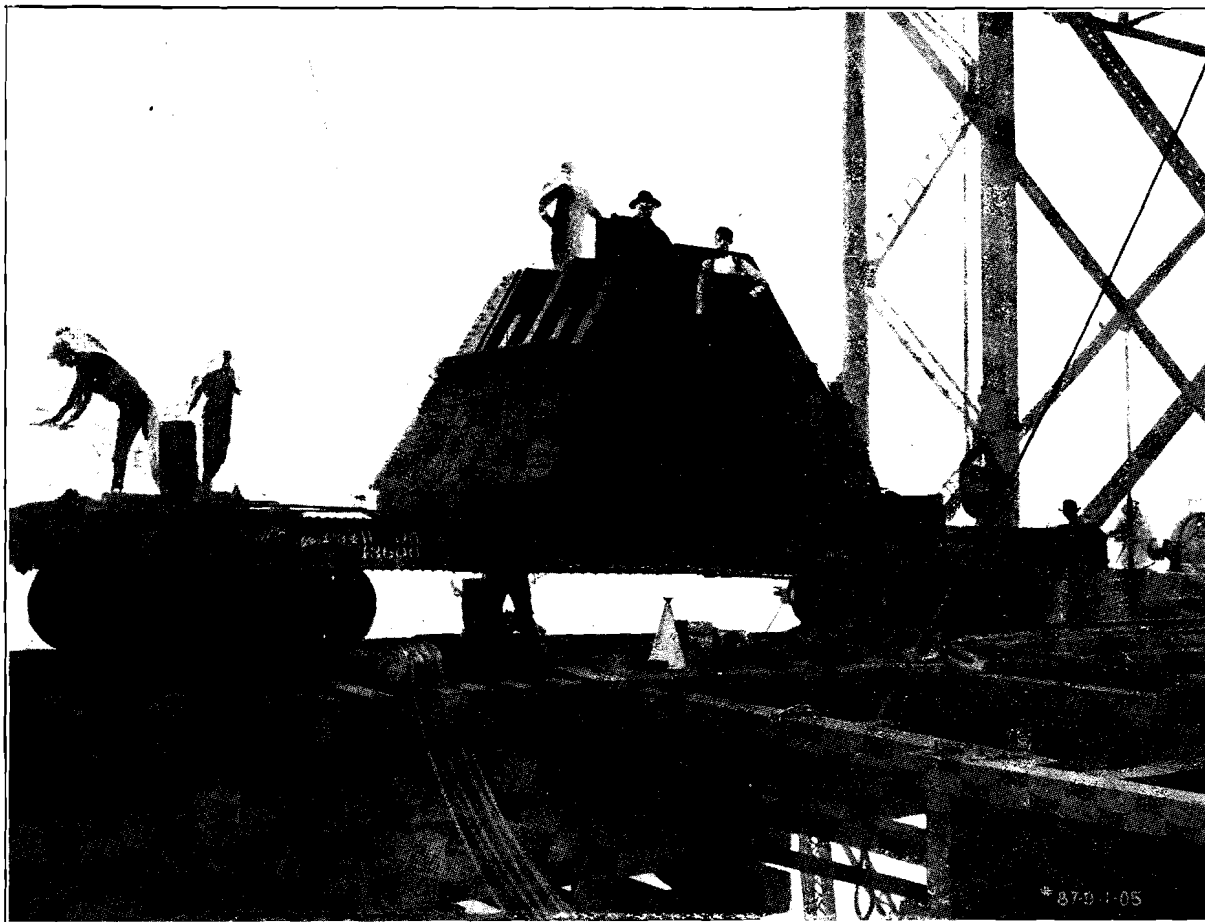
4. Vue de la grande grue en cours de montage, le 3 juin 1905. Remarquer la plateforme de montage graduellement soulevée, à mesure que la charpente de la grue se construit, et supportée par cette dernière.



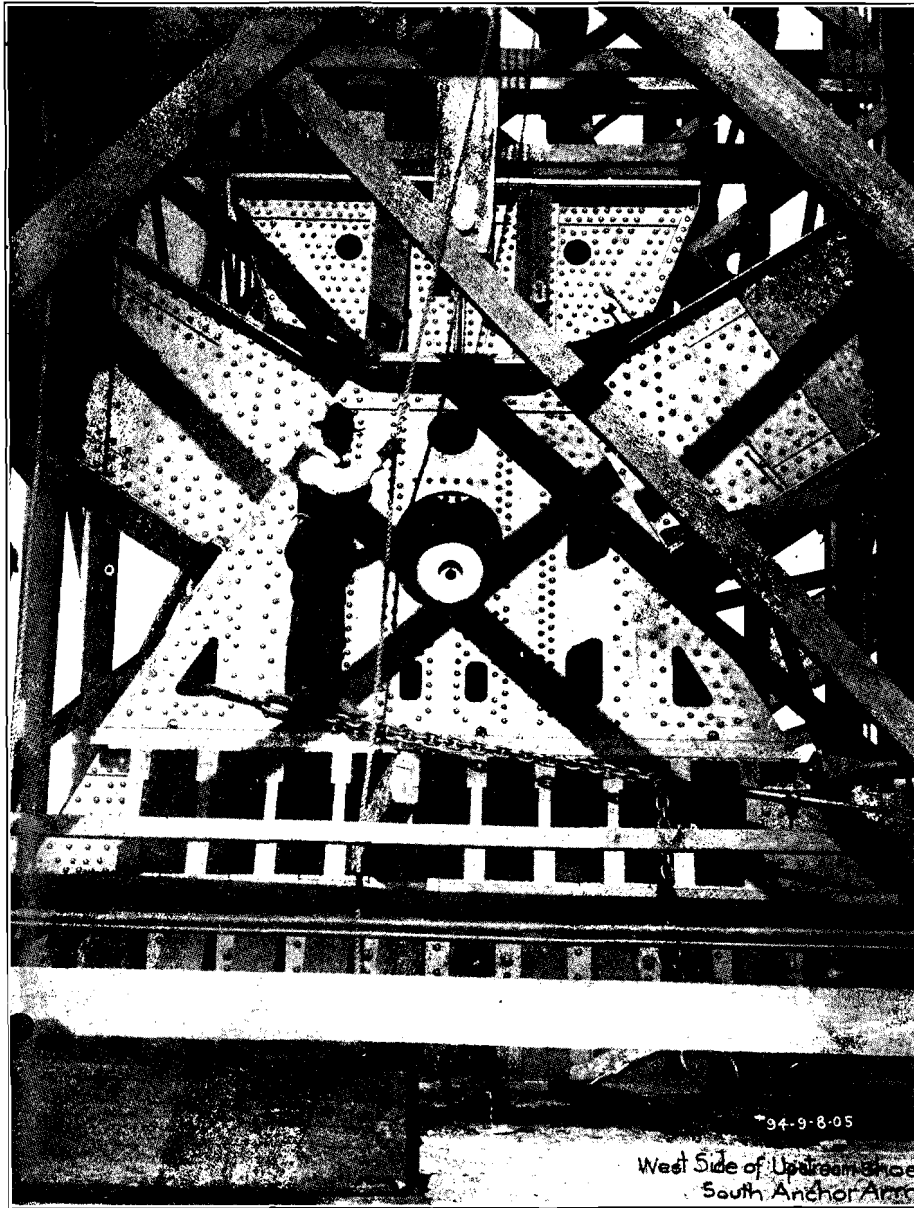
5. Vue de la grande grue, en parfait fonctionnement. Le 8 août, 1905.



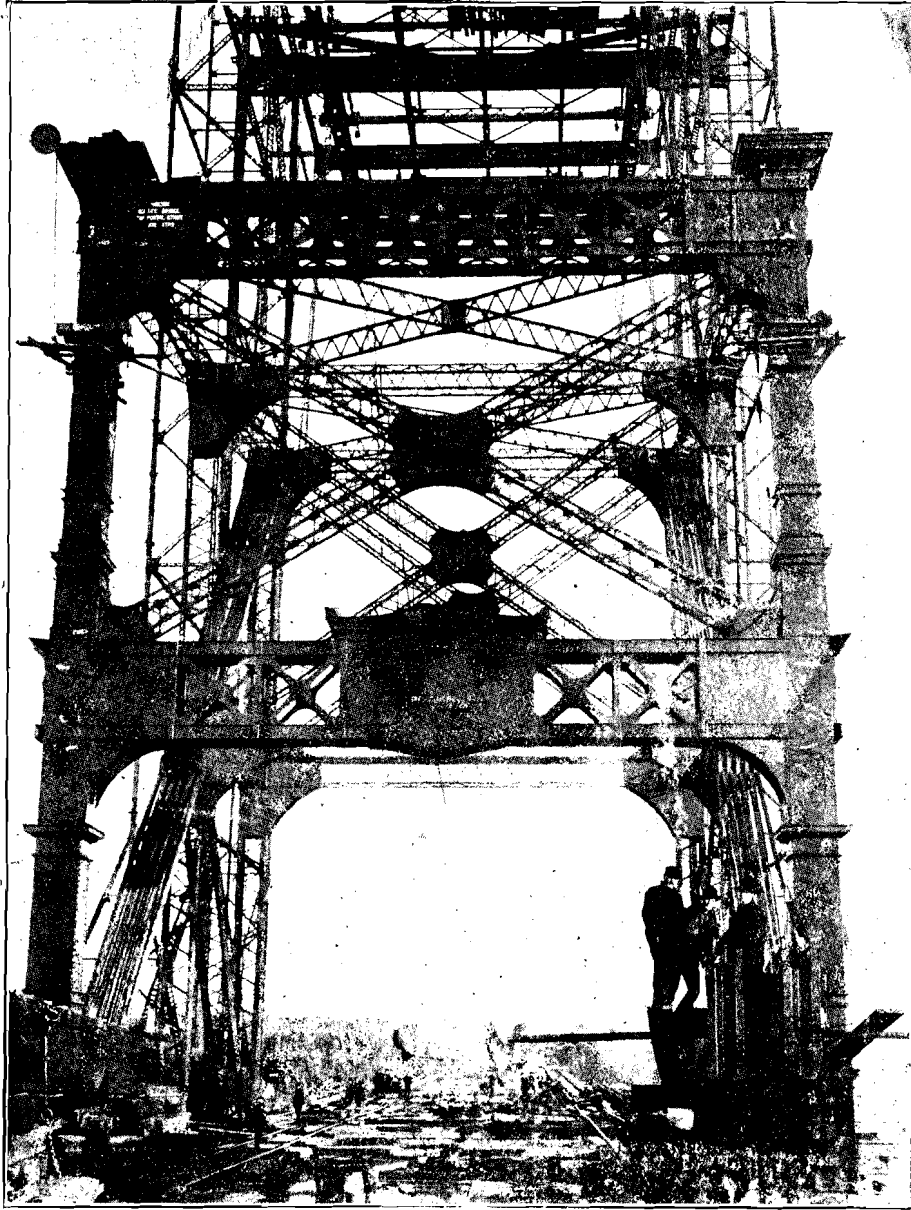
6. Vue d'une membrure inférieure et des plaques d'assemblage au bras d'ancrage. Le 11 août 1905. Remarquer la disposition des sept tôles d'assemblage.



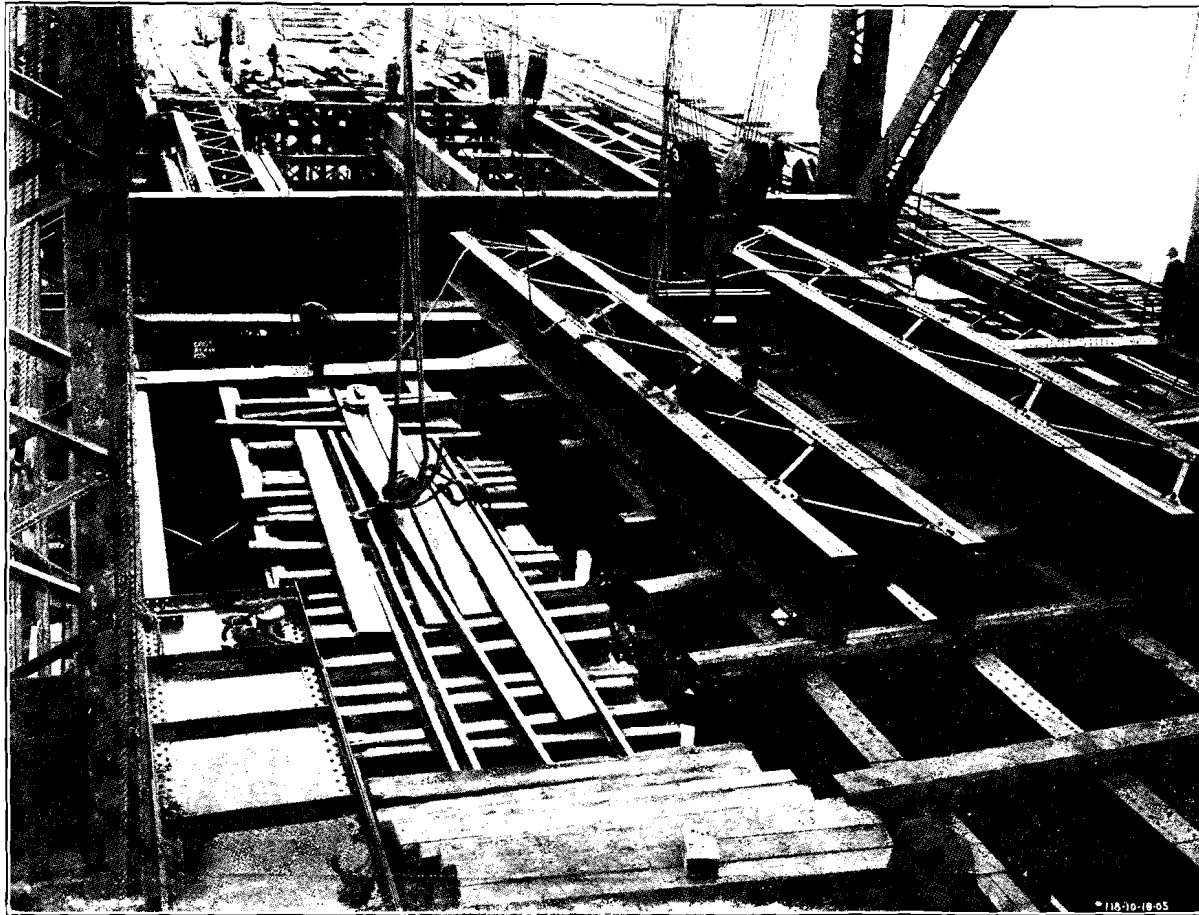
7. Vue du sabot de la colonne centrale, sur le wagon. Le 1er septembre, 1905.



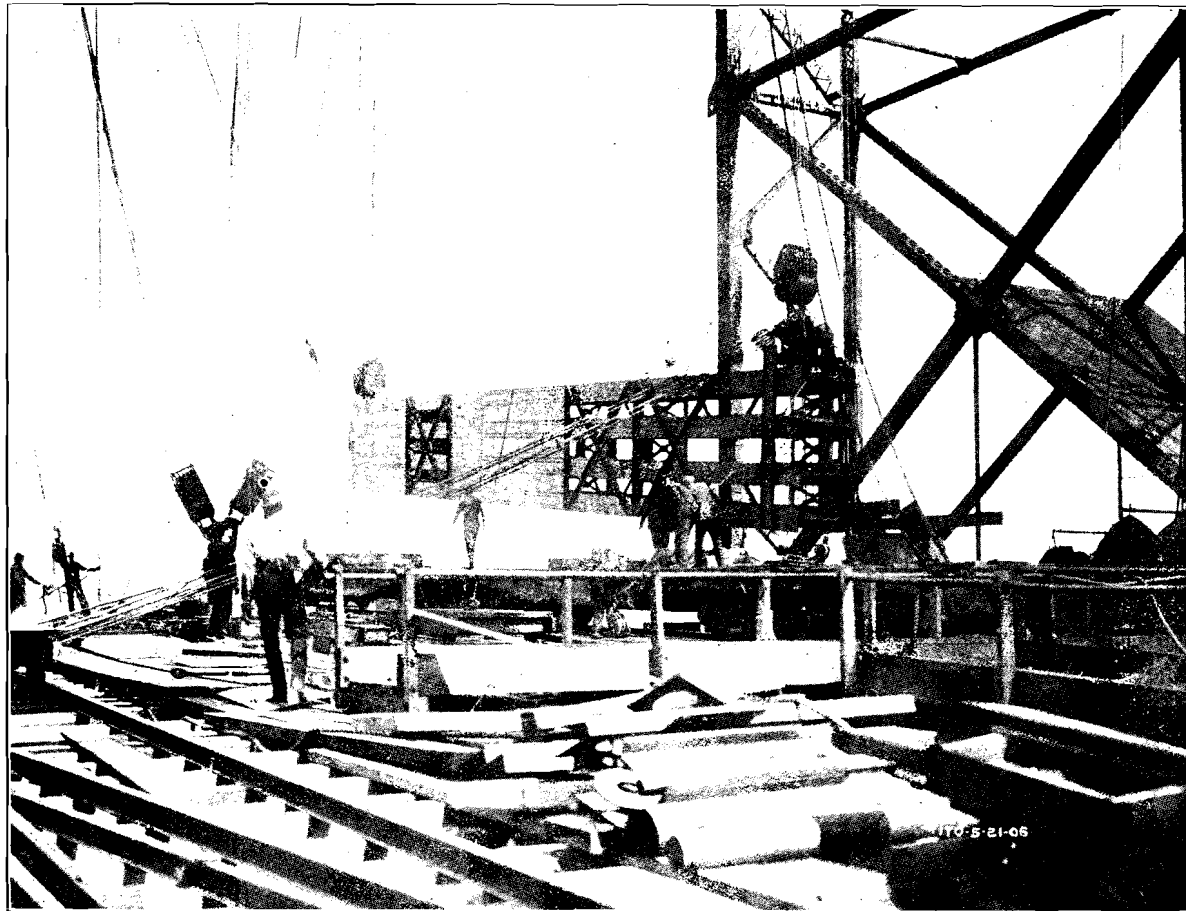
8. Vue du sabot de la colonne centrale, des piédestaux et des bandes scuelles, forme de gauche. Le 8 septembre, 1905.



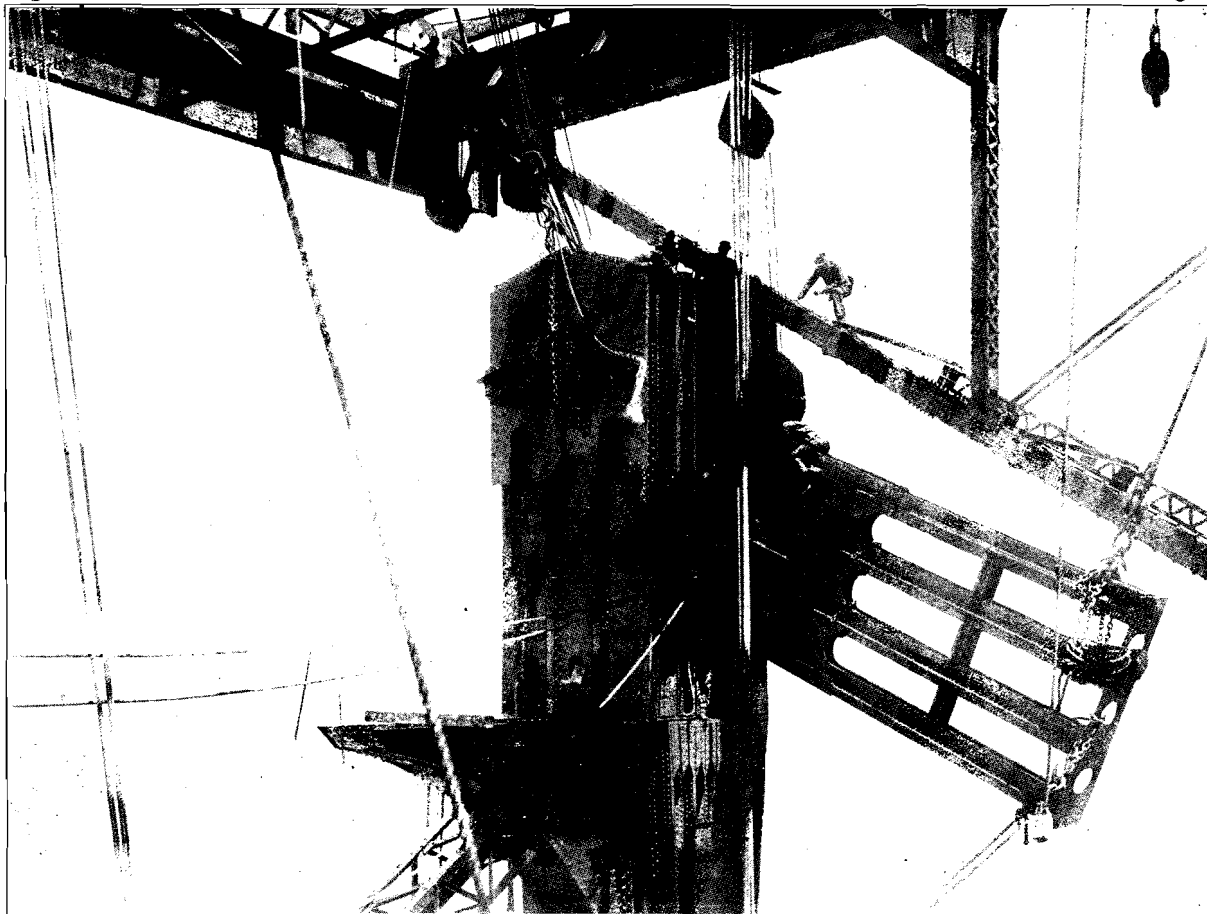
9. Vue du portail. Le 9 octobre, 1905-



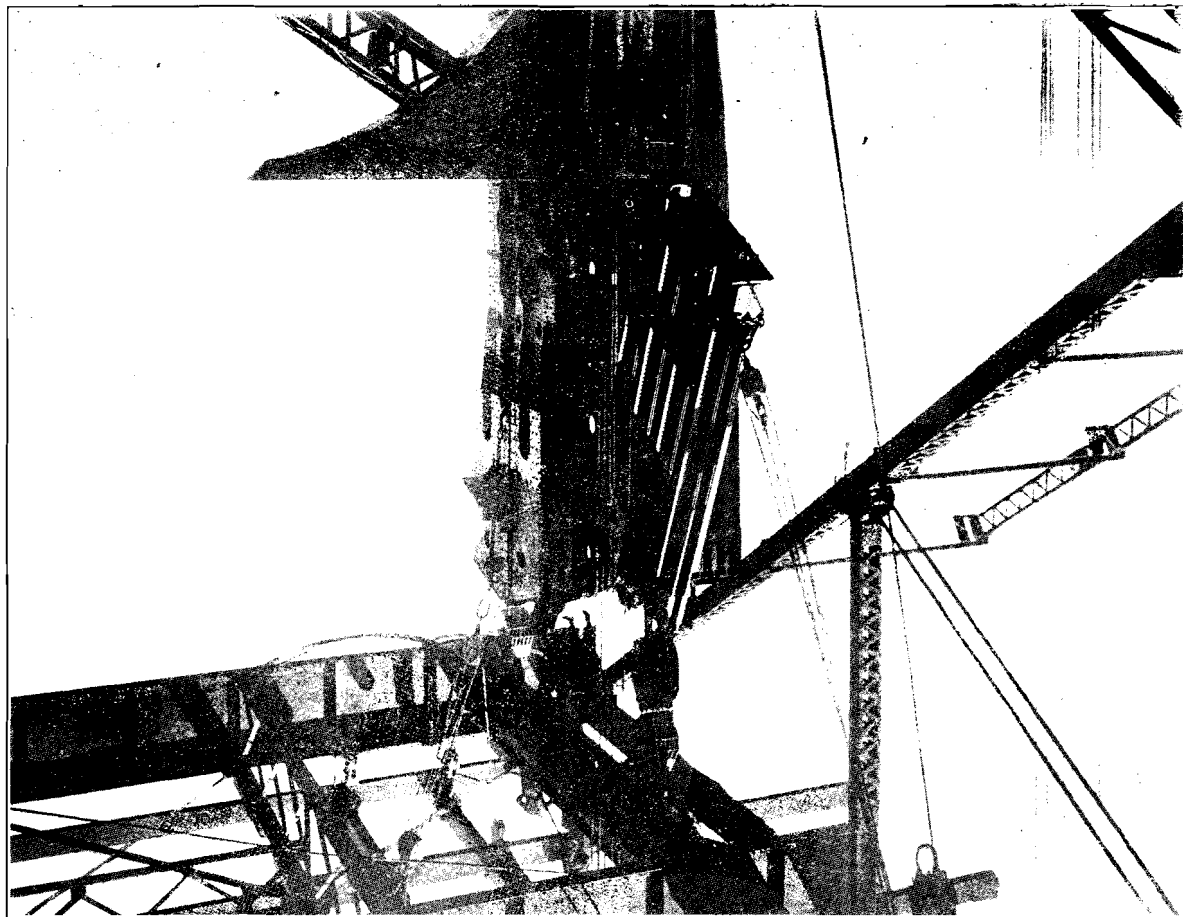
10. Vue des longerons et poutrelles de tablier, Le 19 octobre 1905,



11. Vue d'une section de colonne centrale hissée par la grue. Le 21 mai, 1906.



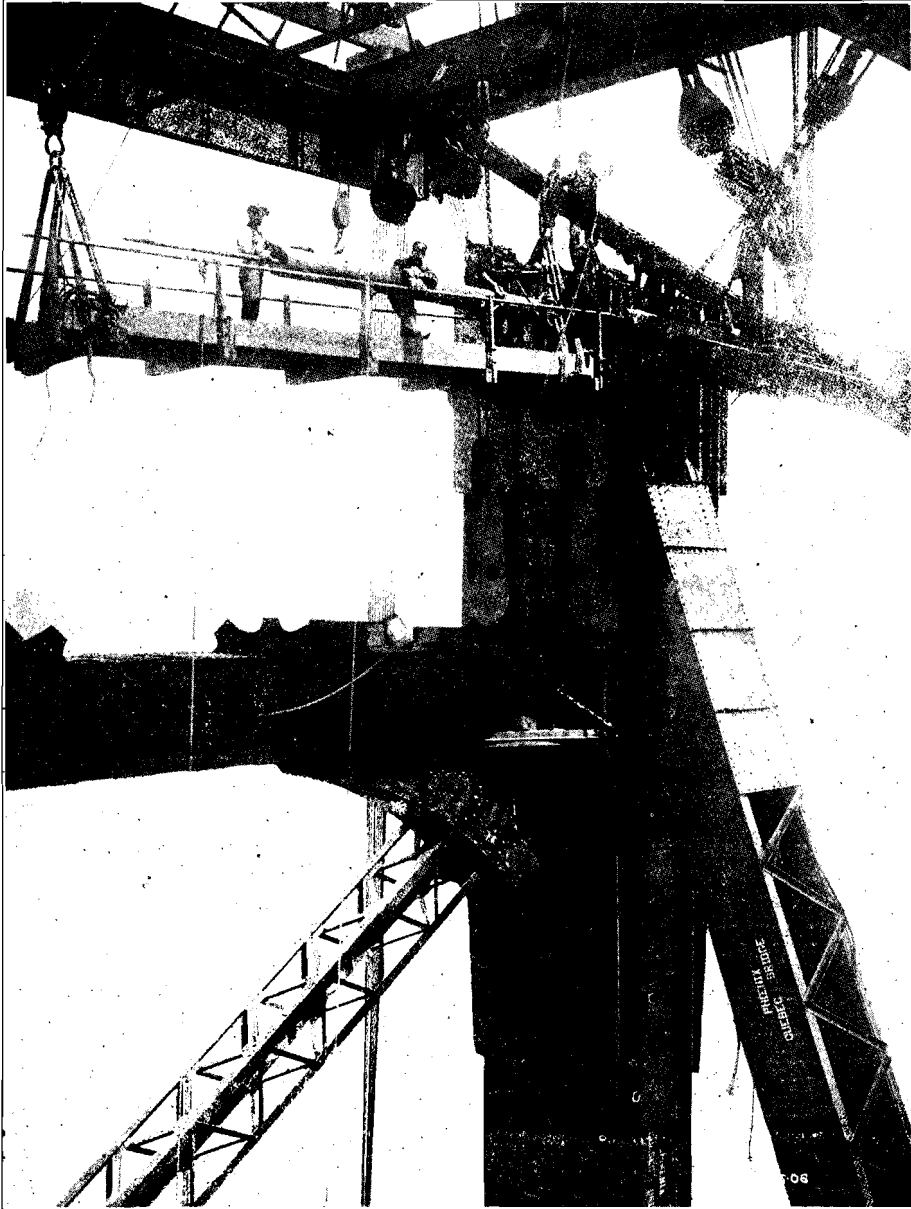
12. Montage d'un chapiteau de colonne centrale. Le 15 juin, 1906. Remarquer qu'il a été impossible d'effectuer le transport et le montage du chapiteau tout d'une pièce, et qu'il a fallu le construire en trois sections.



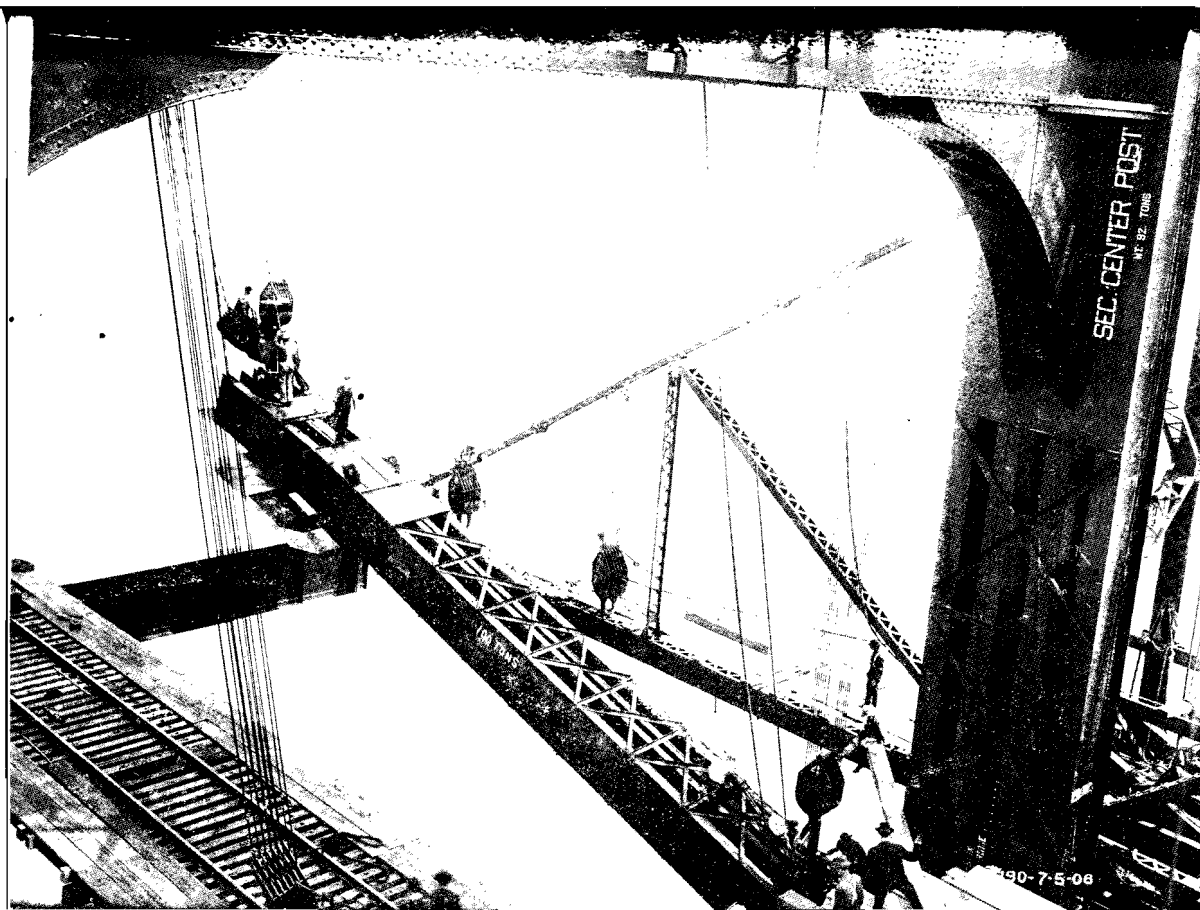
13. Deuxième vue du montage d'un chapiteau de colonne centrale.



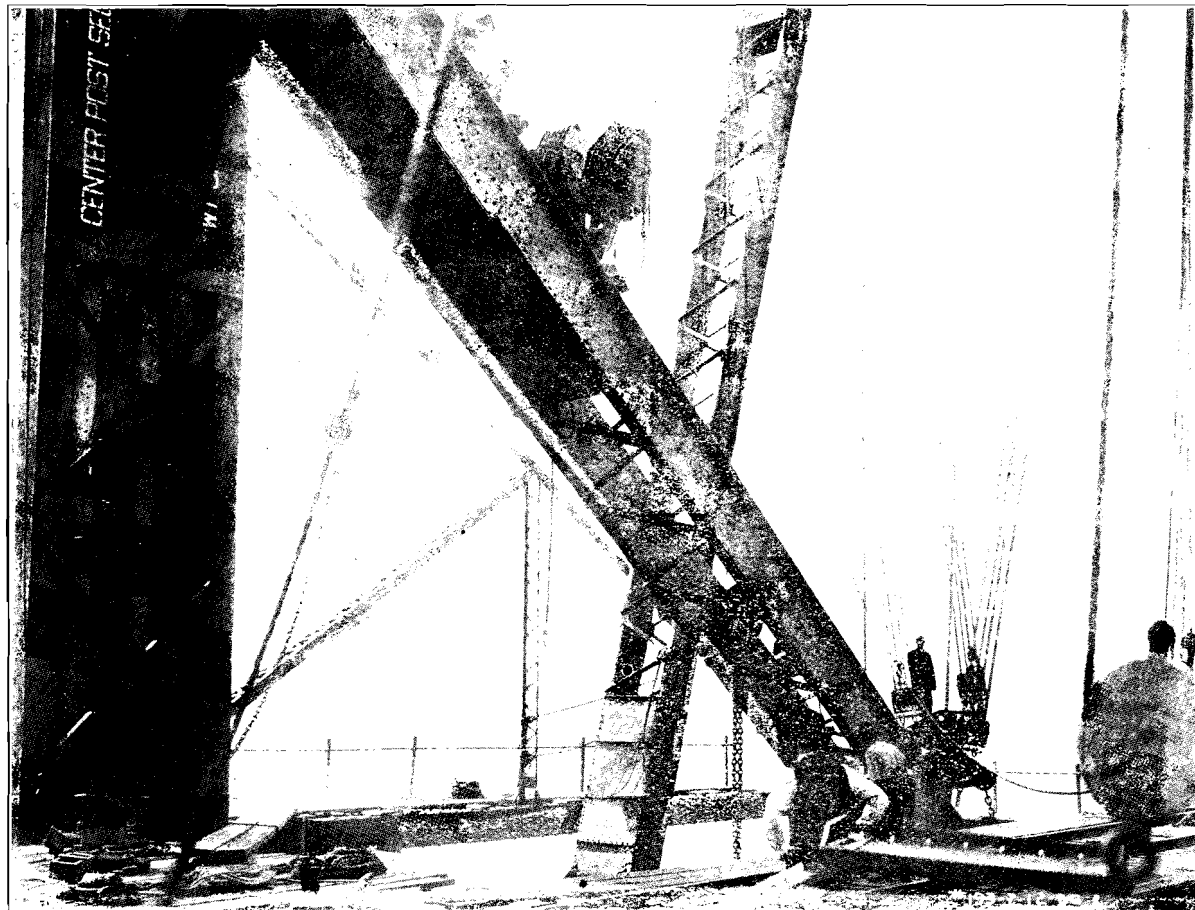
14. Levage d'un groupe de barres-cillets pour plate-bande supérieure. Le 20 juin, 1906. Remarquez les différentes mouffles.



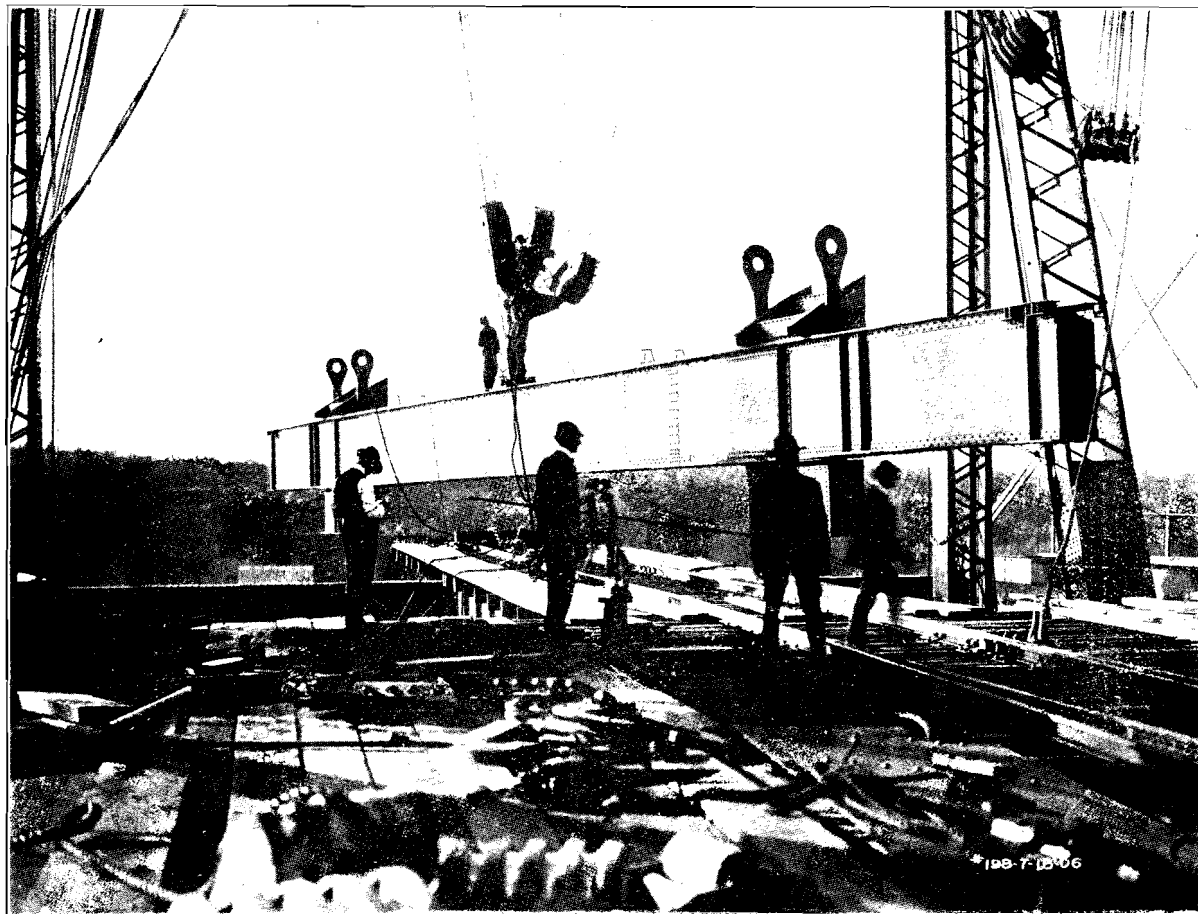
15. Vue indiquant la pose d'une cheville dans le chapiteau d'une colonne centrale.
Le 25 juin, 1966.



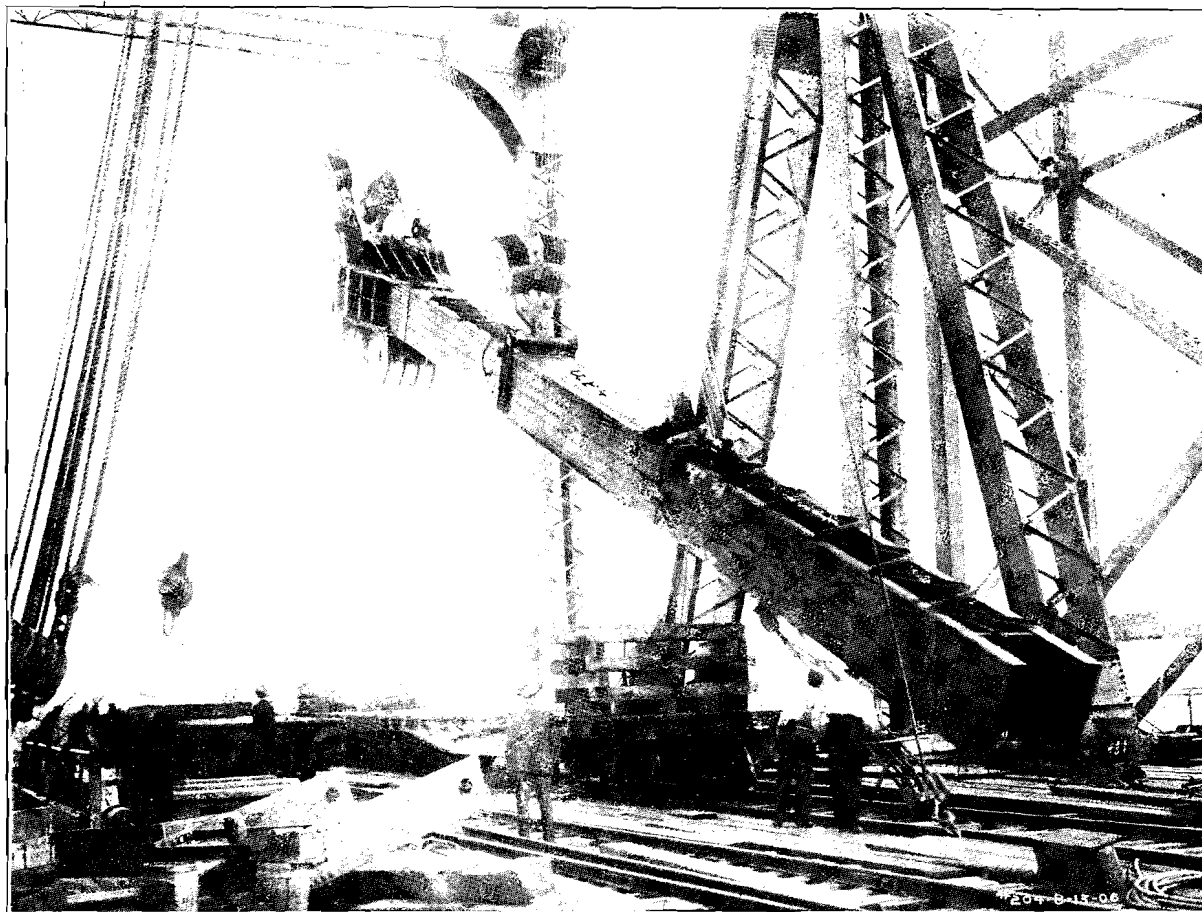
16. Vue du montage d'une membrure inférieure du bras de console. Le 5 juillet 1906. Remarquer les croisillons de cette membrure qui est le no 10 de la ferme de droite.



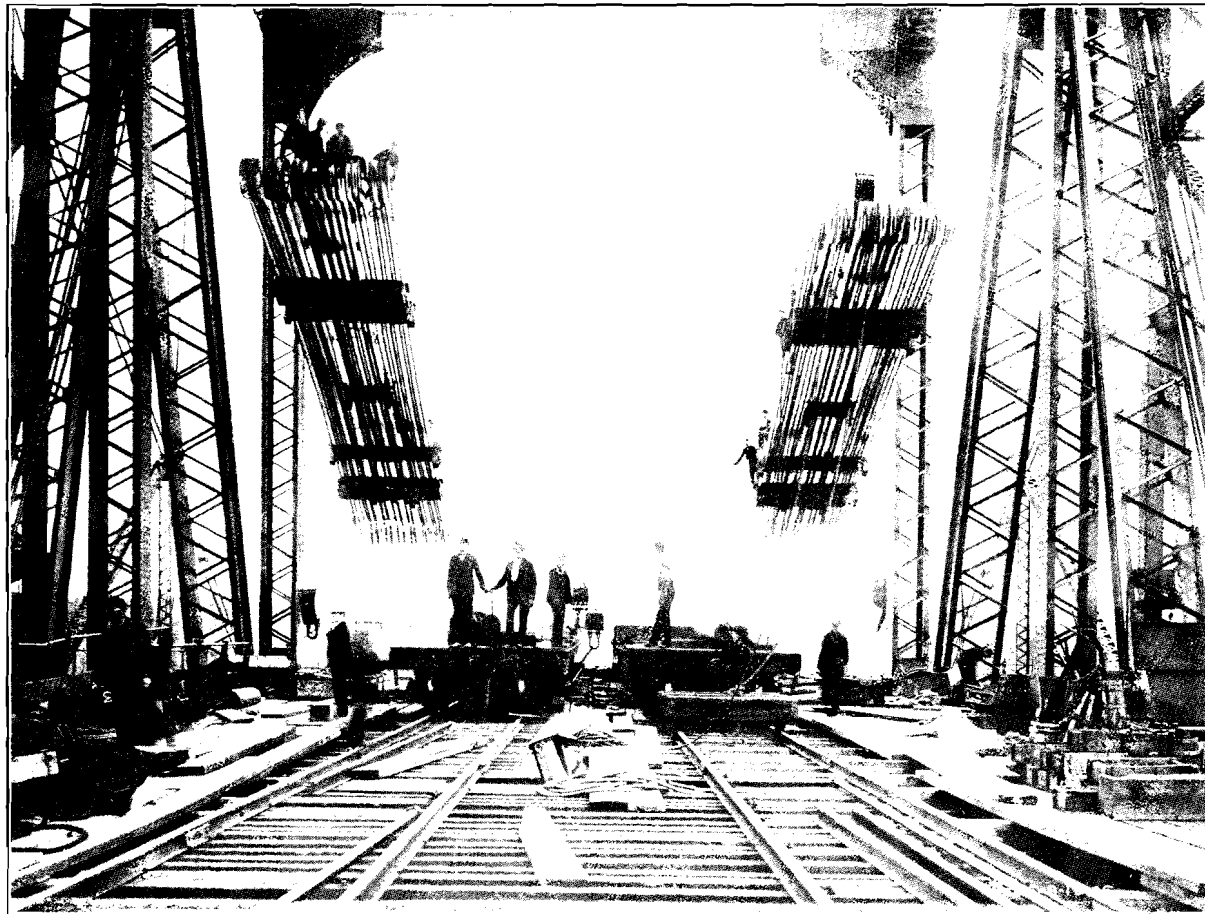
17. Vue du montage, au voisinage de la colonne centrale. Le 12 juillet 1906.



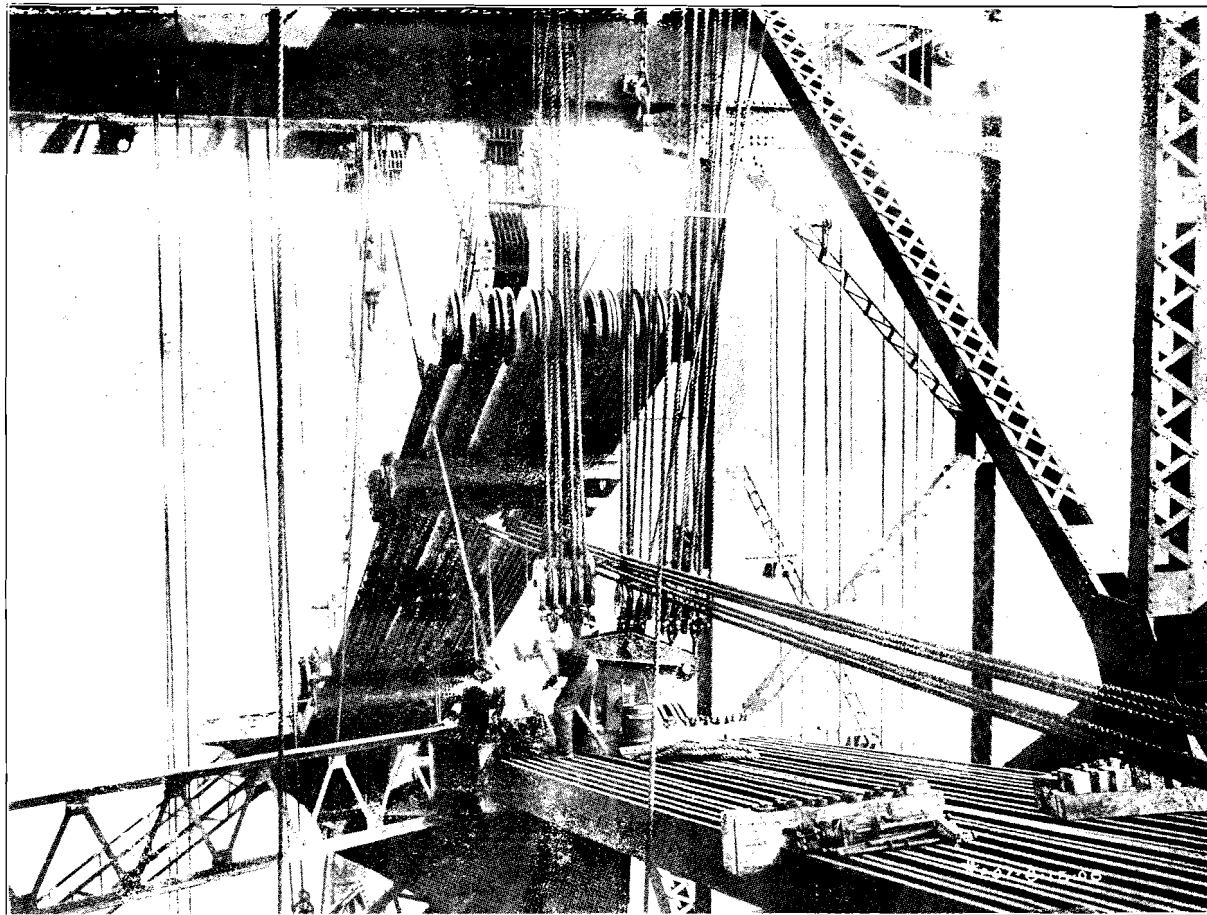
18. Vue de la poutre suspendue utilisée dans le transport de la voie destinée à la circulation de la grue, dans le montage du bras de cantilever. Le 18 juillet 1906,



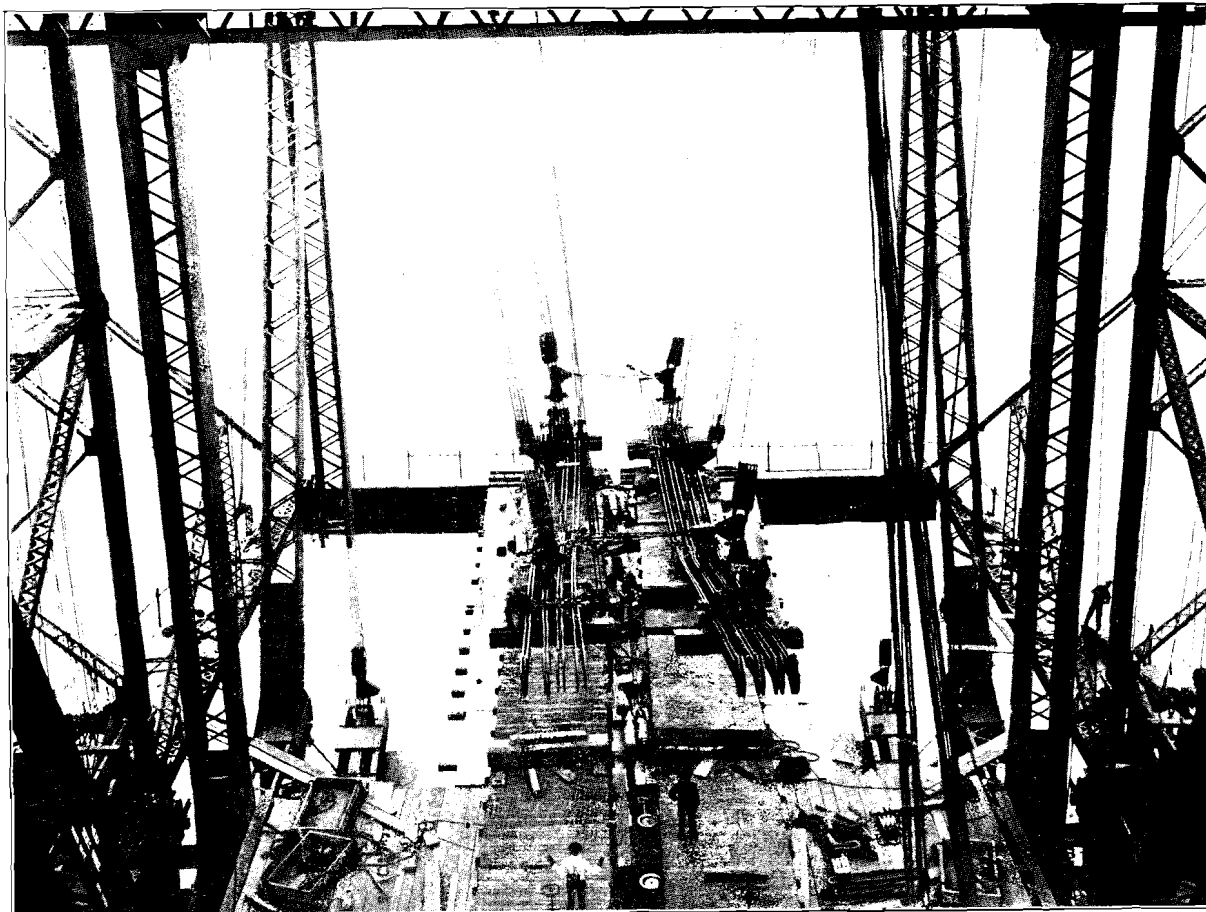
19. Vue du montage d'une section de colonne supérieure, bras de console. Le 13 août 1906.



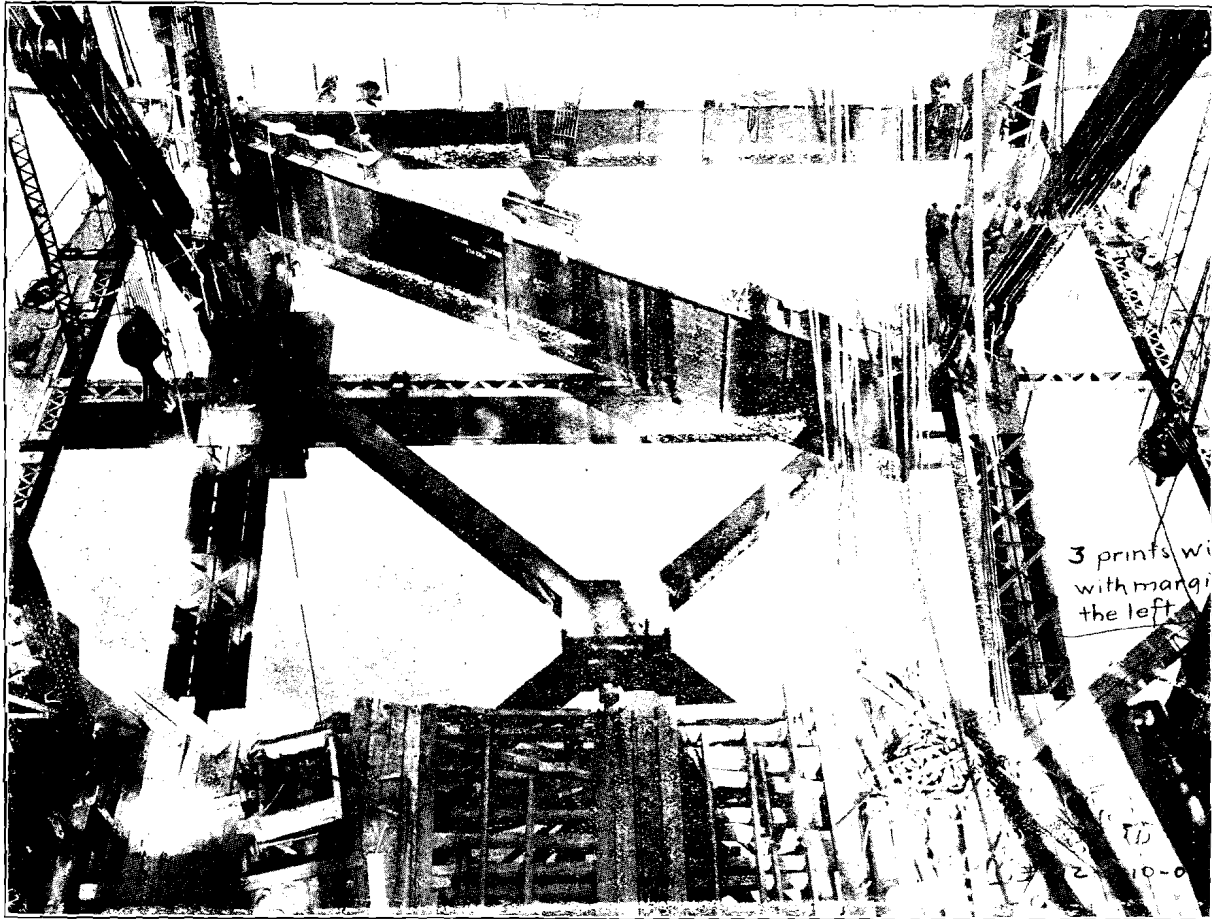
20. Vue de la grue soulevant deux groupes de barres à ciel, bras de console. Le 15 août 1906.



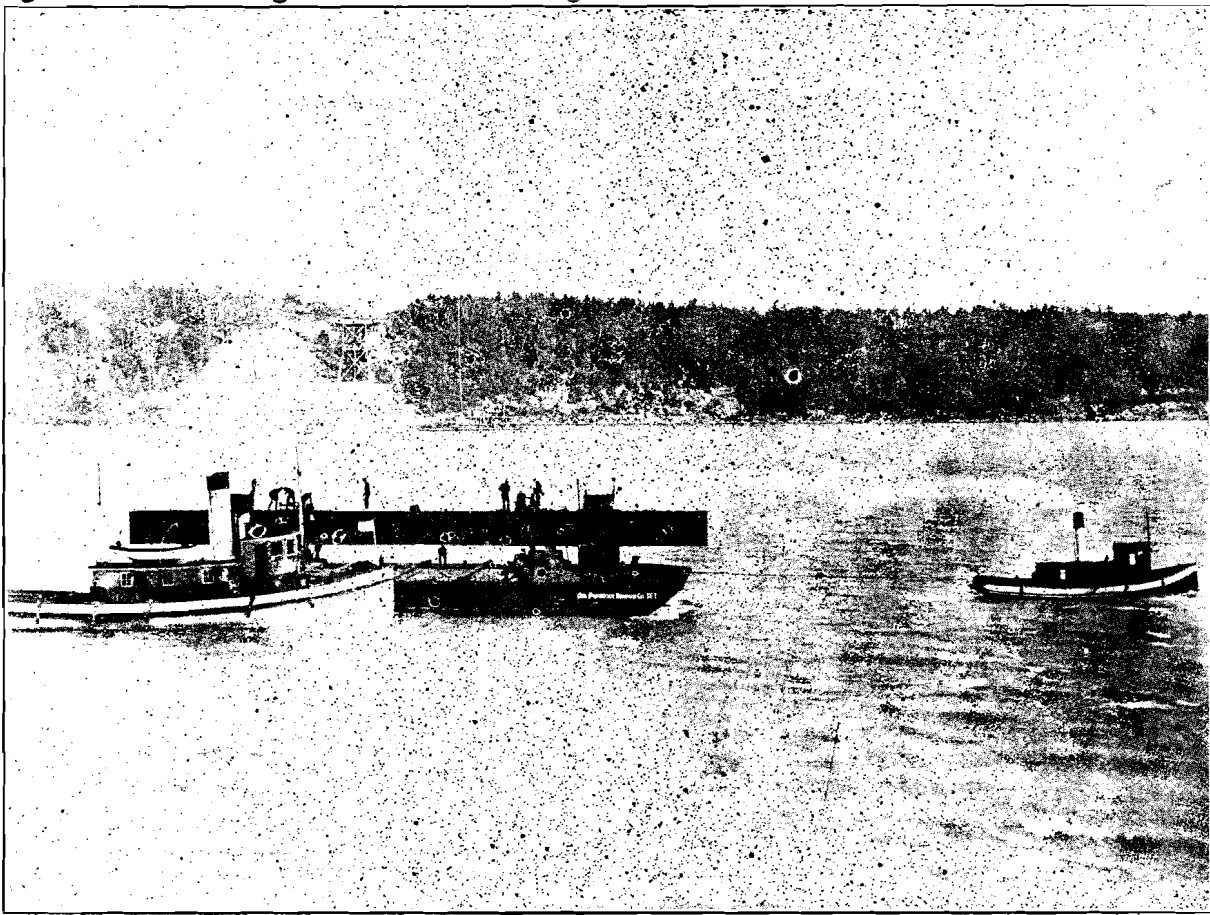
21. Montage de barres-àilettes de la membrure supérieure, bras de console. Le 15 août 1906.



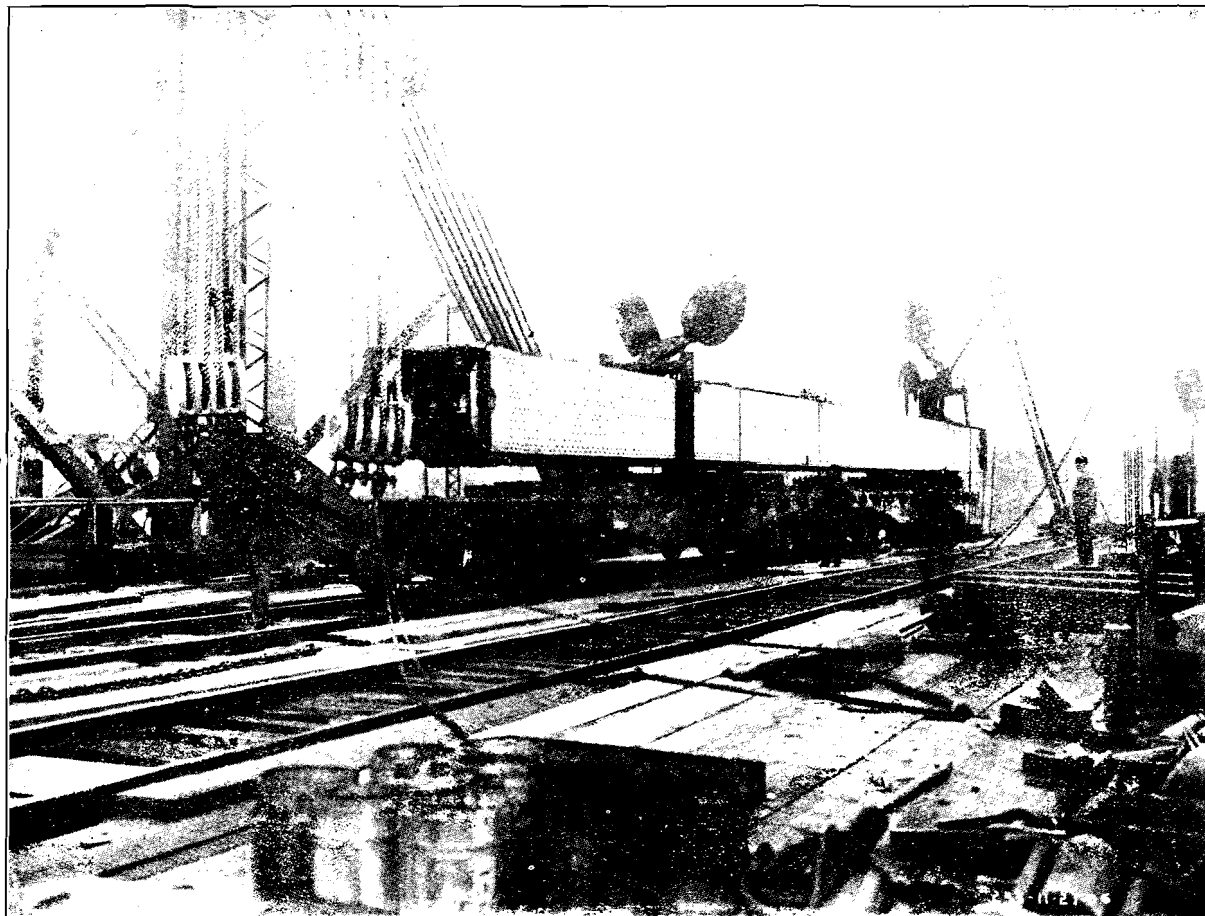
22. Barres à œil diagonales, bras de console, reposant sur le wagon et dont on fait l'évage. Le 21 août 1906.



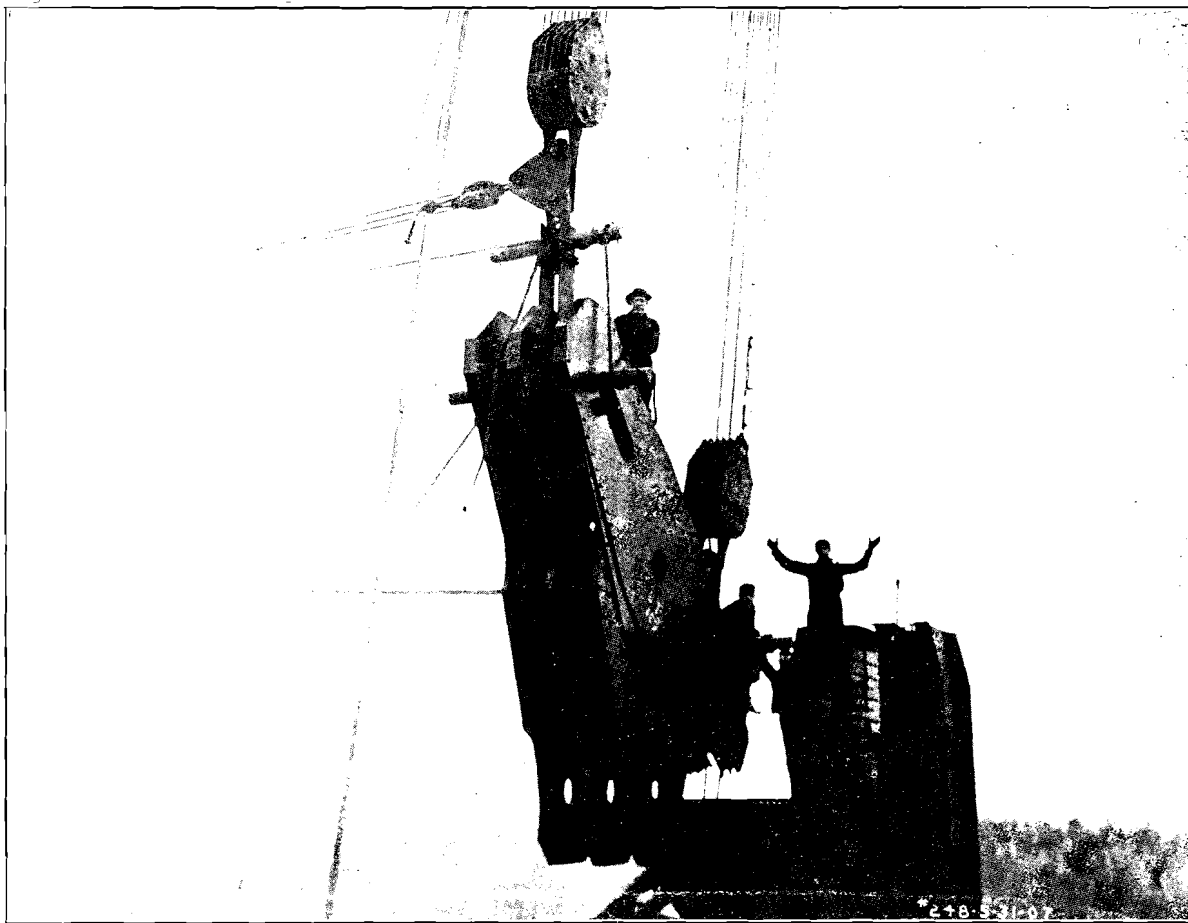
23. Montage d'une poutrelle de tablier, bras de console. Le 10 septembre 1906.



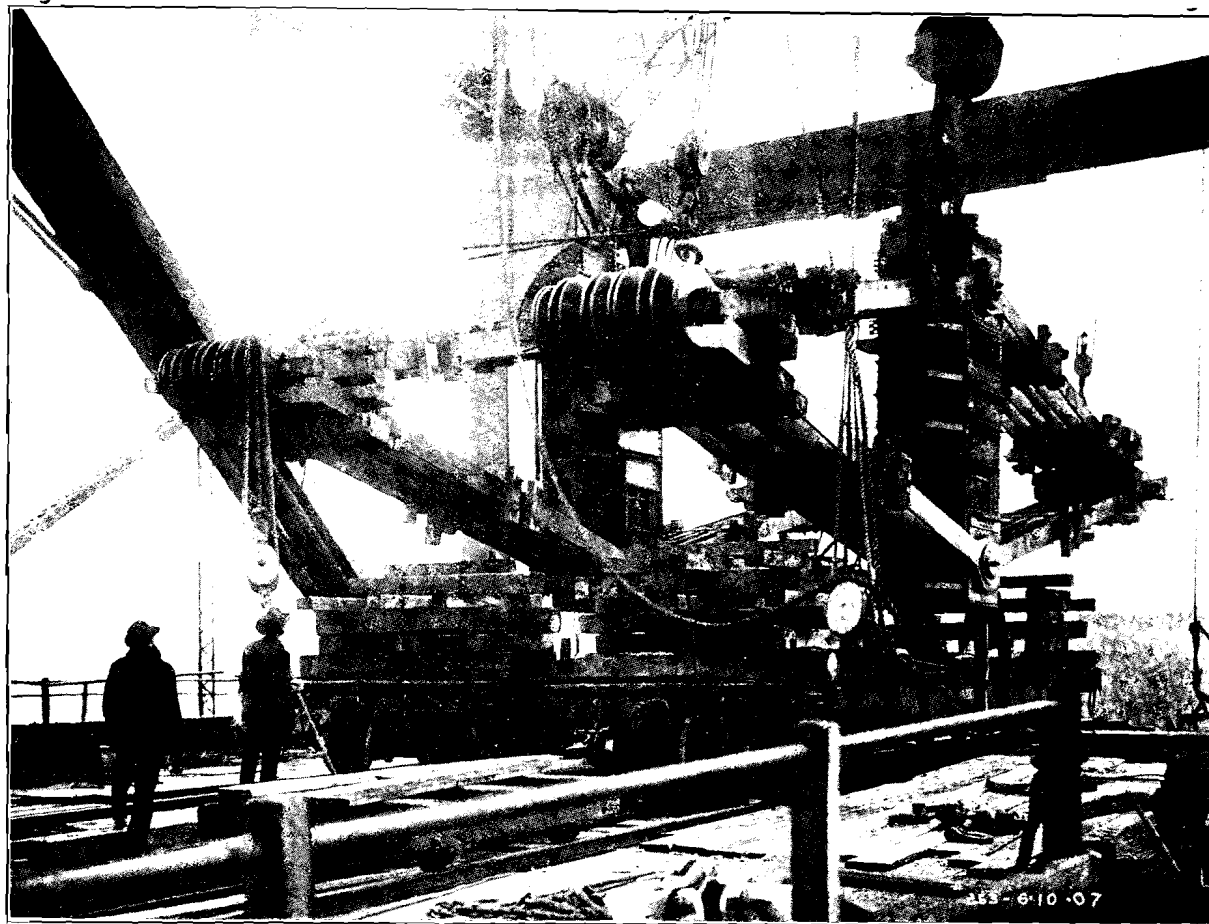
24. Vue indiquant le mode suivi dans le transport d'une poutre suspendue, pour le montage d'un nouveau panneau, le 24 septembre 1906,



25. Montage d'une grande colonne, bras de cantilever, Le 21 novembre. 1906



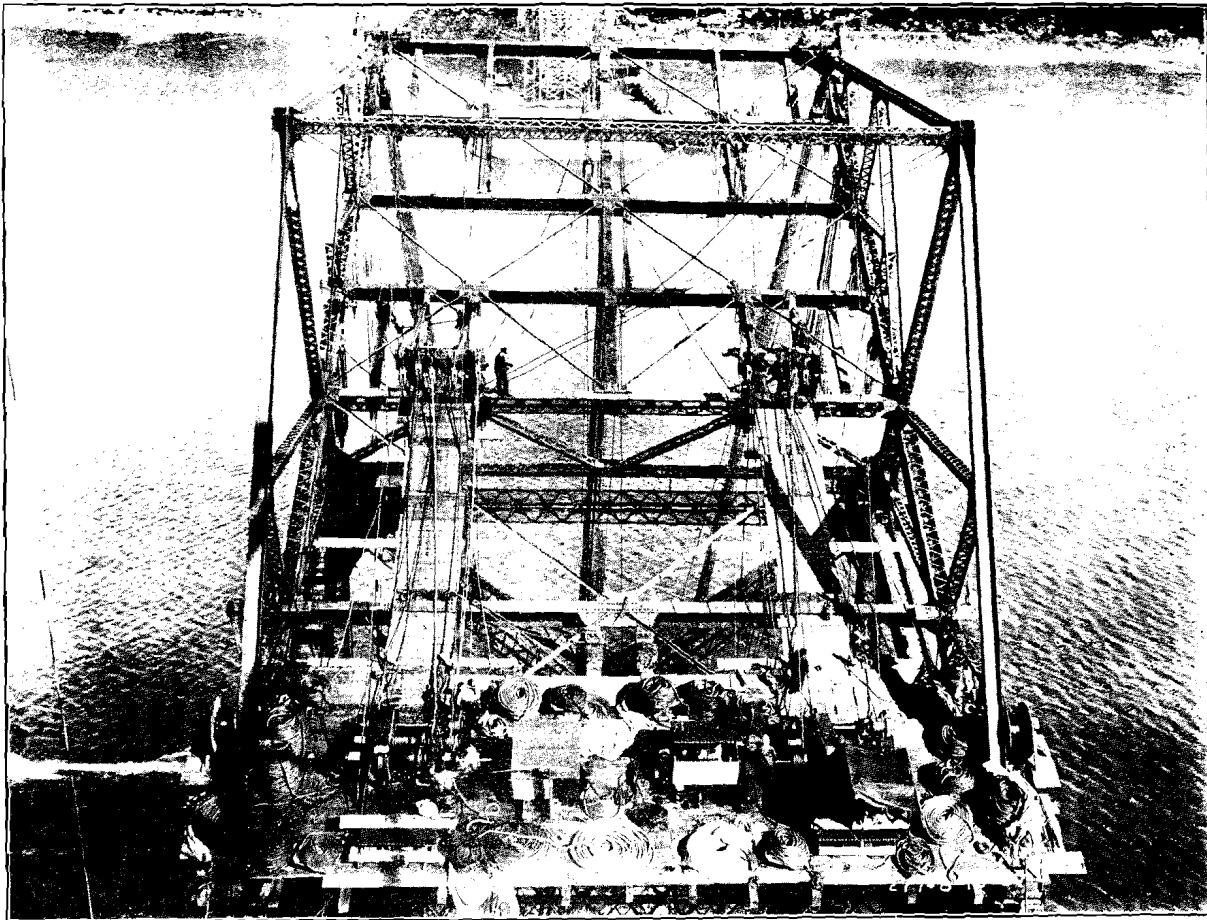
26. Détail au sommet du montant extrême du bras de console. Le 31 mai 1907



27. Vue des chevillots ajustables utilisés dans le levage de la travée suspendue. Le 10 juin 1907.

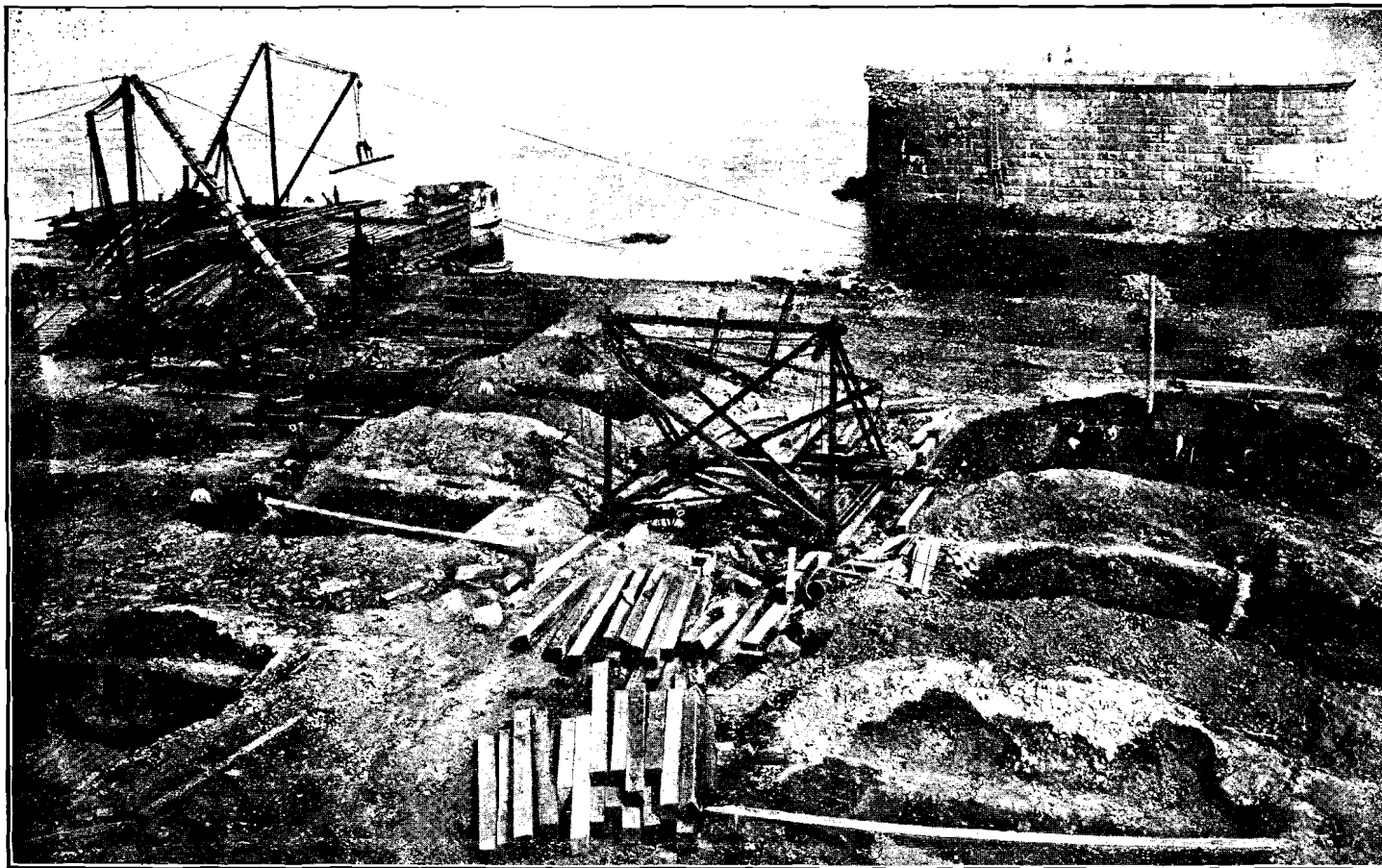


28. Vue de la poutrelle extrême du tablier de la travée suspendue. Le 13 juin 1907

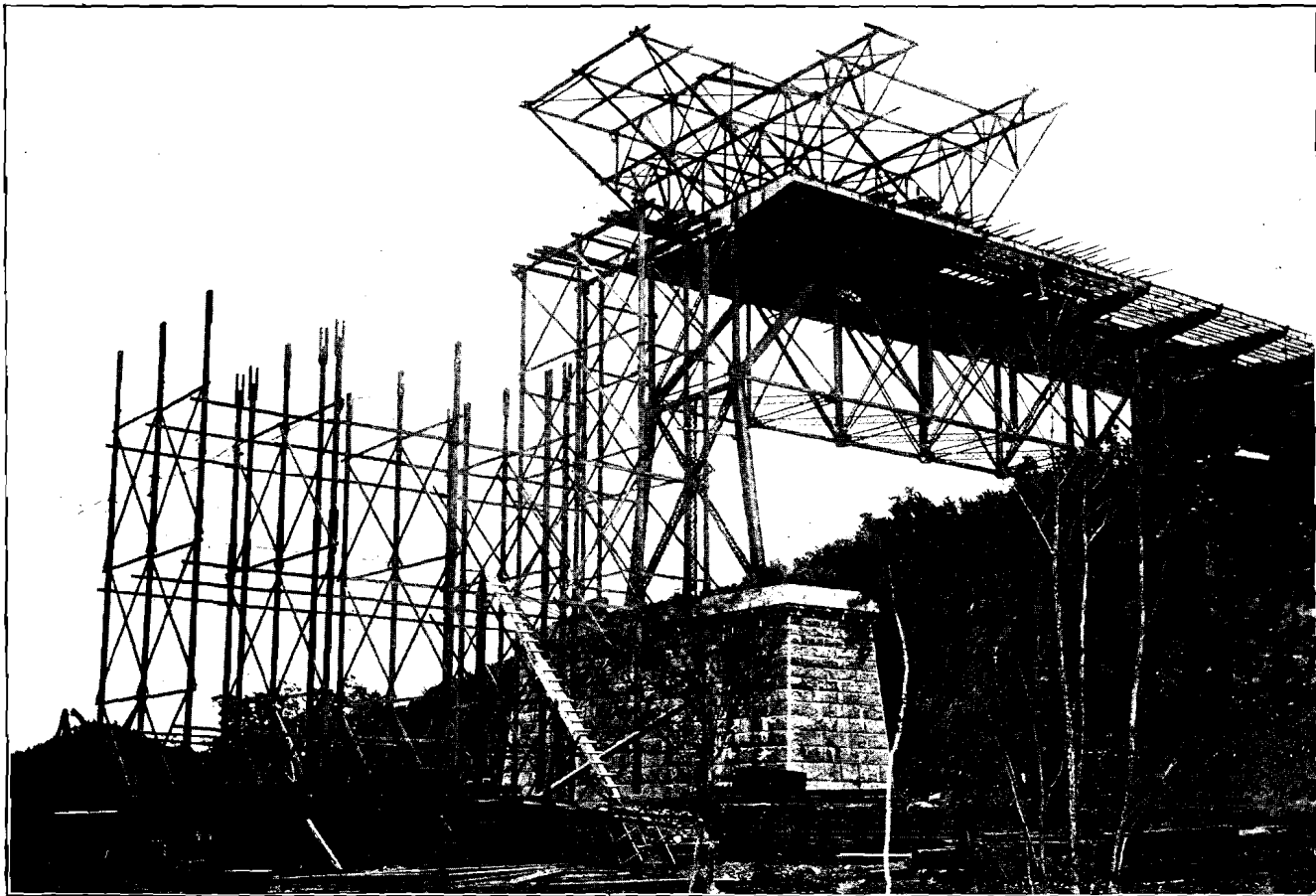


29. Vue de la petite grue, faisant le montage. Le 15 août 1907.

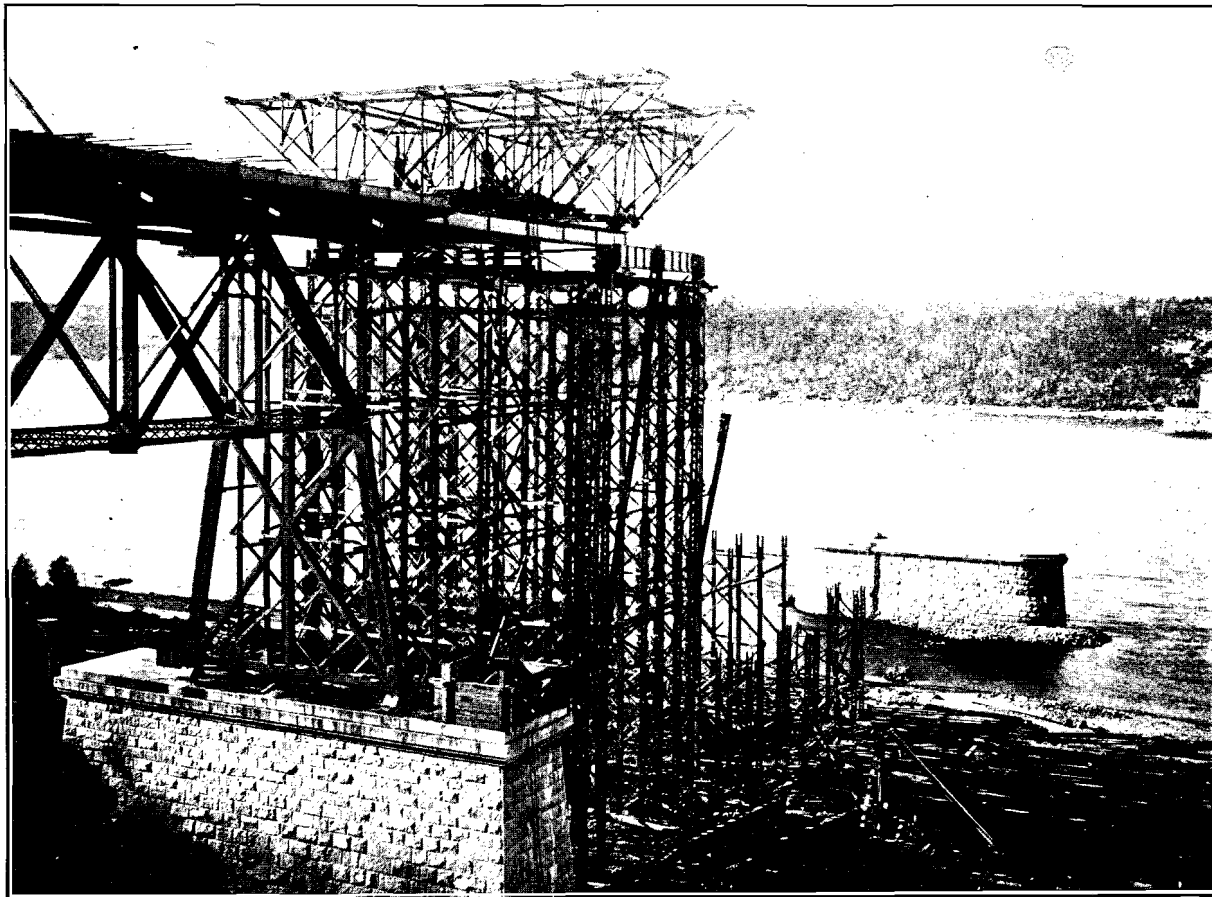
PIÈCE No. 127



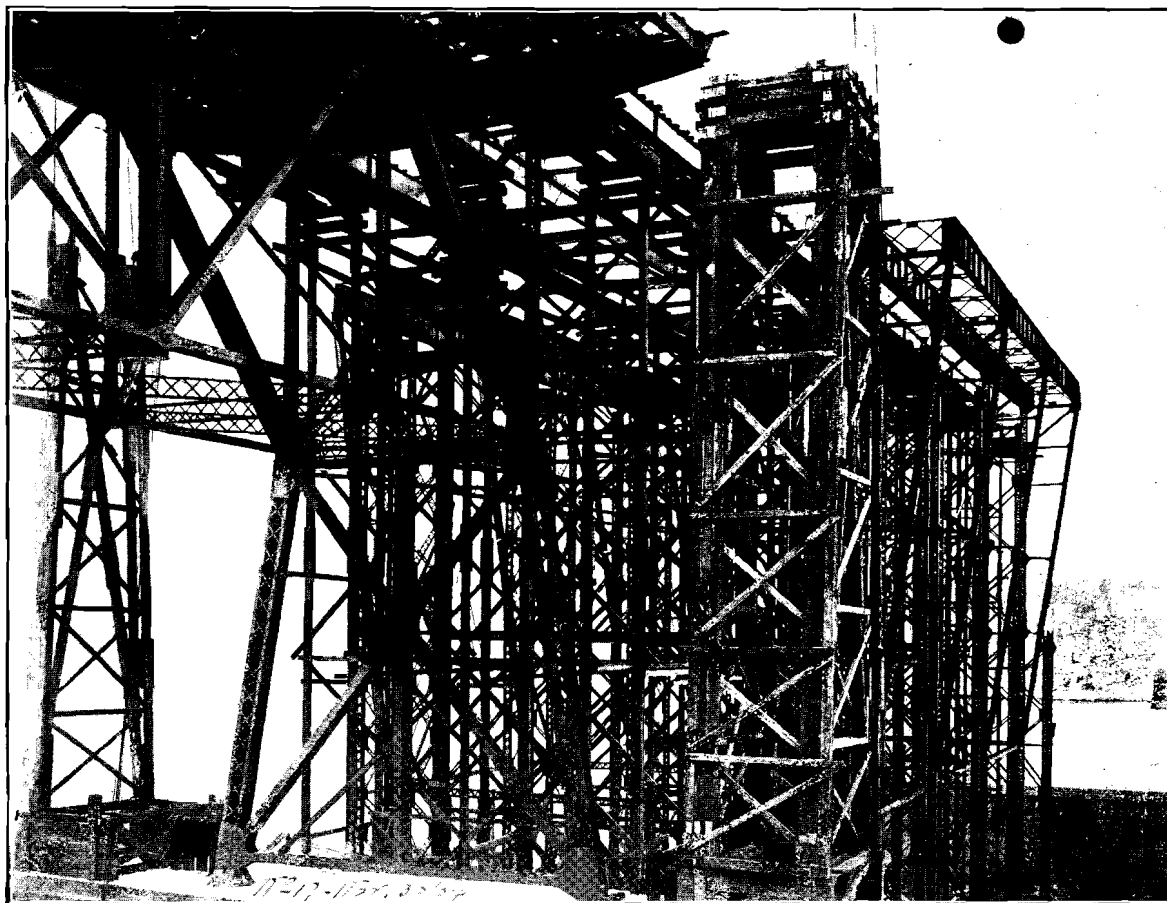
I. Vue montrant la préparation des fondations pour les échafaudages, sur la rive sud et l'assemblage des matériaux. Le 10 août 1904.



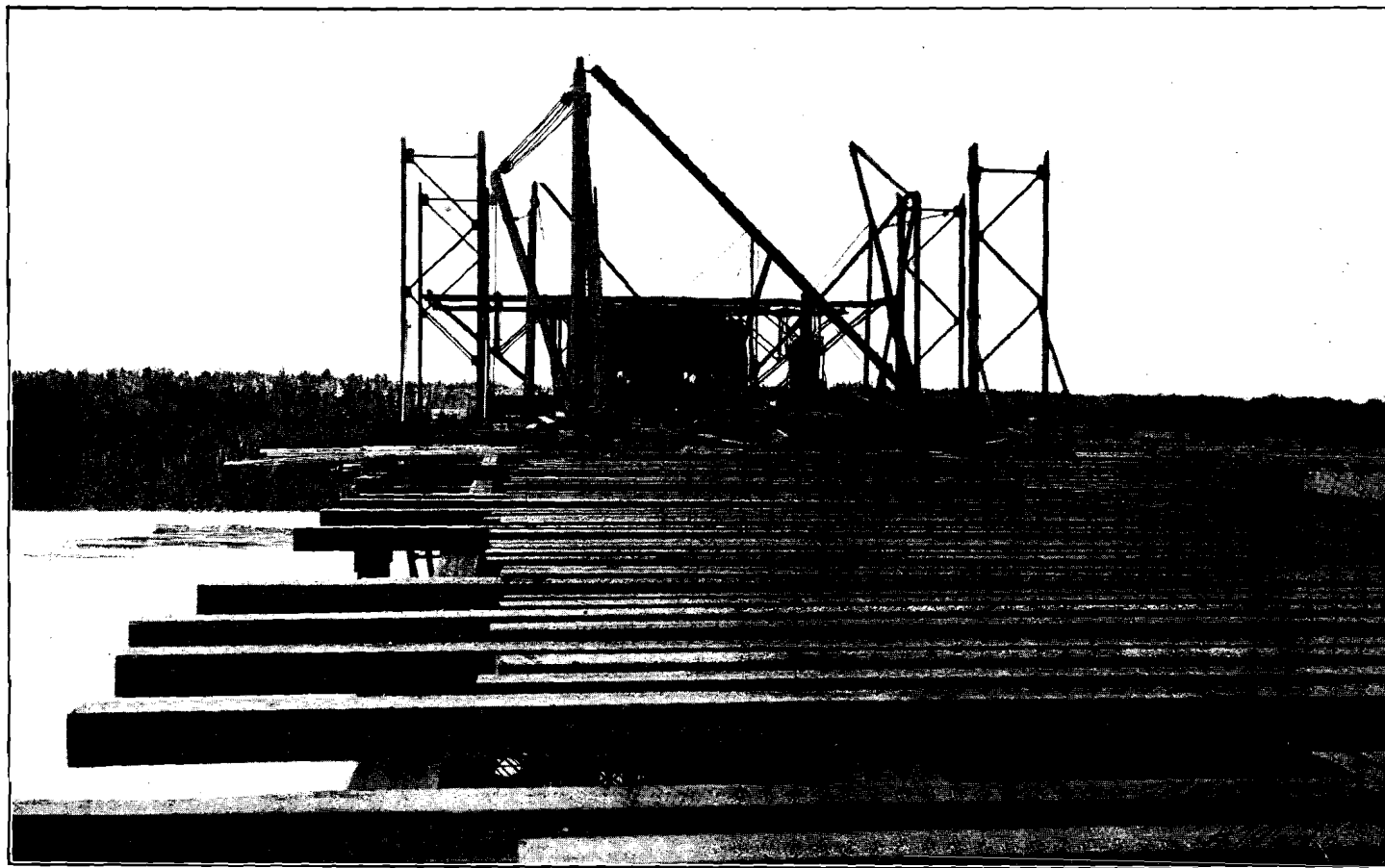
2, Grue utilisée pour le montage des échafauds et échafaudages en bois en voie de montage. 4 Septembre, 1904,



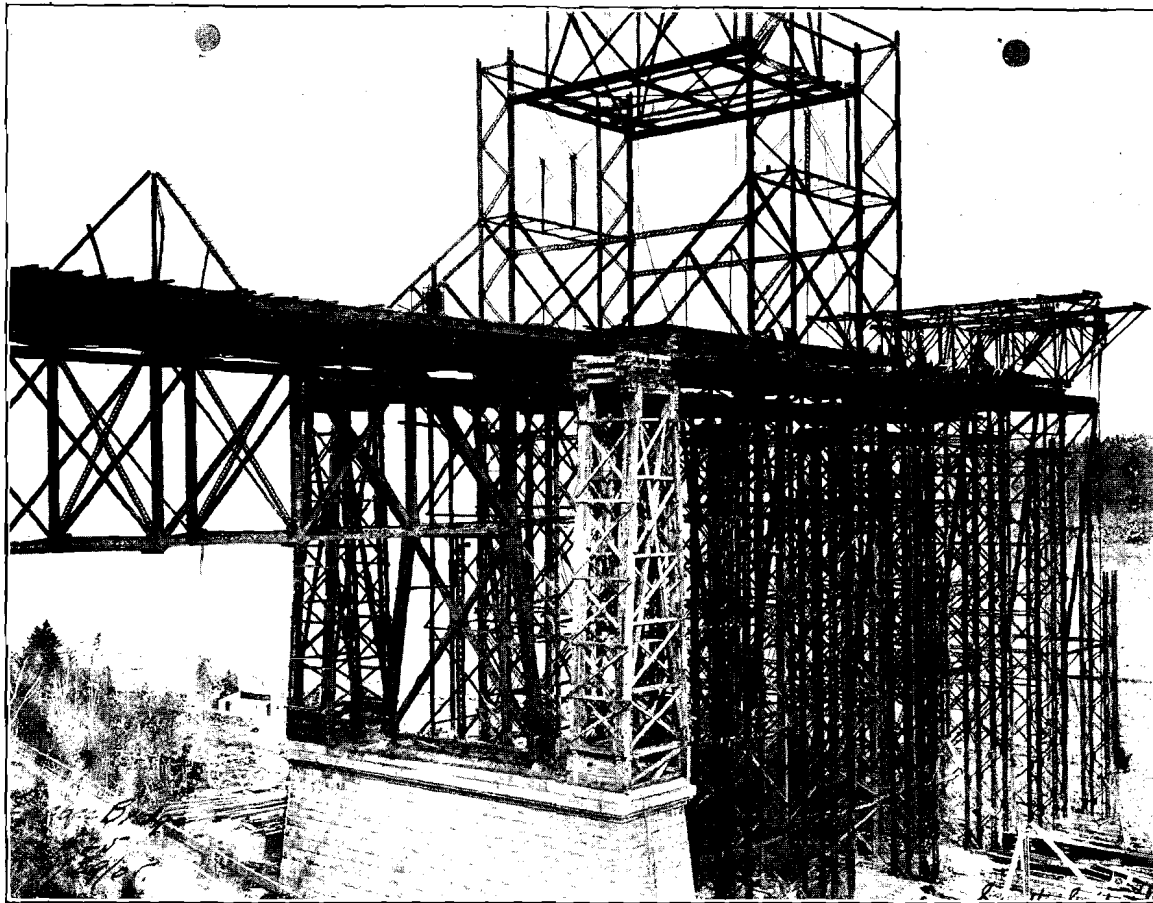
3. Vue indiquant l'état d'avancement des travaux. Le 16 octobre, 1904.



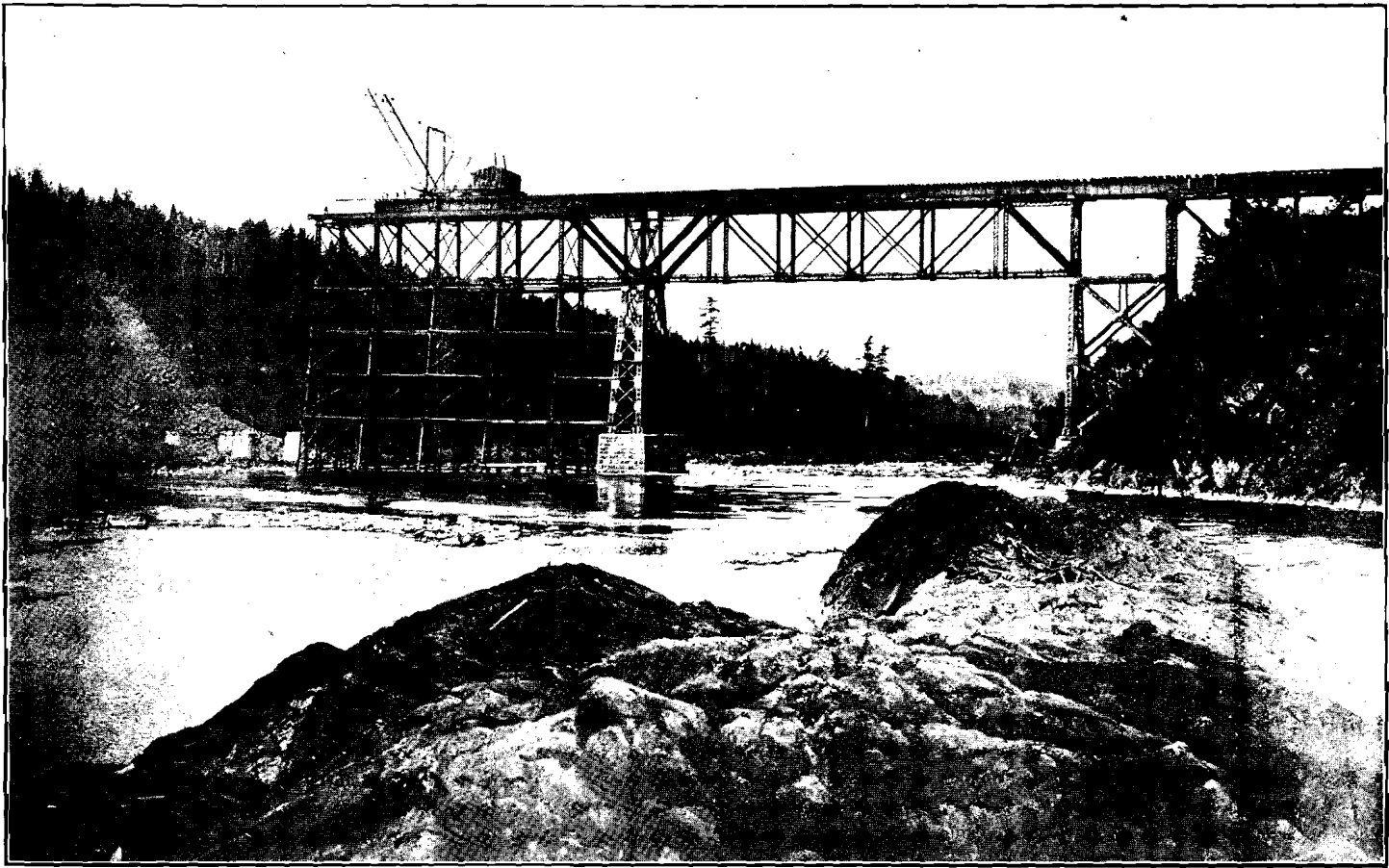
4. Etat des travaux. Le 30 novembre, 1904. Remarquer le parachèvement des quatre tours des échafaudages en acier et la tour en bois, sur la pile d'ancrage.



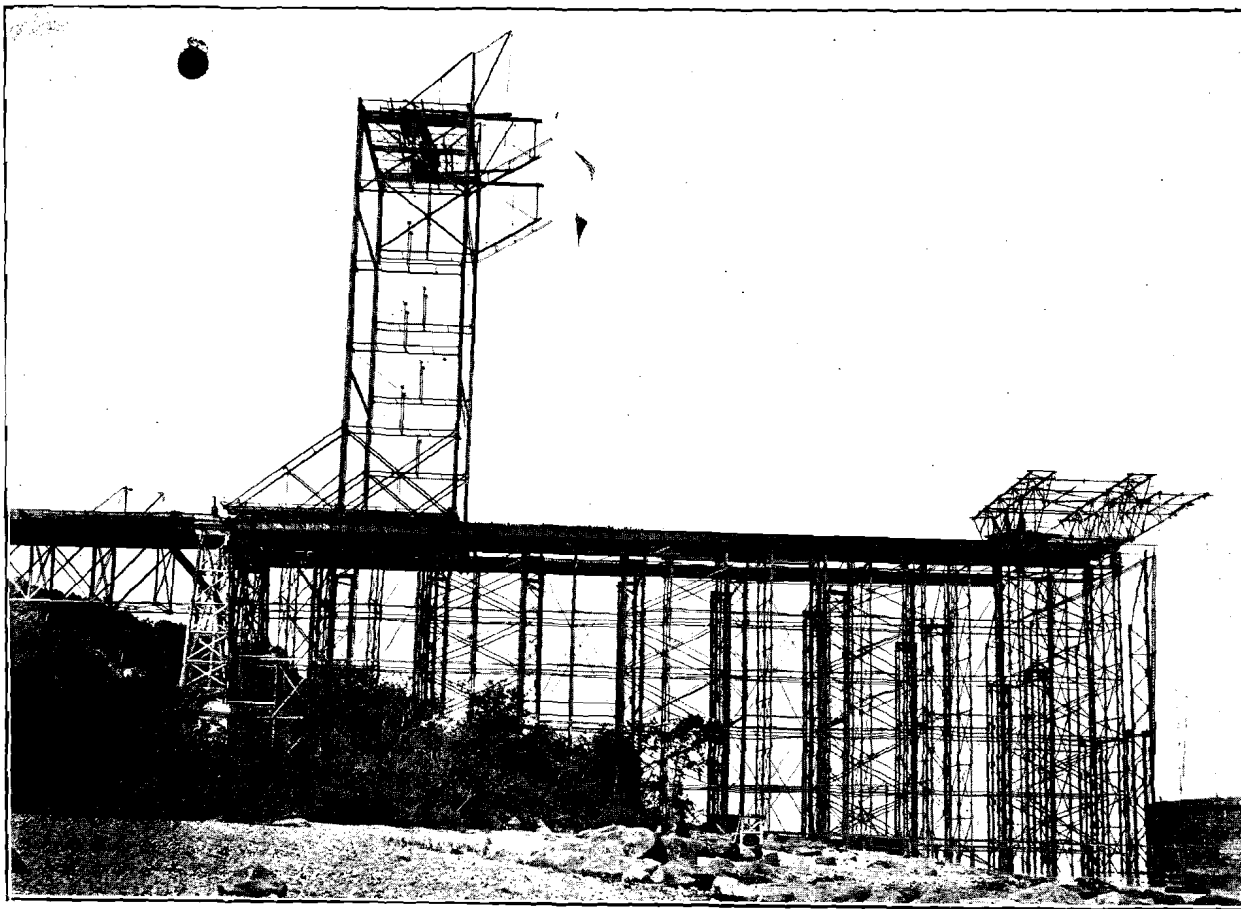
5. Vue de l'avancement des travaux. Le 5 avril, 1905. Observer que le montage de la grande grue est en bonne marche.



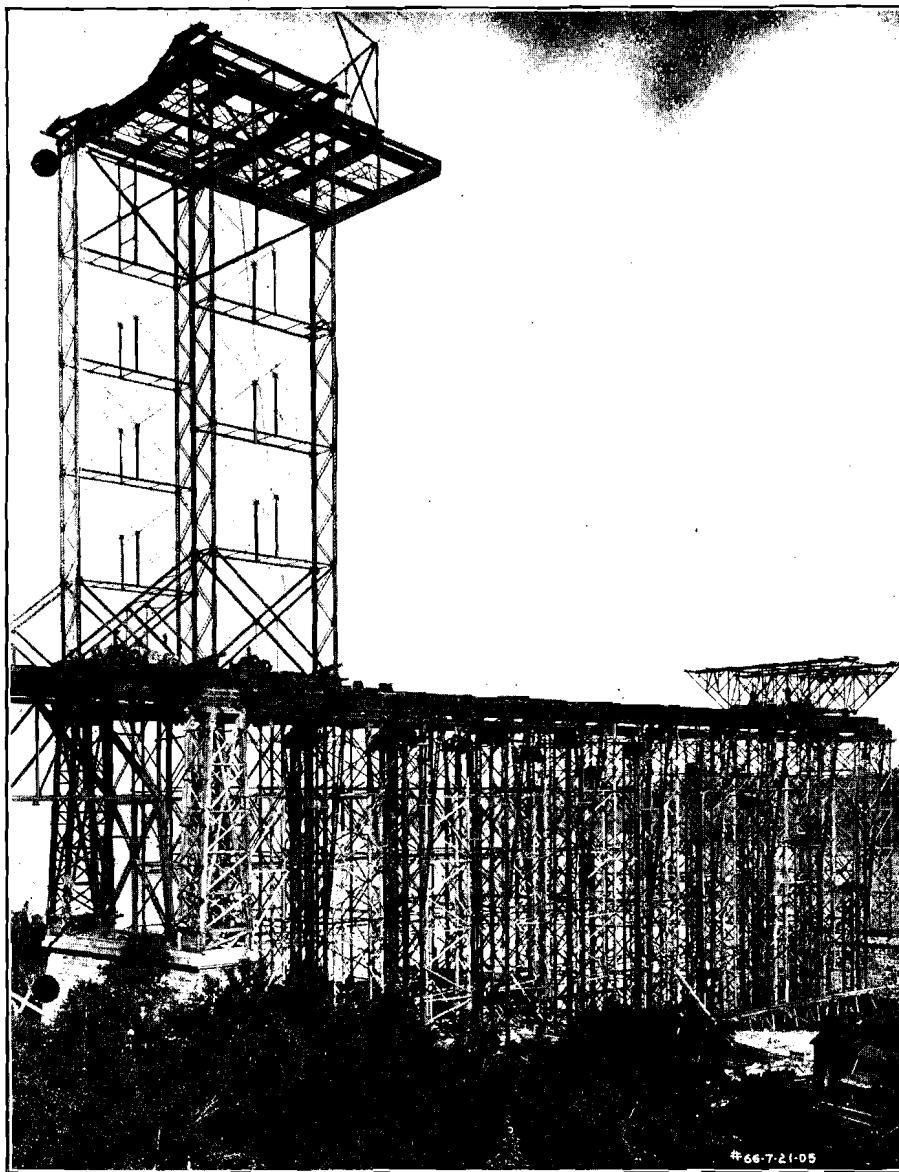
6. État des travaux. Le 29 avril, 1905.



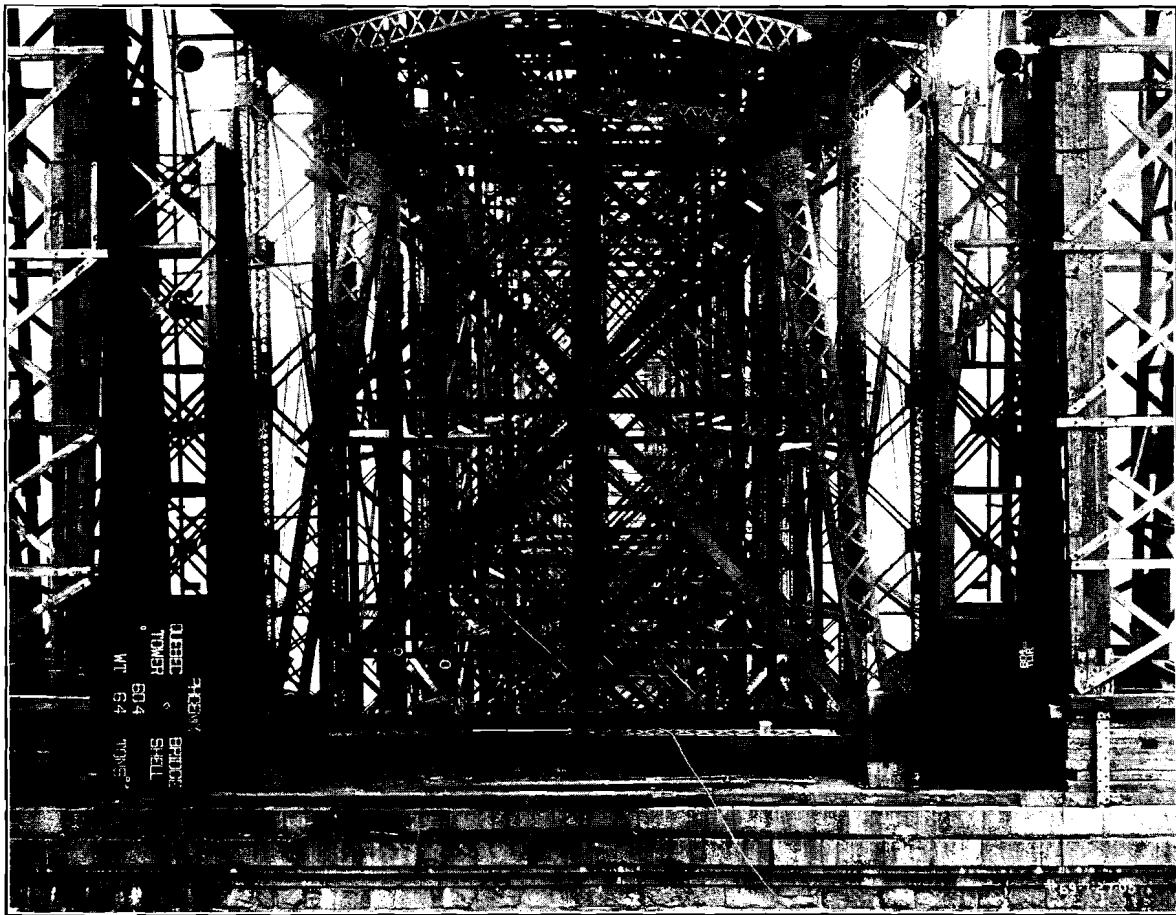
7, Vue du pont de la Compagnie du Pont et du chemin de fer de Québec, sur la rivière Chaudière, en construction. Le 25 mai, 1905.
Avant de commencer le montage du grand pont, il fallait que ce pont fût terminé.



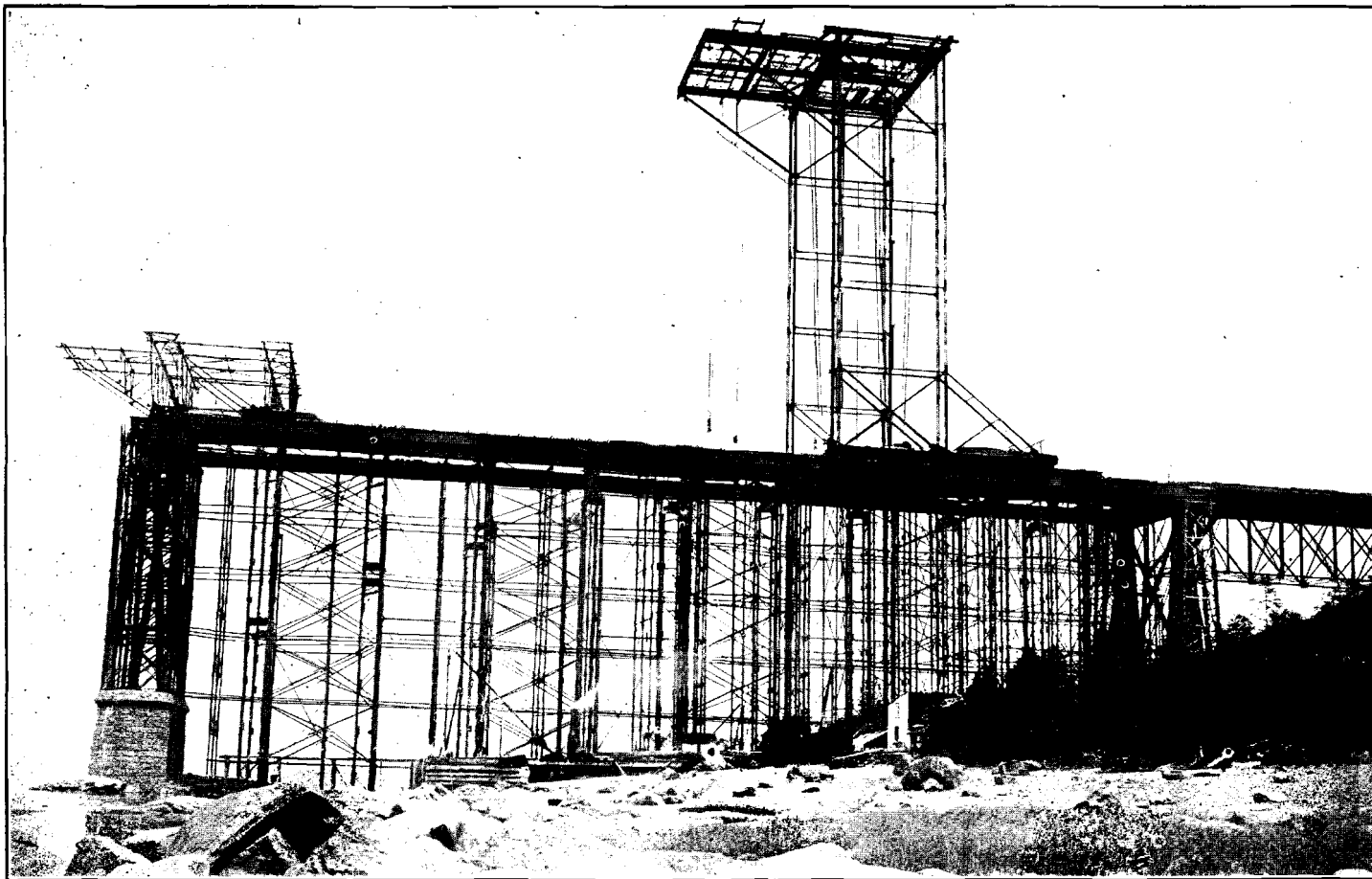
8. Etat des travaux. Le 1 juillet, 1905.



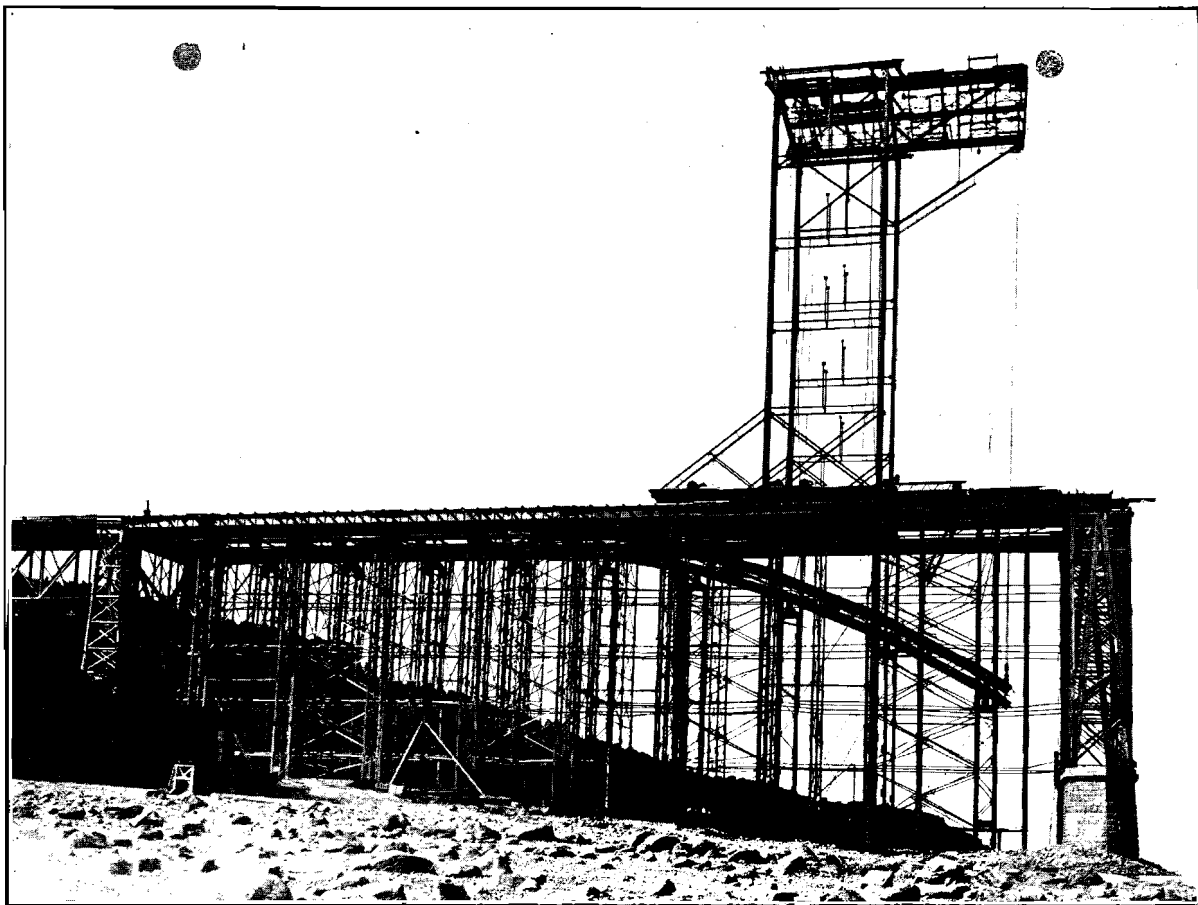
9. Etat des travaux. Le 21 juillet, 1905.
Les travaux de montage ont commencé le lendemain.



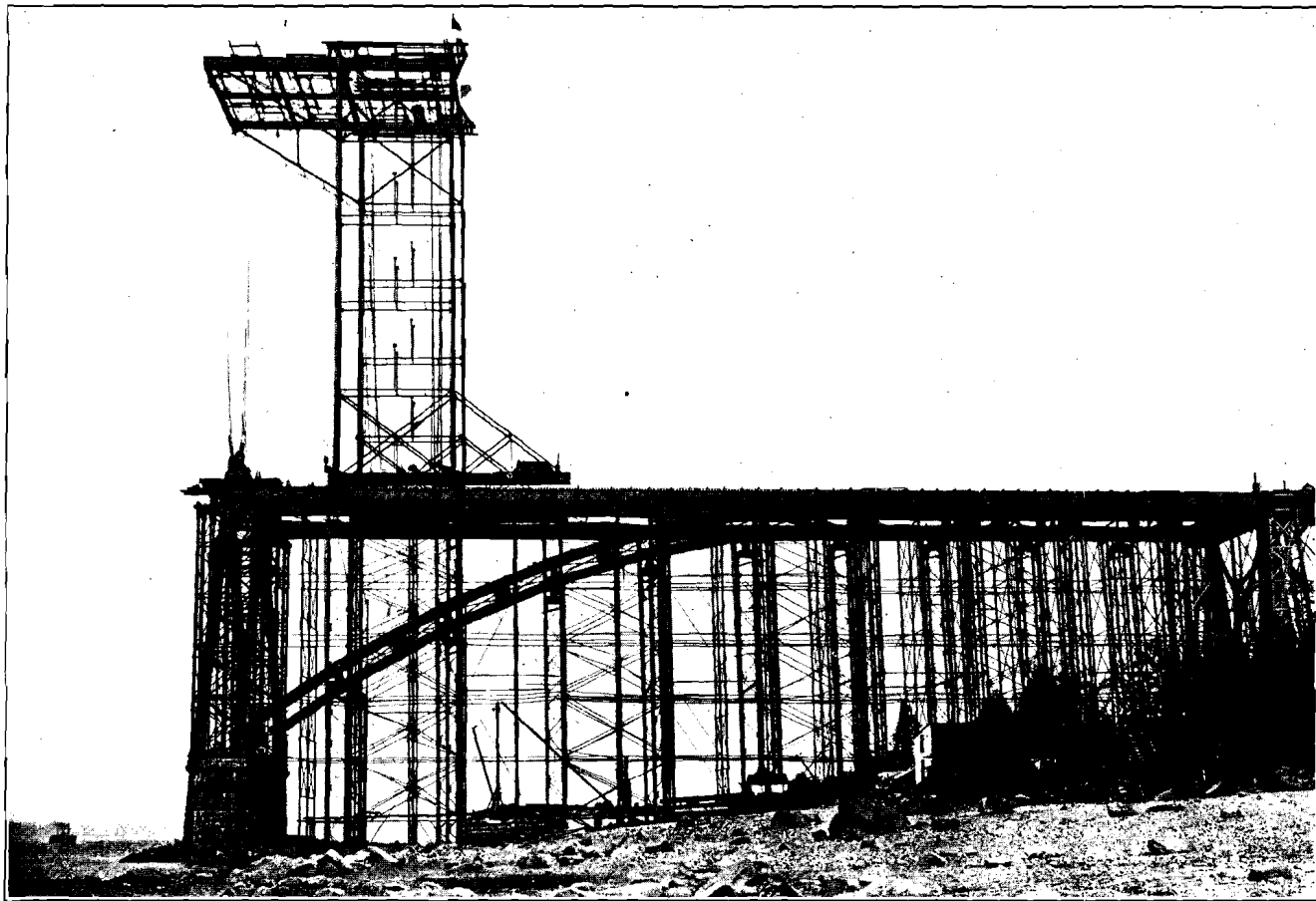
10. Vue montrant l'avancement des travaux, le 27 juillet 1905. Remarquer les tours sur la pile d'ancrage qui ont été les premières parties du maître pont dont on ait fait le montage.



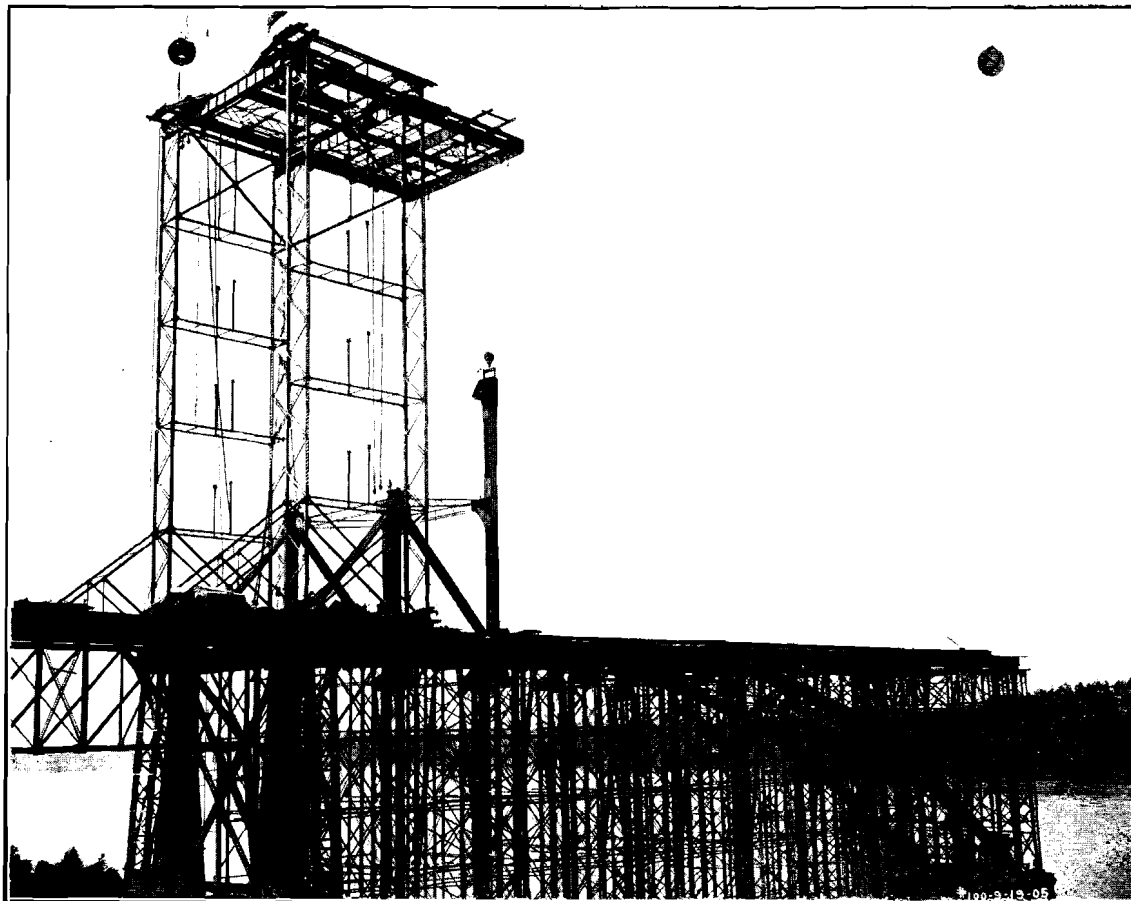
II. Vue indiquant l'état des travaux du pont, le 15 août 1905. On fait la pose des plates-bandes inférieures du bras d'ancrage.



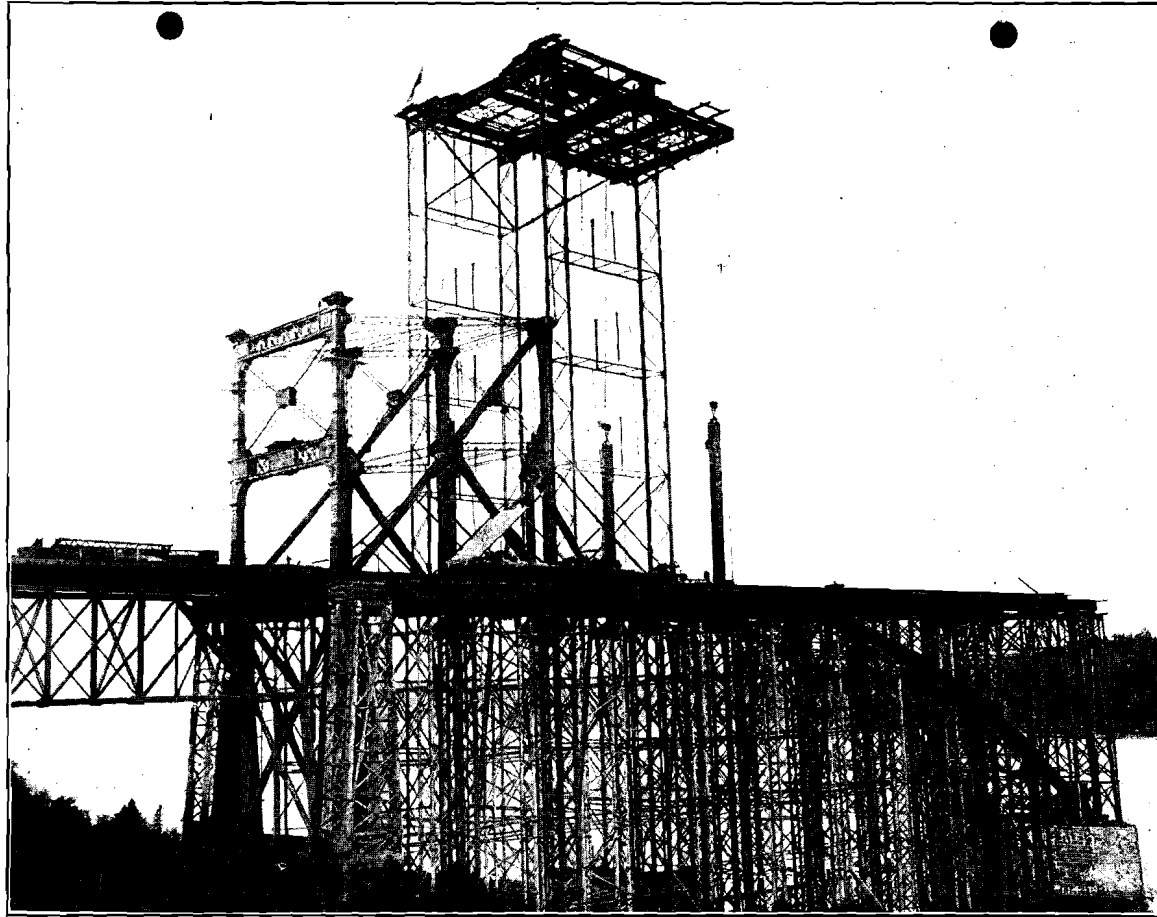
12. Vue montrant l'état des travaux, le 25 août 1905. Remarquer les plates-bandes inférieures.



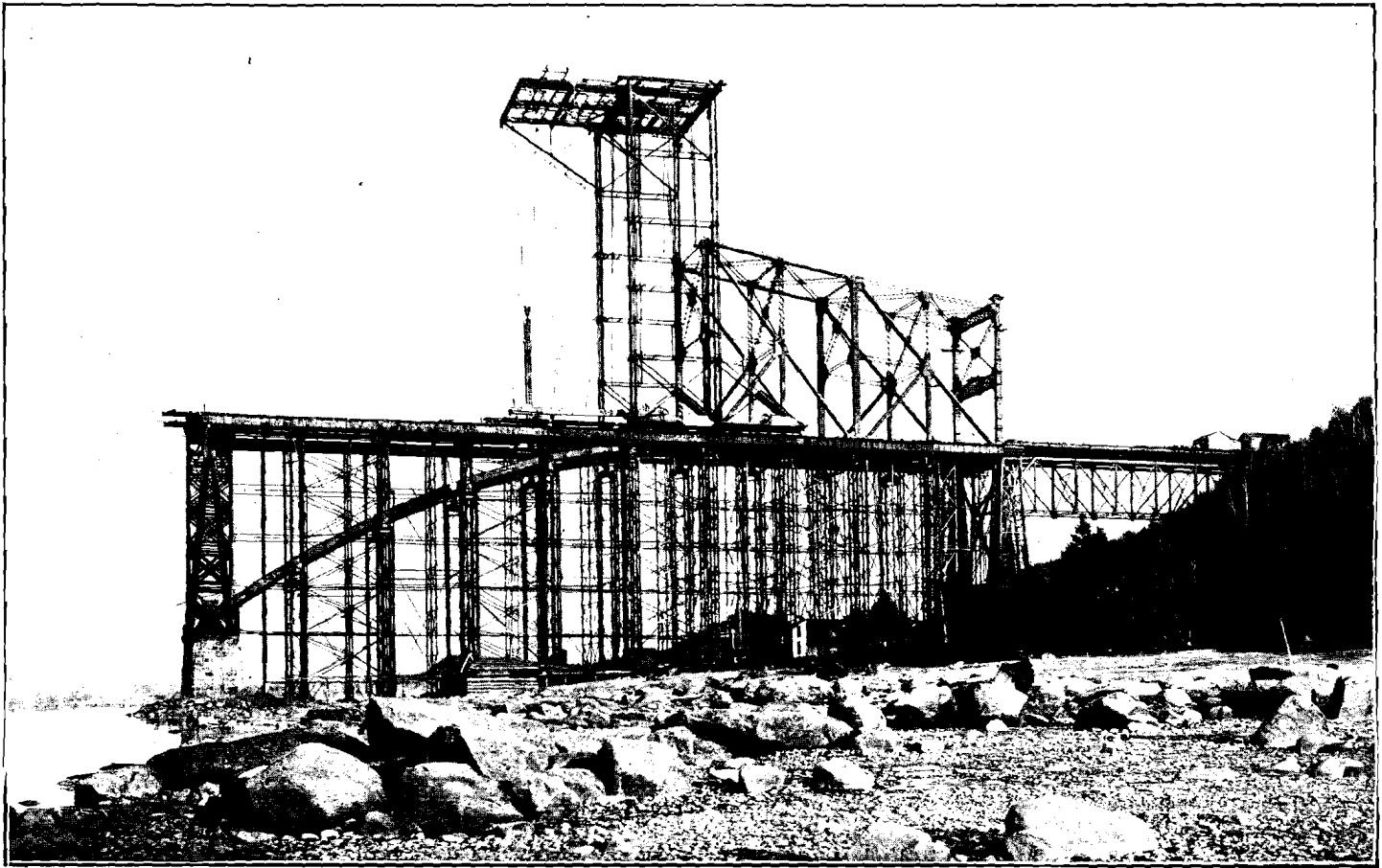
13. Vue indiquant l'état des travaux, le 2 septembre 1905. Remarquer le sabot de la colonne centrale qui repose sur le wagon et qu'on s'apprête à mettre en place.



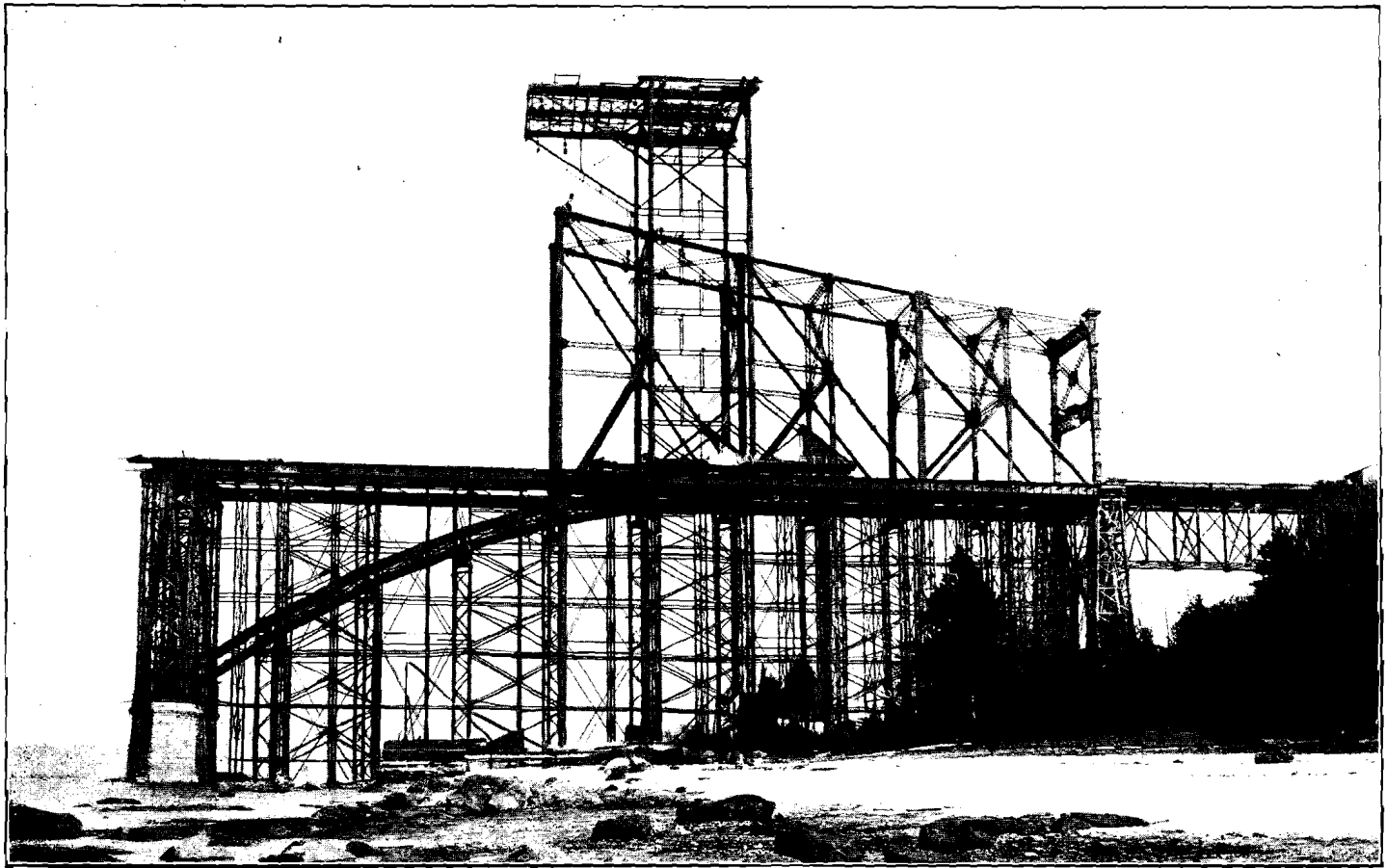
14. Vue montrant l'état des travaux, le 19 septembre 1905. On fait le montage des panneaux 1 et 2 du bras d'ancrage.



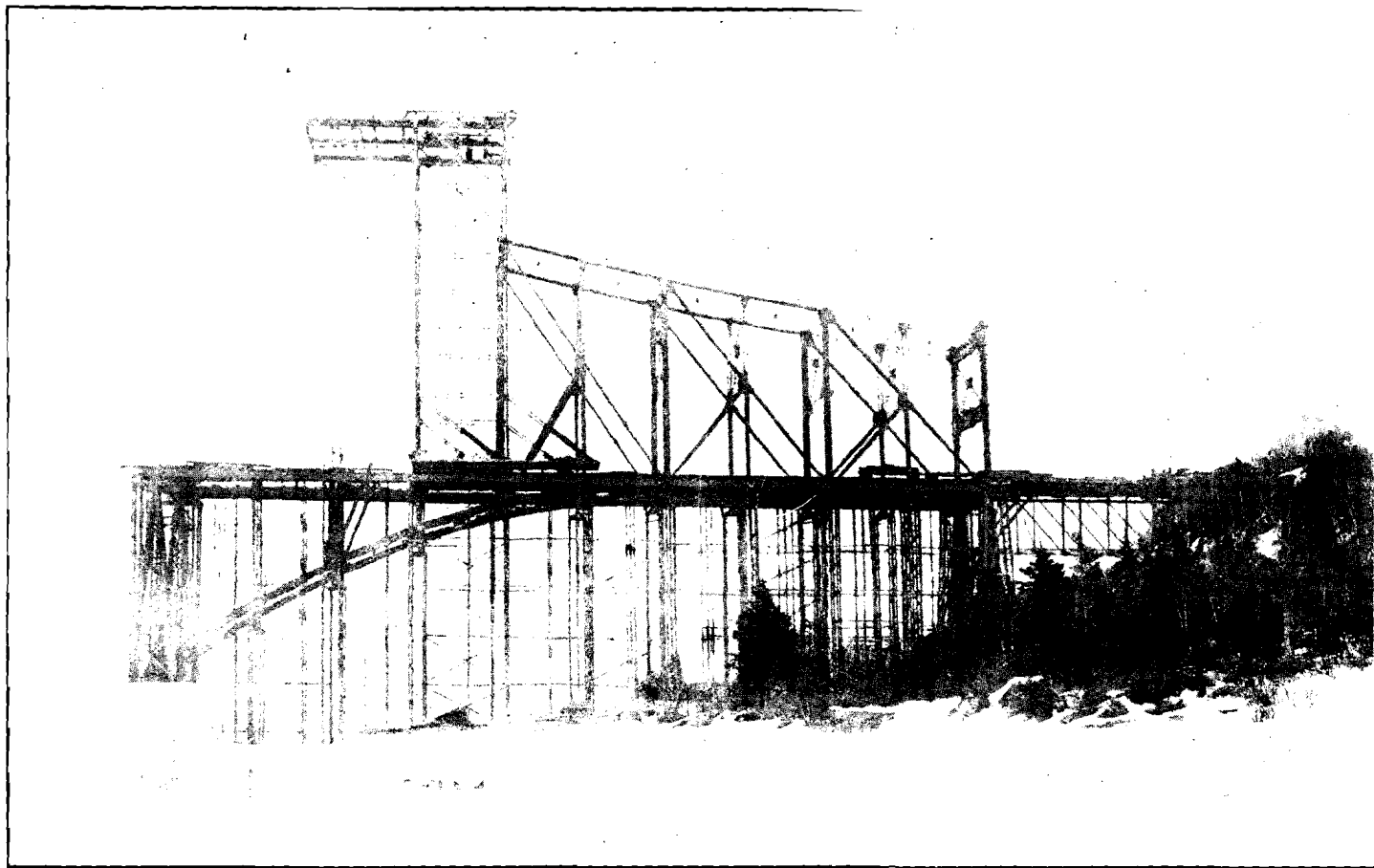
15. Vue indiquant l'état des travaux, le 10 octobre 1905. On voit que le portail est terminé.



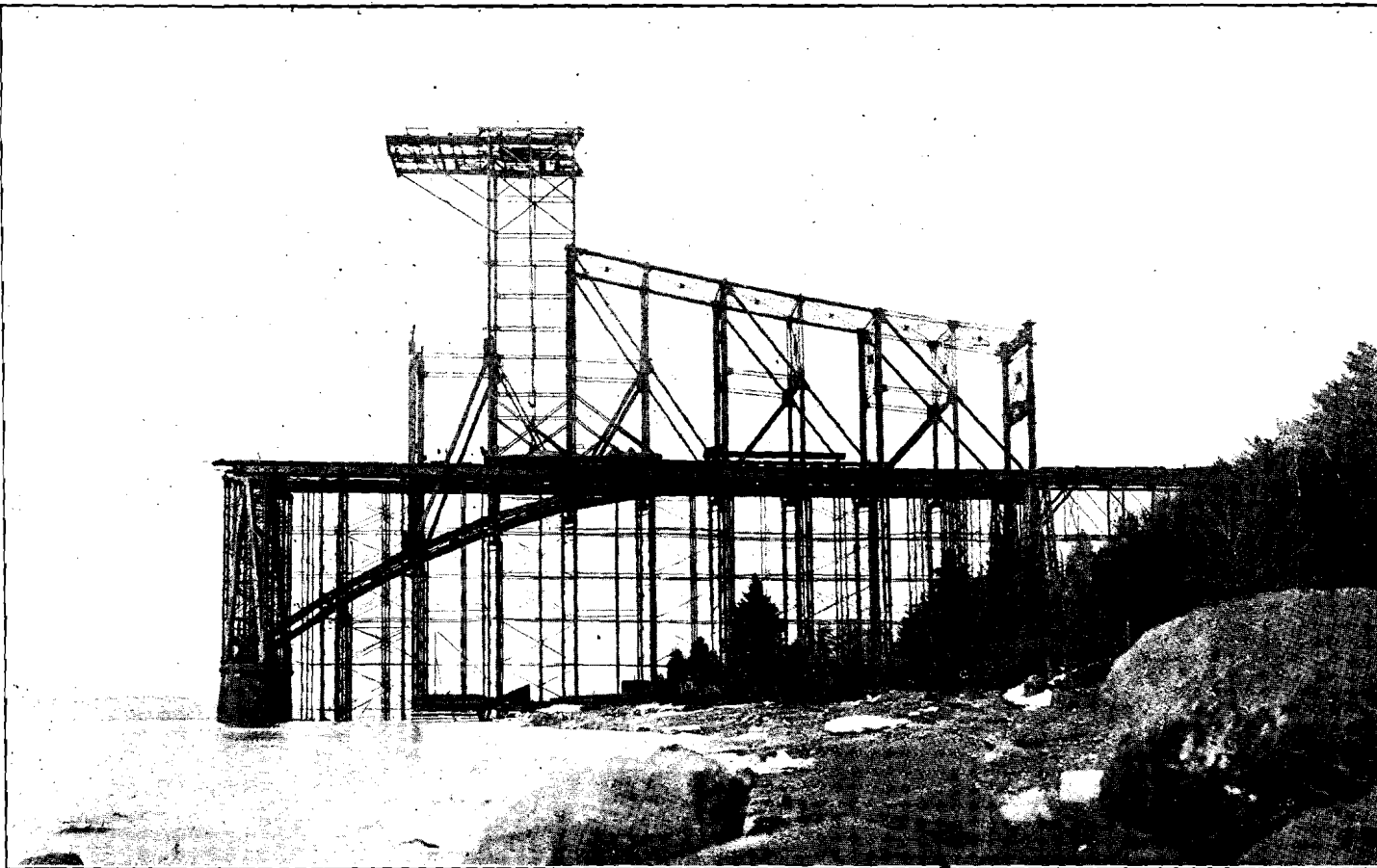
16 Vue montrant l'état des travaux, le 30 octobre 1905.



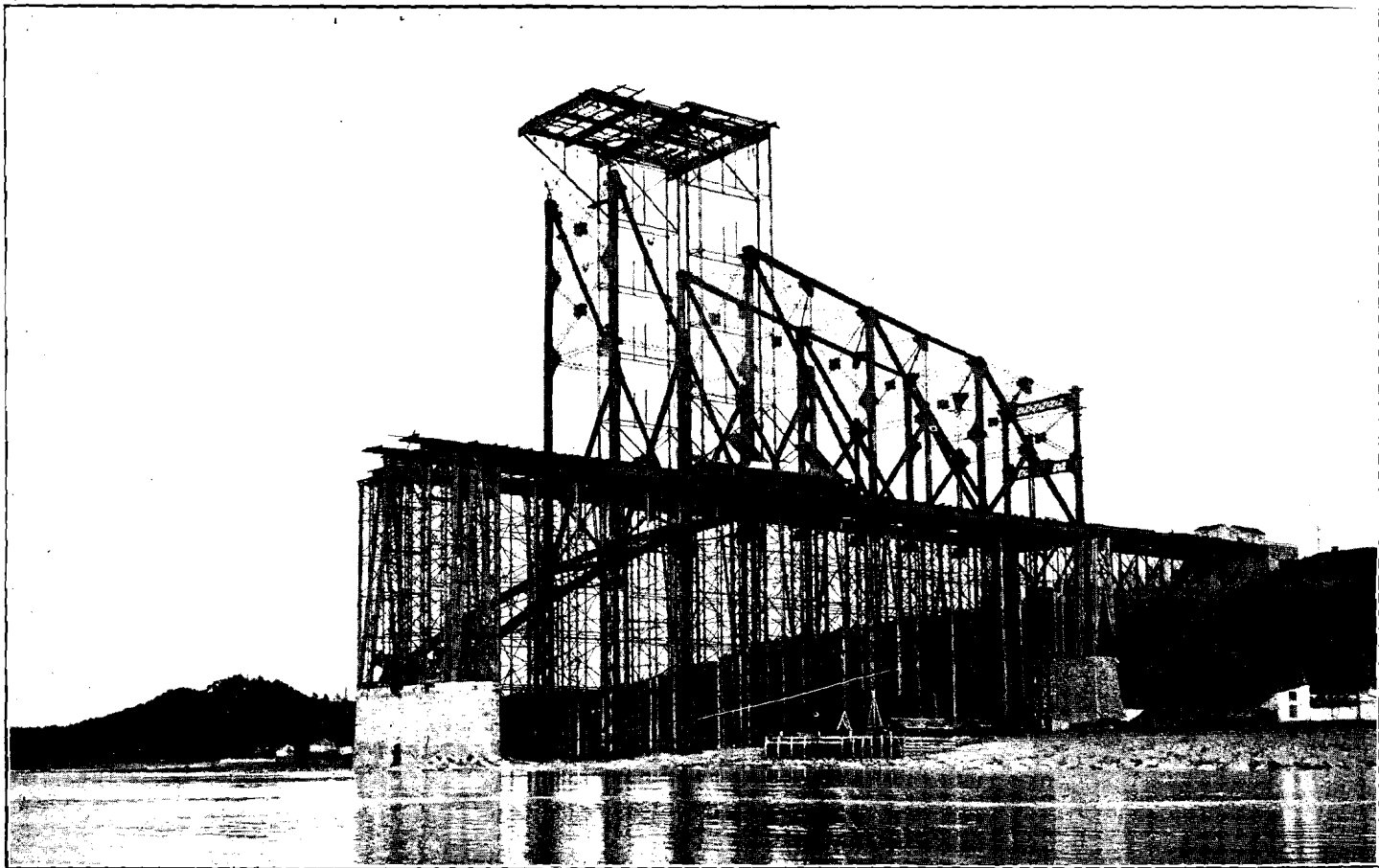
17. Vue indiquant l'état des travaux, le 23 novembre 1905. Les travaux de montage pour la saison sont terminés.



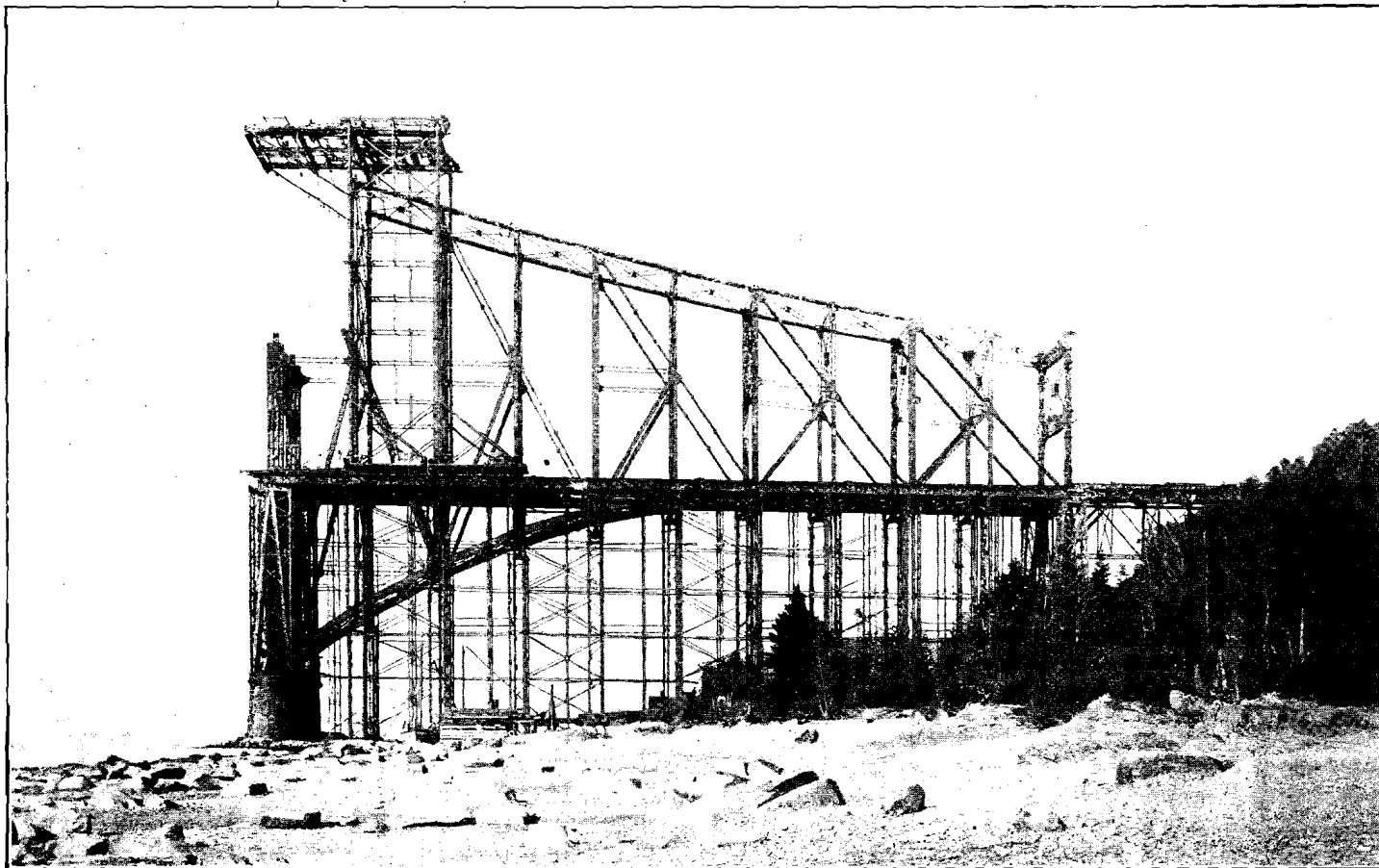
18. Vue indiquant l'avancement des travaux, le 18 avril 1906. La grue est prête à recommencer le montage.



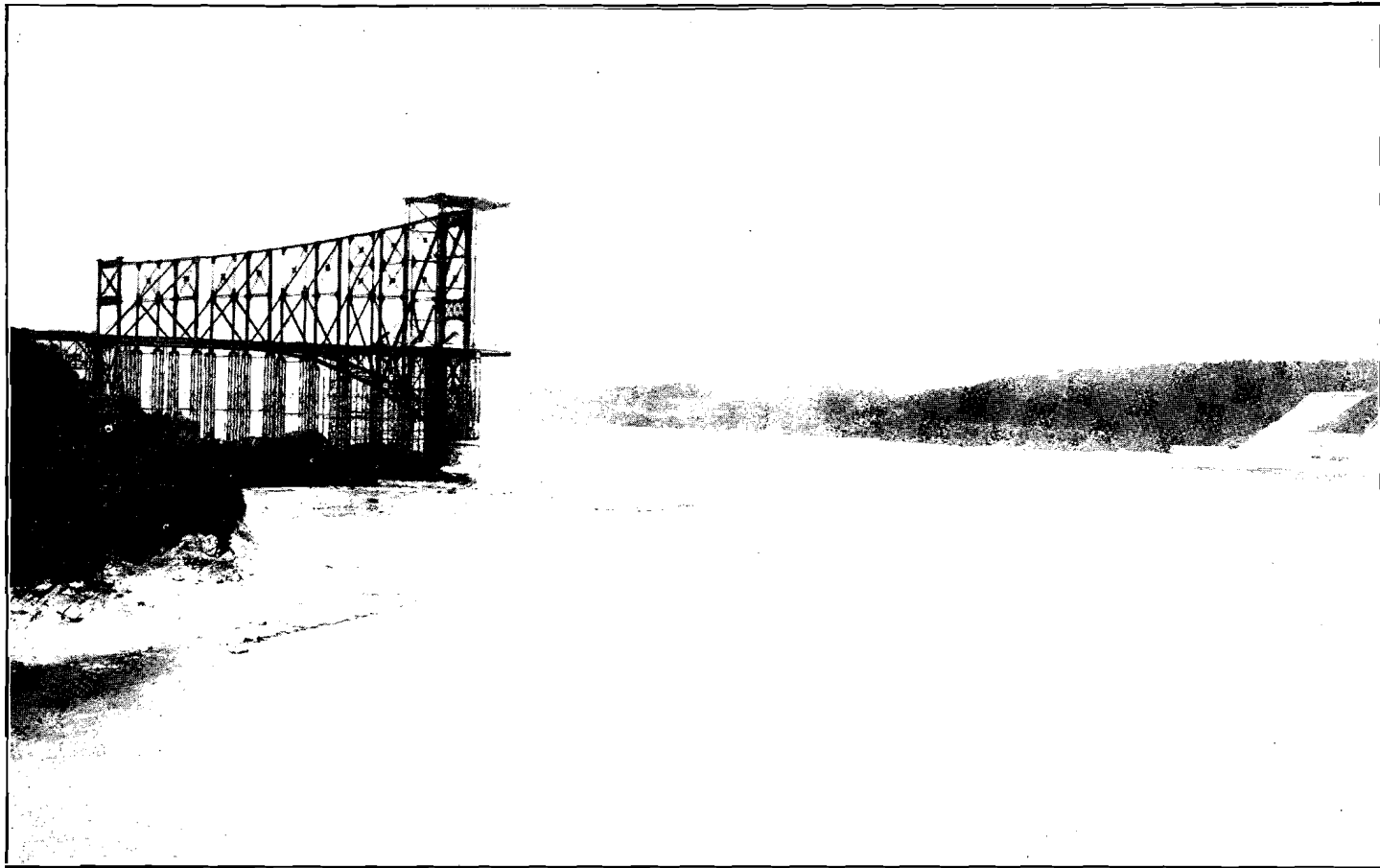
19. Vue montrant l'état des travaux, le 25 avril 1906.



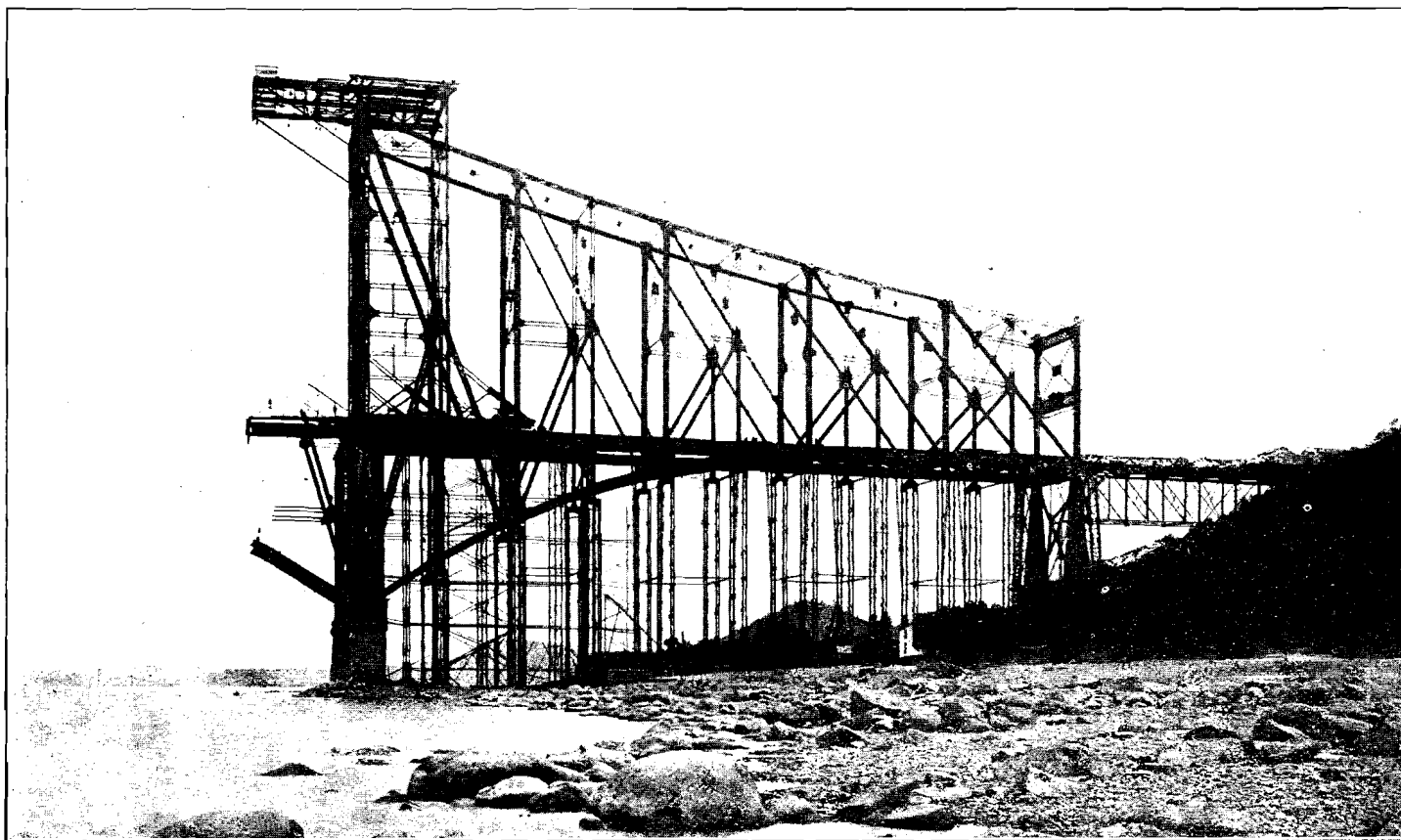
20. Vue indiquant l'état des travaux, le 2ç avril 1906.



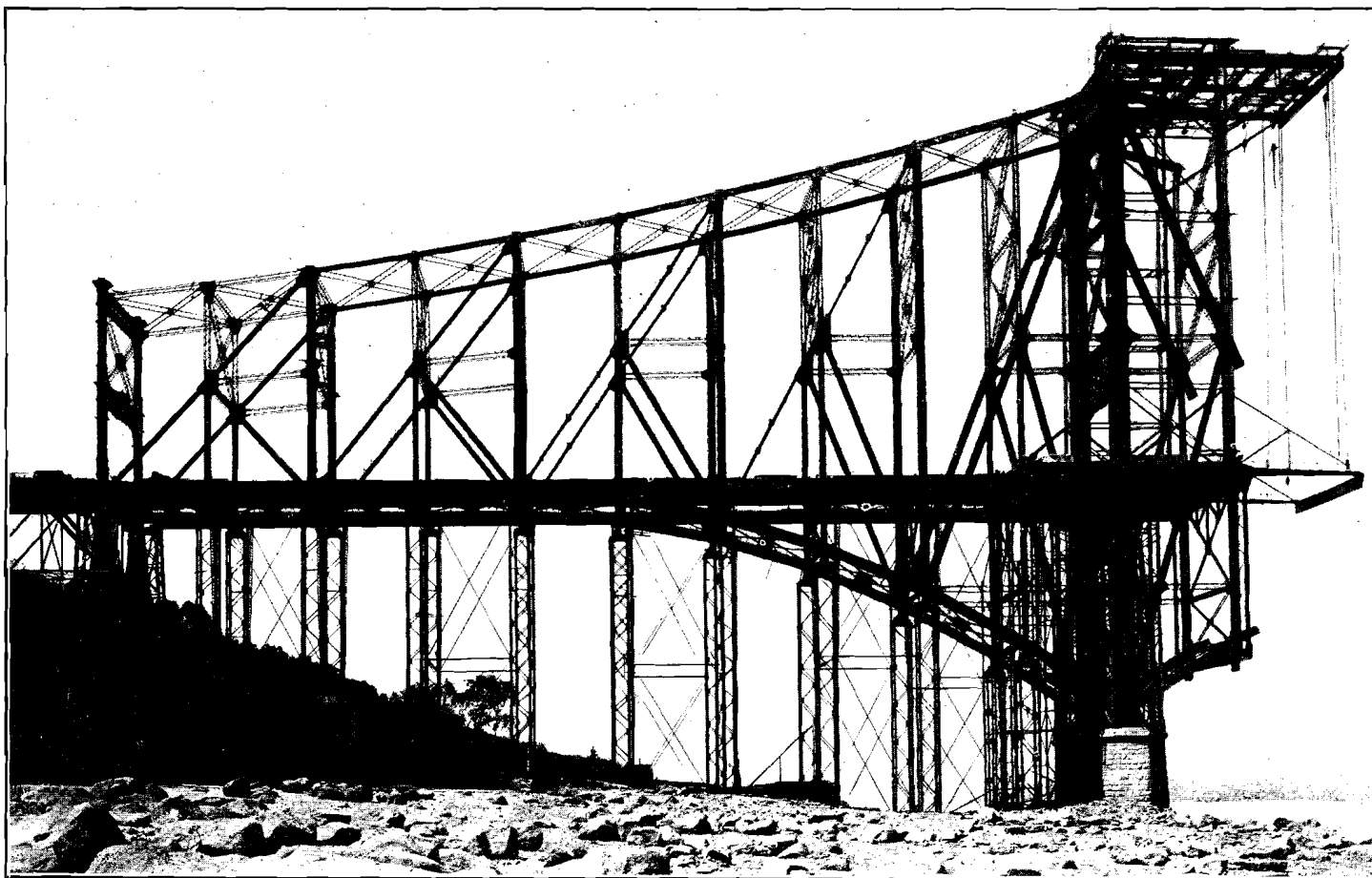
21. Vue montrant l'avancement des travaux, le 30 mai 1906. Remarquer l'avancement des travaux de montage des colonnes centrales.



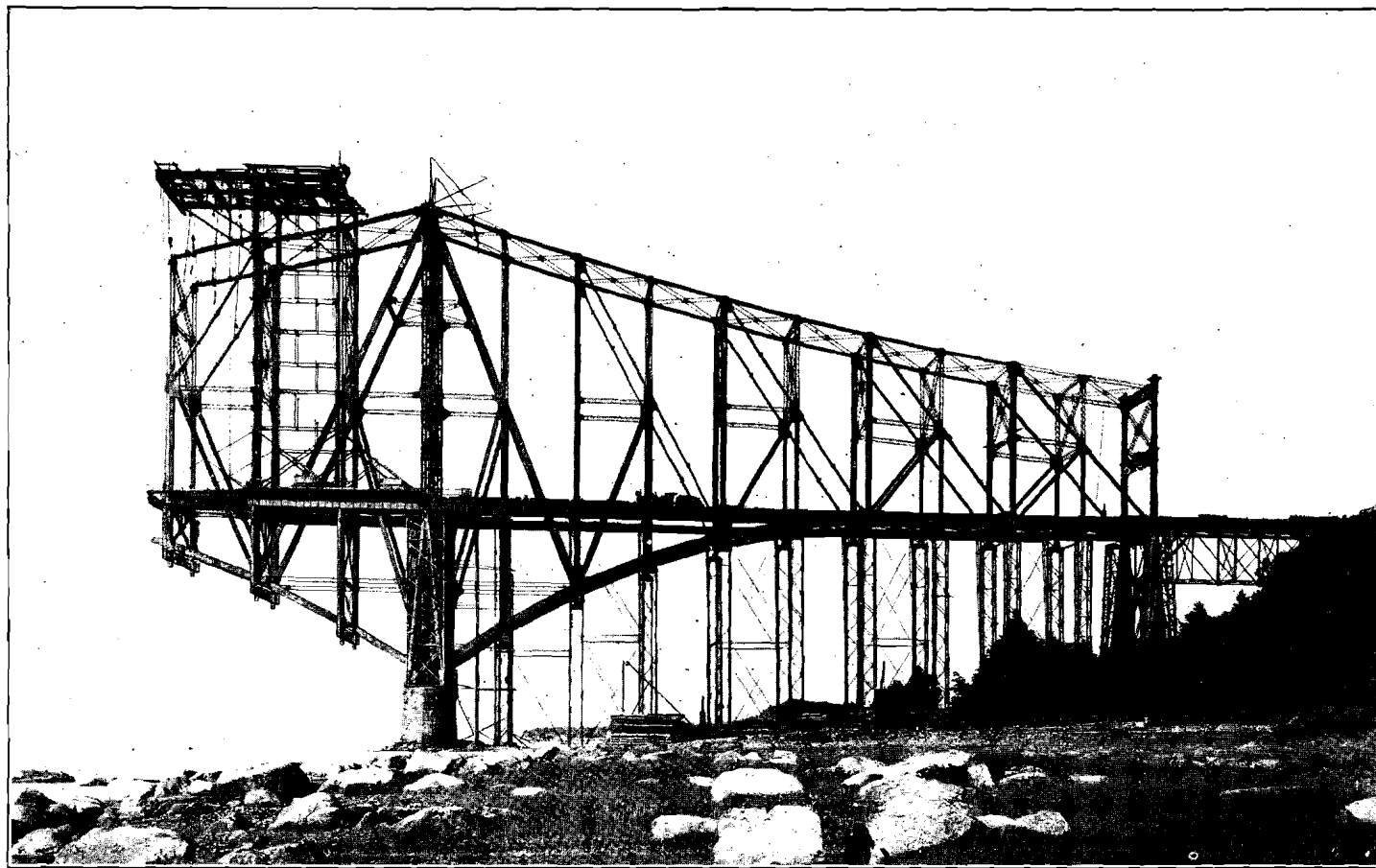
22. Vue montrant l'état d'avancement des travaux, le 3 juillet 1906. On voit que le bras d'ancrage est presque terminé.



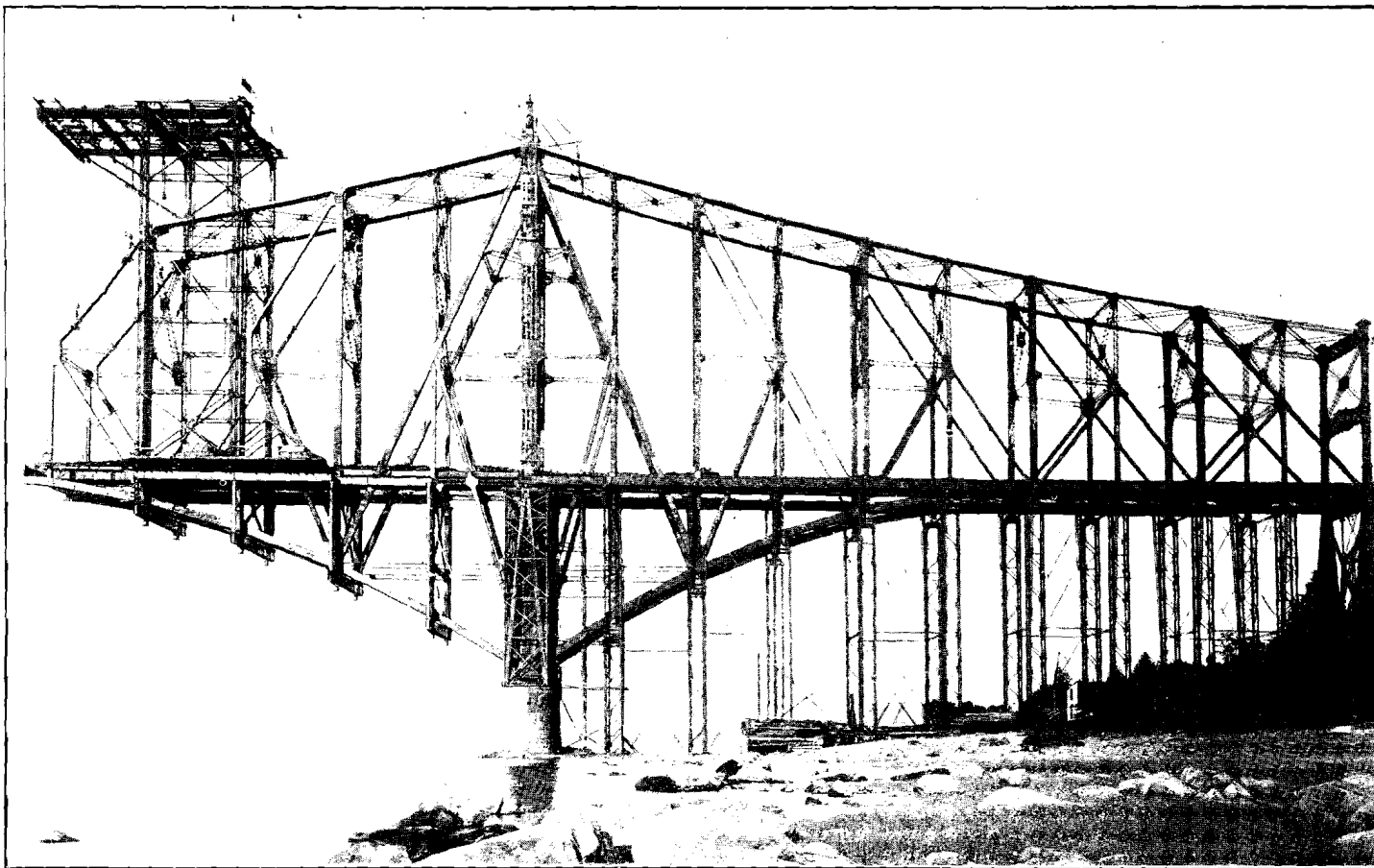
23. Vue montrant l'état des travaux, le 9 juillet 1906. On voit que le montage du bras de console est commencé.



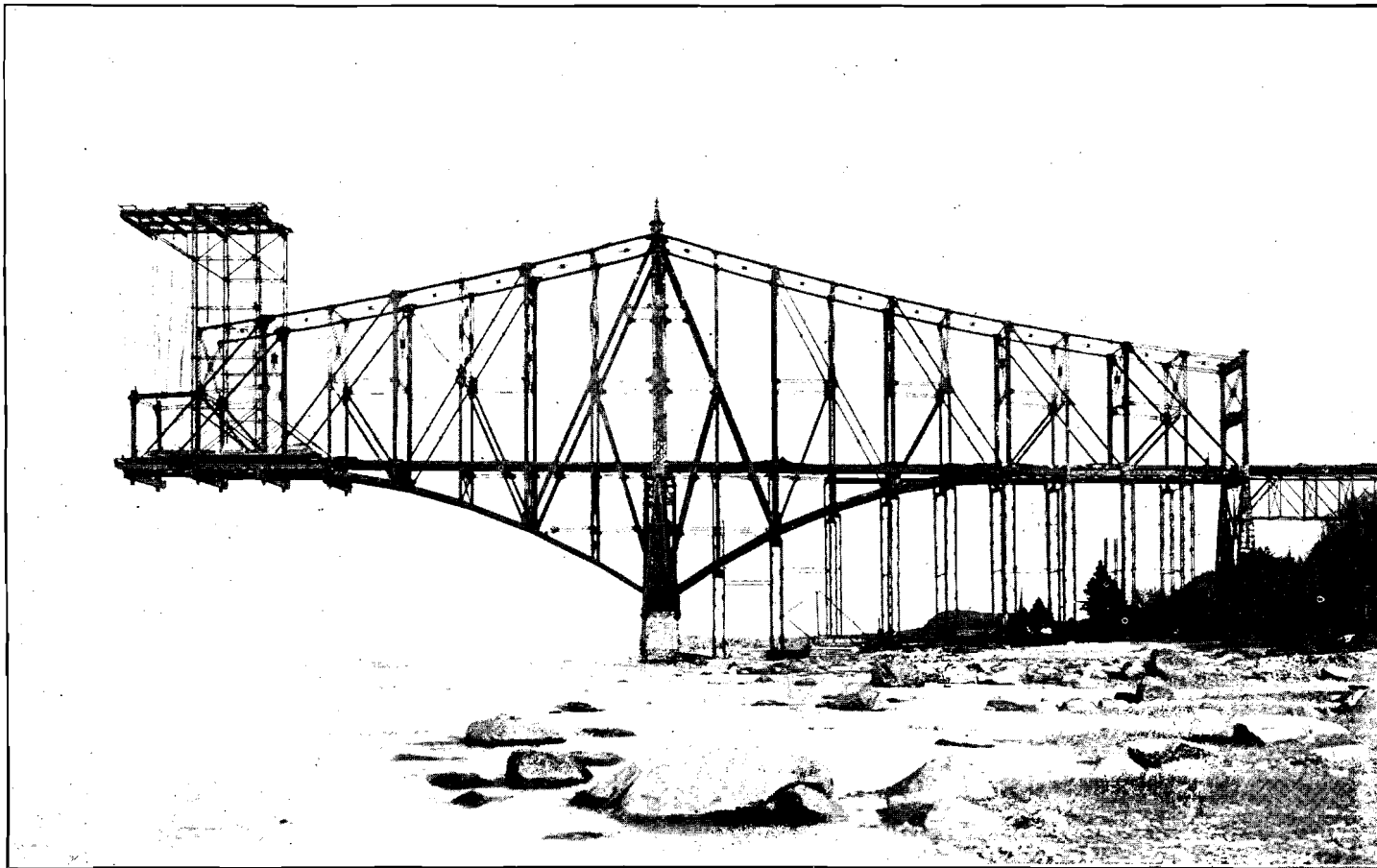
24. Vue montrant l'état des travaux, le 31 juillet 1906.



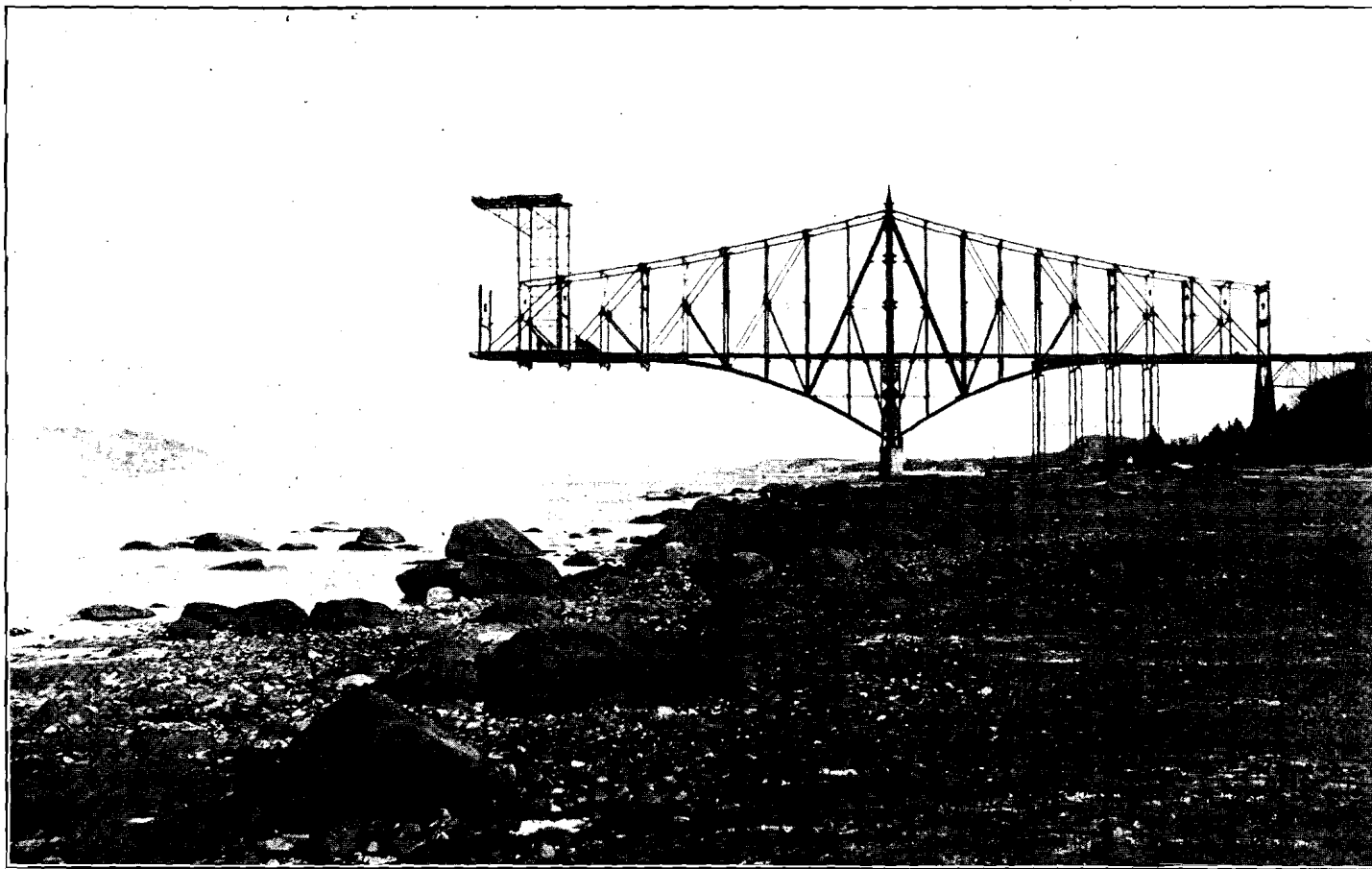
25. Vue indiquant l'avancement des travaux, le 28 août 1906.



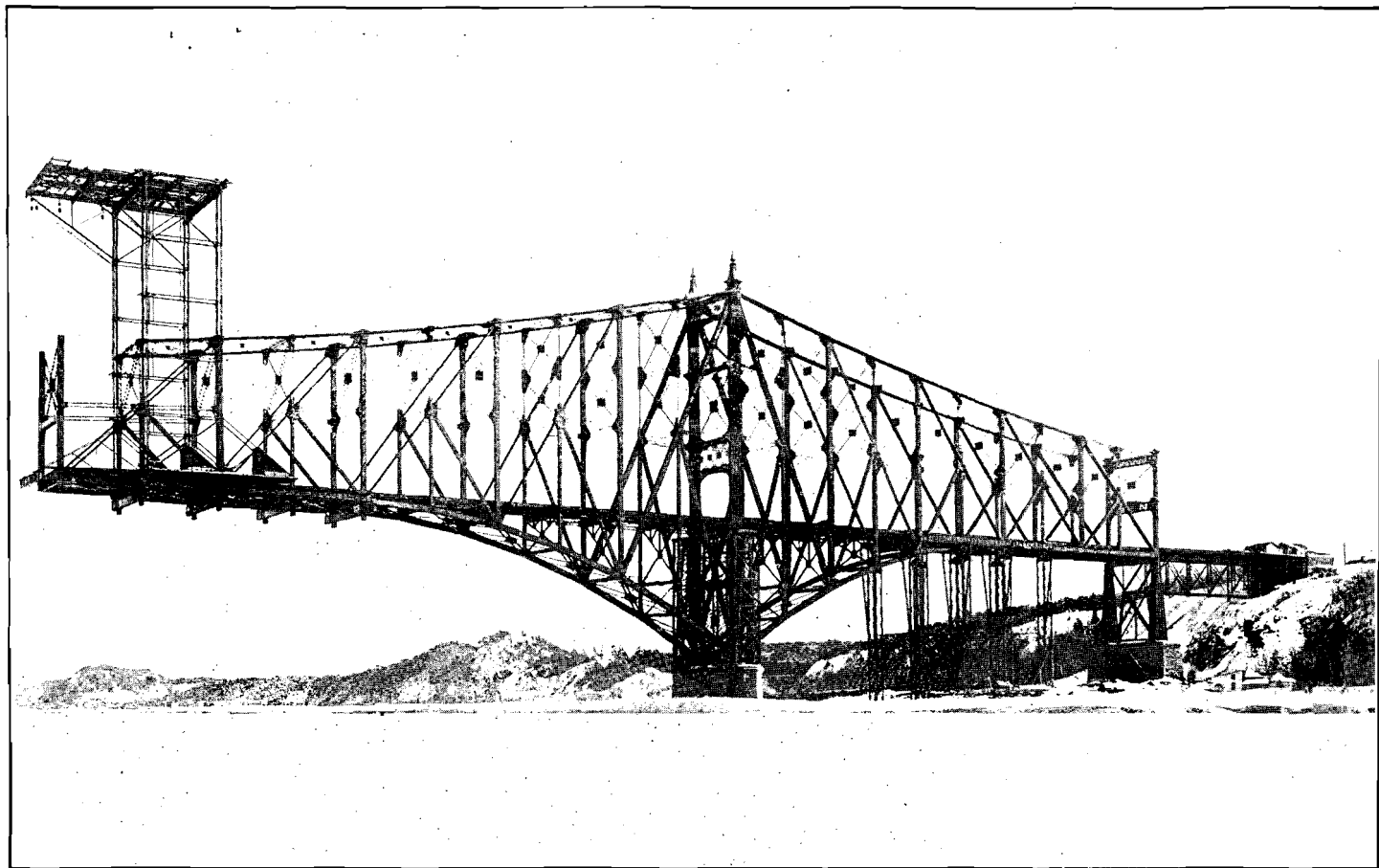
26: Vue indiquant l'état d'avancement des travaux, le 30 septembre 1906. Remarquer que la tour de bois sur la pile d'ancrage a été enlevée.



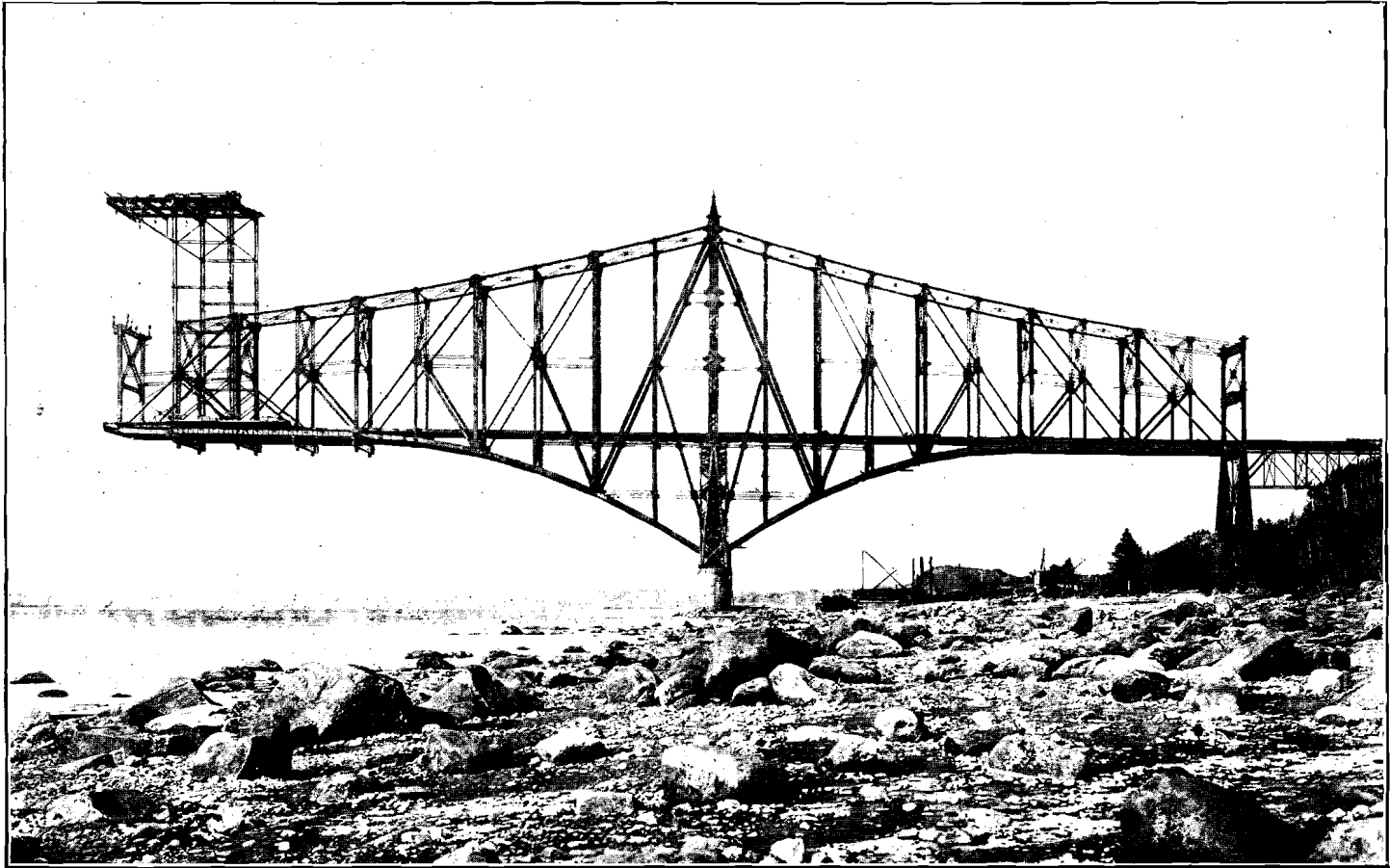
27. Vue indiquant l'état d'avancement des travaux, le 31 octobre 1906. Observer qu'on a commencé à enlever les échafaudages d'acier.



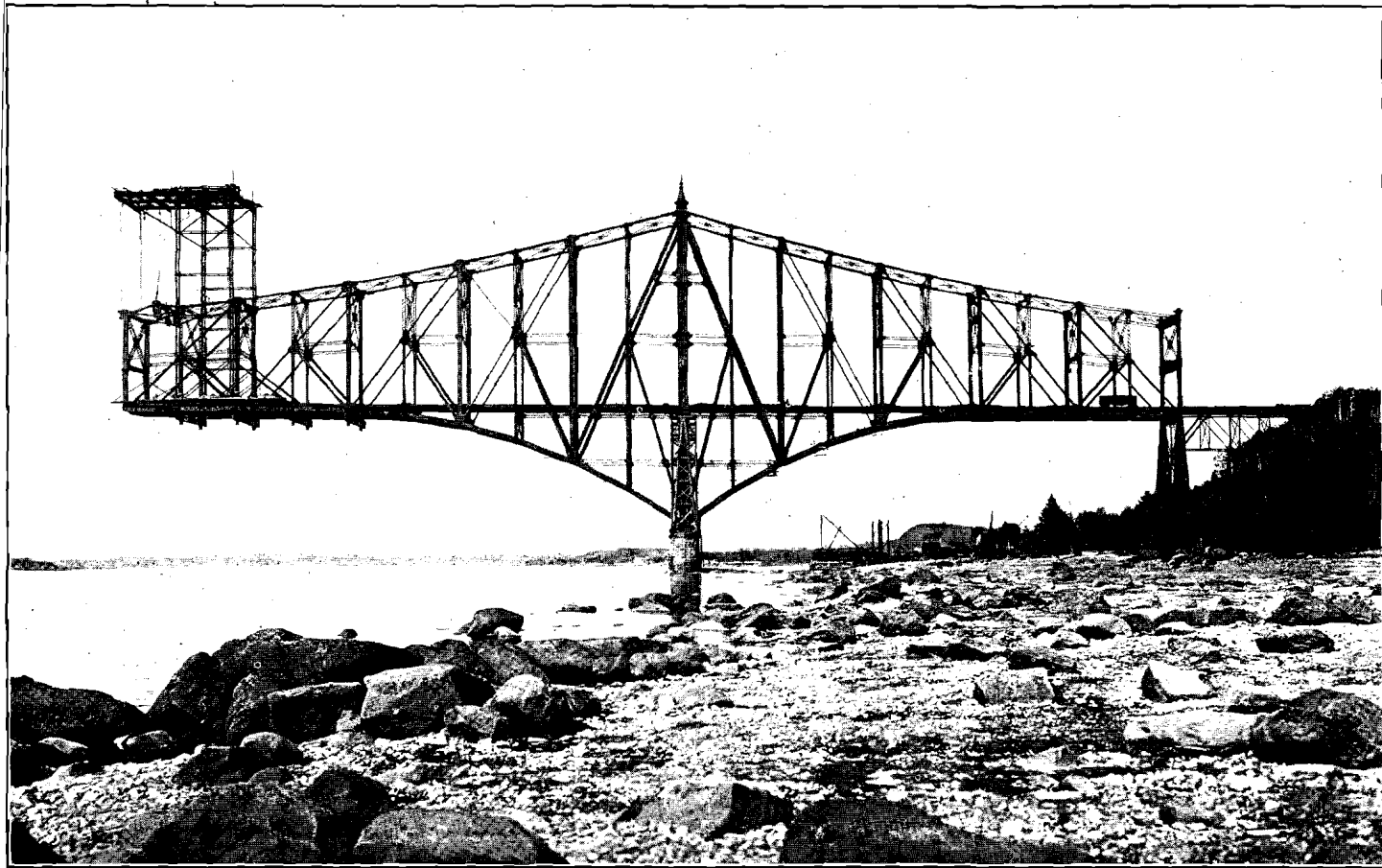
28. Vue montrant l'état d'avancement des travaux, le 29 novembre 1906. Les travaux de montage pour cette campagne sont terminés, le bras d'ancrage étant presque terminé. Remarquer les échafaudages d'acier.



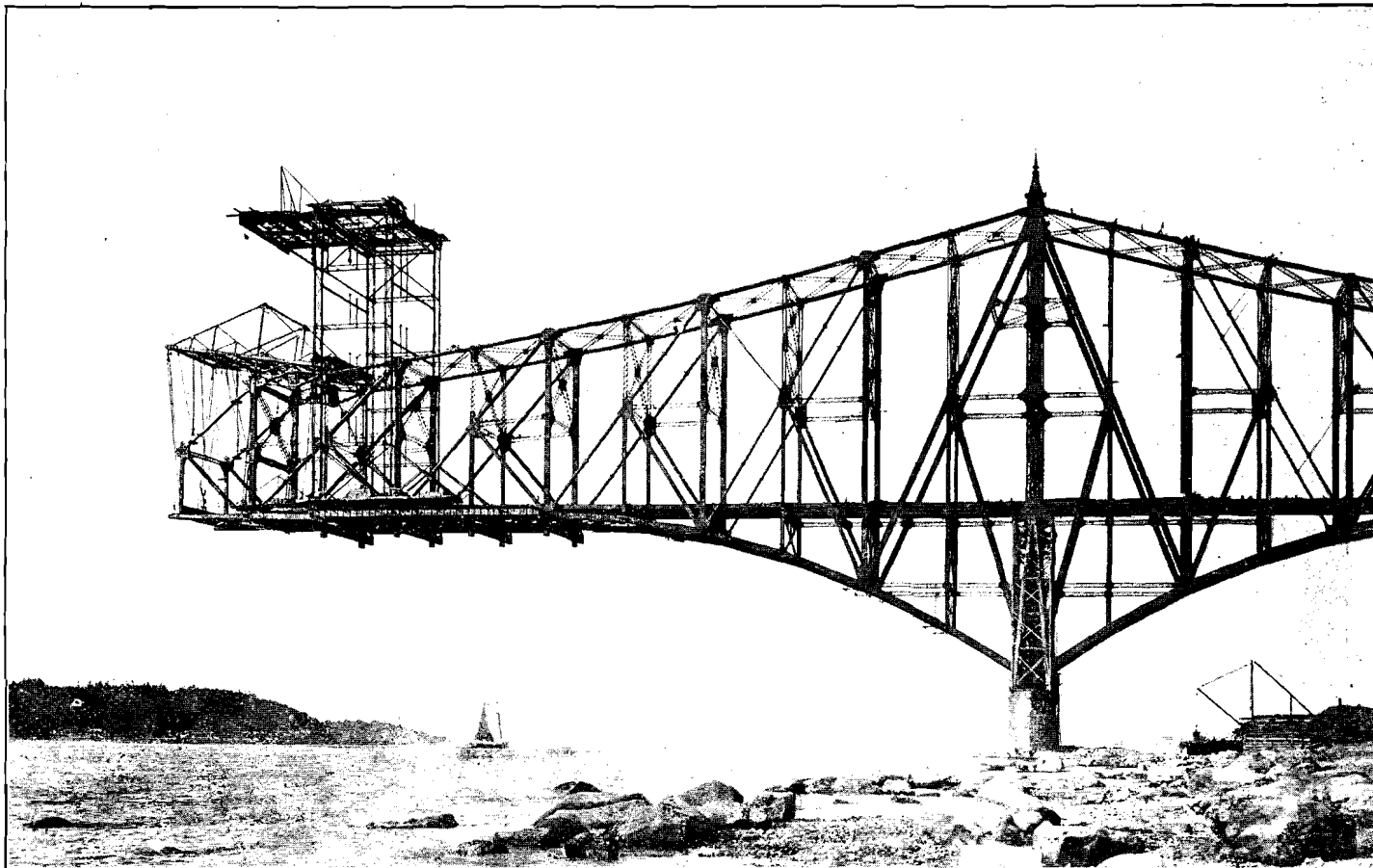
29. Vue indiquant l'état des travaux, le 24 février 1907.



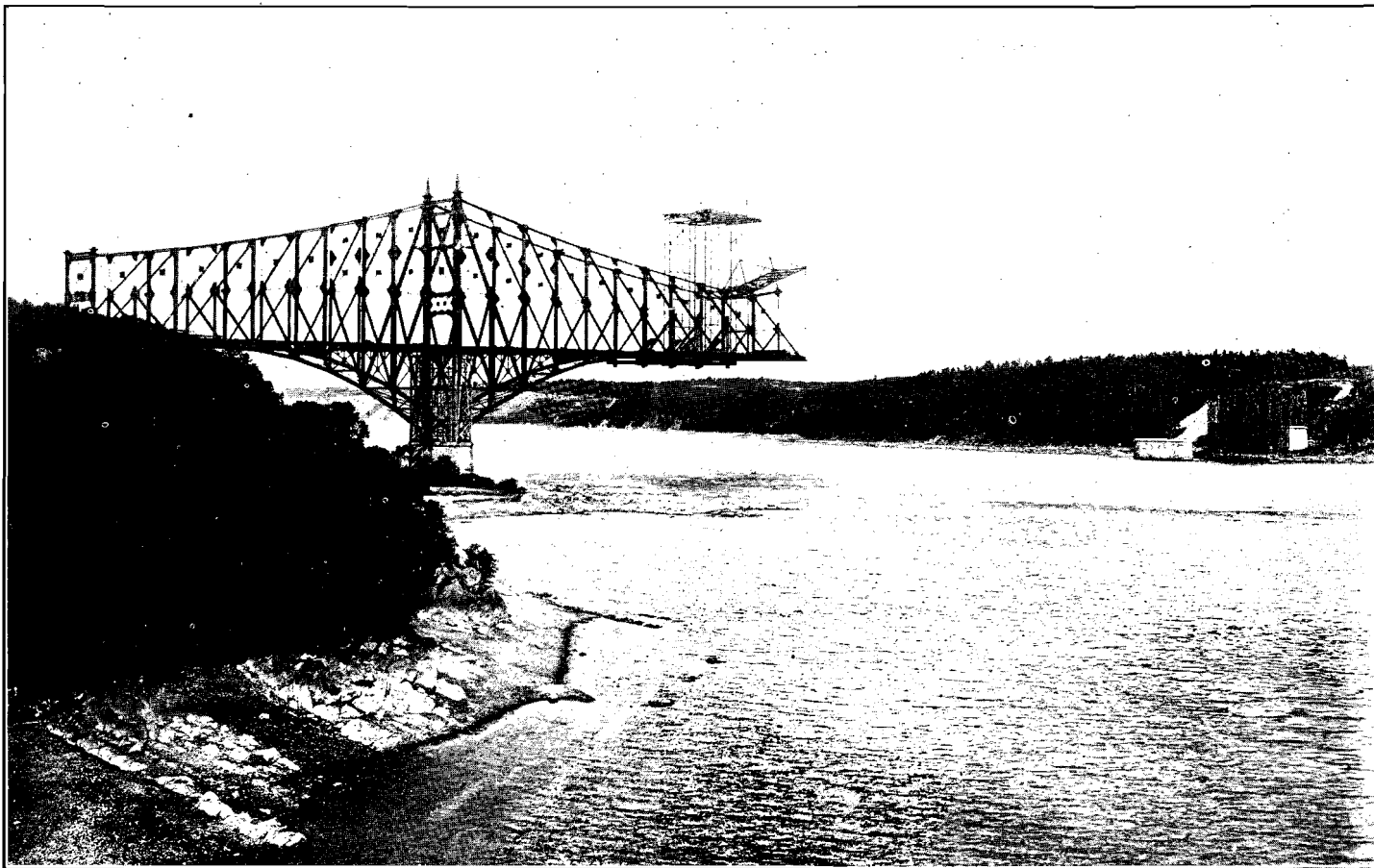
30. Vue indiquant l'état des travaux, le 31 mai 1907. Remarquer qu'on a repris les travaux de montage avec la grue.



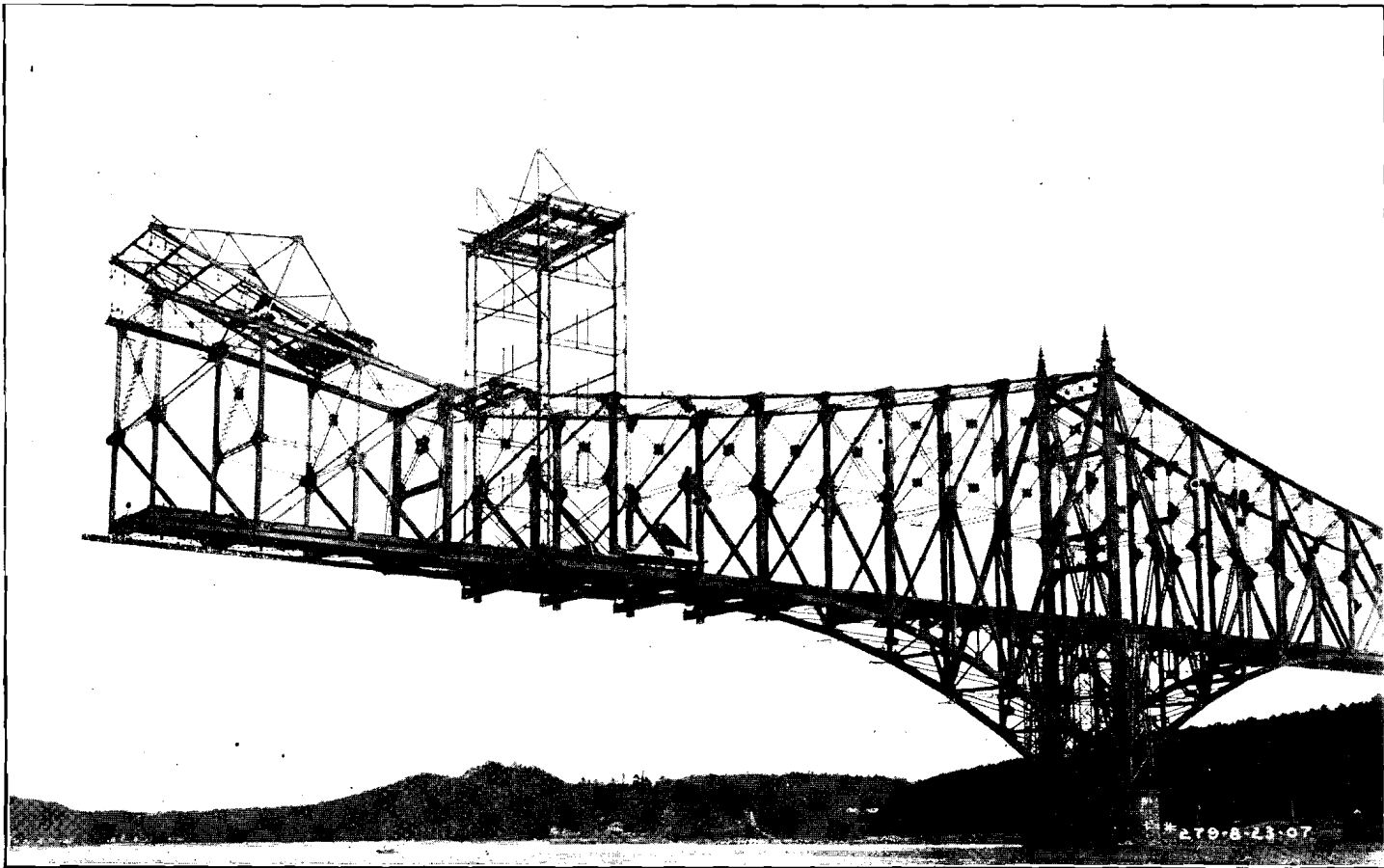
31. Vue indiquant l'état des travaux, le 12 juin 1907. Remarquer les raccords employés pour l'ajustage de la position de la travée suspendue.



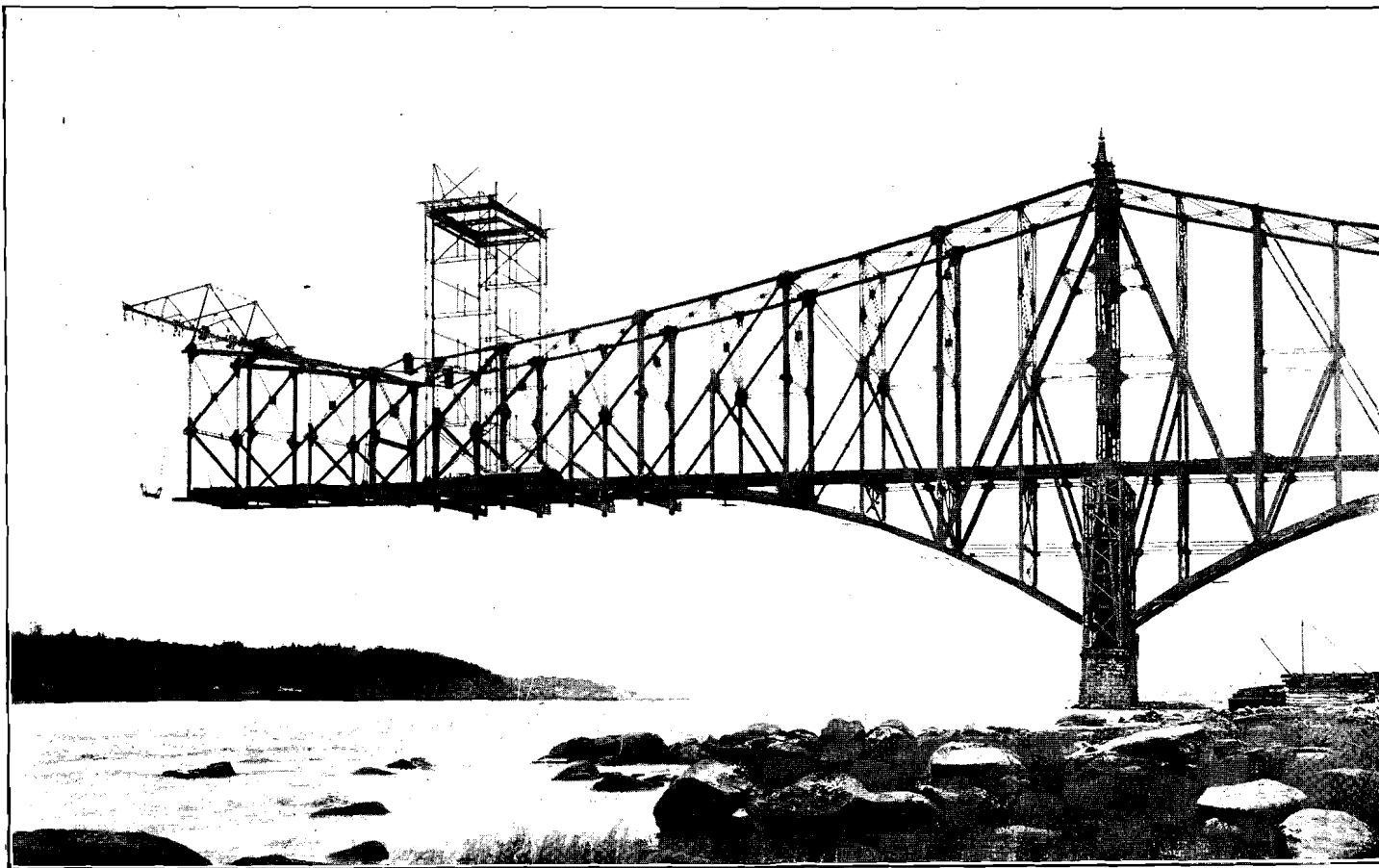
32. Vue indiquant l'état des travaux, le 14 juillet 1937. Remarquer que la petite grue a été construite et fait le montage.



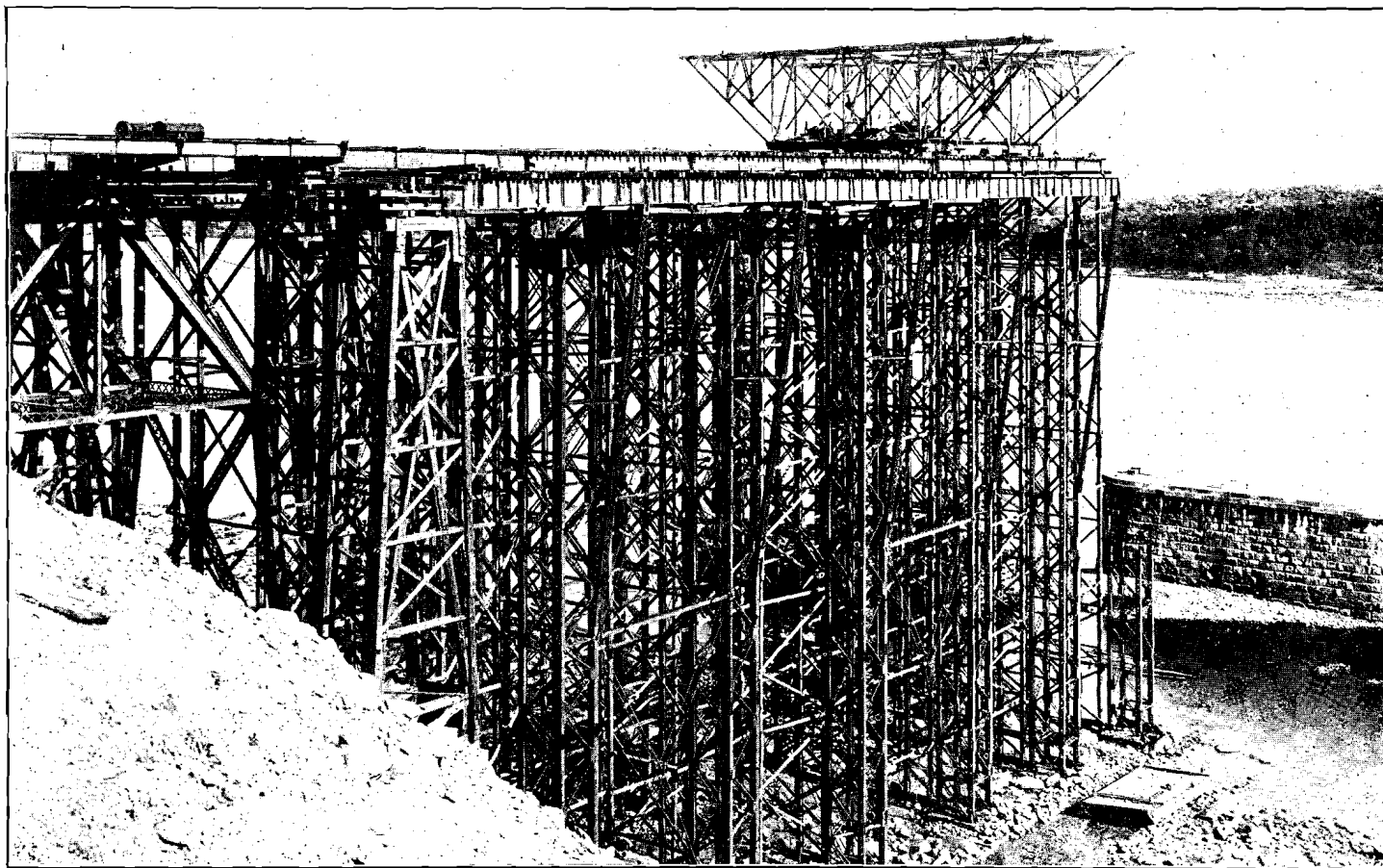
33. Vue indiquant l'état des travaux, le 5 août 1907.



34. Vue montrant l'état des travaux, le 23 août 1907. Remarquer que le 3e panneau du bras suspendu est monté.



35. Vue indiquant l'avancement des travaux, le 28 août 1907. Remarquer qu'on a avancé la petite grue, pour le montage du 4e panneau du bras suspendu. Observer aussi la condition de la grande grue.



36, Vue des échafaudages, sur la rive nord, le 15 août 1907.