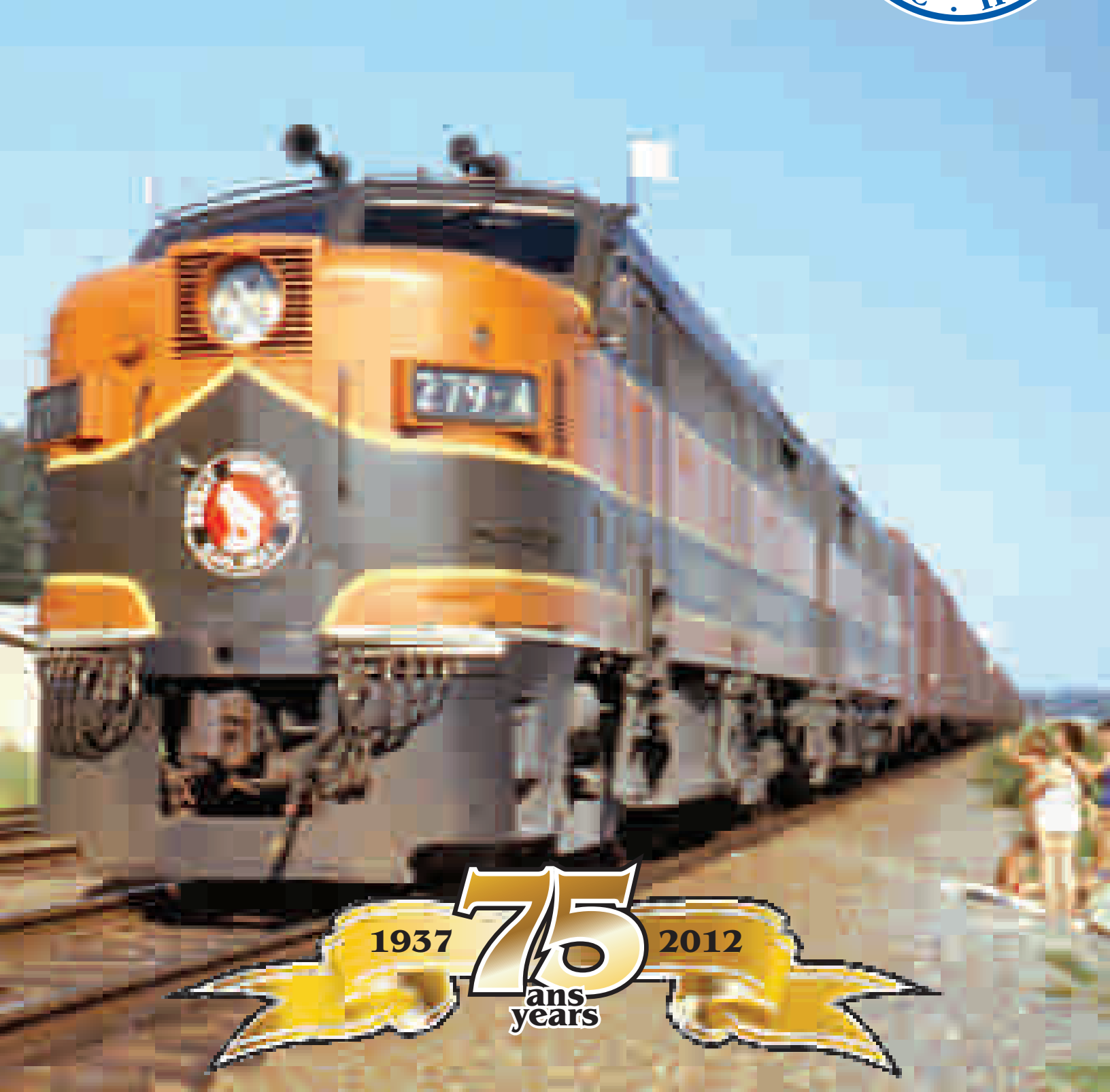


Great Northern's Third Main Line Through British Columbia to the Pacific Coast, Great Northern in BC Photo Gallery
La troisième ligne principale du Great Northern vers la Côte du Pacifique. Galerie de photos du Great Northern en Colombie-Britannique.

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 551 • NOVEMBER - DECEMBER • 2012





Canadian Rail

Published bi-monthly by the Canadian Railroad Historical Association
Publié tous les deux mois par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire

Suggested Retail Price: \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal Permit No. 40066621

TABLE OF CONTENTS

The Third main Line of the Great Northern Railway, Henry Ewert.	231
Stan's Photo Gallery, The Great Northern Railway in British Columbia, Stan Smaill	245
Great Northern's Gasoline-Electric Motor cars, Peter Murphy	258

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 Rue St-Pierre,
St. Constant, Que. J5A 1G7
Membership Dues for 2012:

In Canada: \$50.00
(including all taxes)

United States: \$50.00 in
U.S. funds.

Other Countries: \$85.00
Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, X1-870 Lakeshore Road, Dorval, QC H9S 5X7, email: psmurphy@videotron.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given credit for material submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

INTERIM CO-EDITORS:
Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

CARTOGRAPHER:
James Taylor

FRENCH TRANSLATION:
Michel Lortie, Jean-Maurice Boissard et Denis Vallières

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION:
Pub Cité

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

FRONT COVER: The children on the beach chat with the fireman on FA2 279A as the manifest freight northbound waits for Canada customs clearance at White Rock in July 1959. Locomotive 279A was built in 1950, the following FB2 was traded in to GE for new power in 1966, and the lead unit followed two years later. Ray Warren collection.

BELOW: Prior to the coming of the railway in southern British Columbia, this was the mode of transport, photo taken at Rock Creek in 1890. Kettle River Museum, Midway, BC.

PAGE COUVERTURE : *En Juillet 1959, de jeunes baigneurs sur la plage de White Rock, C.-B., parle avec le chauffeur de la locomotive FA2 279A qui attend de passer la douane canadienne. La 279A a été construite en 1950 ainsi que la FB2 qui la suit. Cette dernière avait été revendue à GE en 1966 et la 279A subit le même sort deux ans plus tard. Collection Ray Warren.*

CI-DESSOUS: *Avant l'arrivée des chemins de fer en Colombie-Britannique, ceci était le moyen de transport privilégié. Photo prise à Rock Creek en 1890. Musée de Kettle River, Midway C.B.*



We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.



Canadian Heritage
Patrimoine canadien



The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at (450) 638-1522

The Third Main Line of The Great Northern Railway

By Henry Ewert

French version: Gilles Lazure
Photo captions: Denis Vallieres

La troisième voie principale du chemin de fer great northern

Par Henry Ewert

Version française: Gilles Lazure
Légendes des photos: Denis Vallières

Introduction

Henry Ewert is best known for the many books he has written about the British Columbia Electric Railway. Henry's railway interest goes well beyond the BCER; he is a member of the Great Northern Historical Association and a student of the GN's history and operations in British Columbia. We are pleased to present this most interesting article on James J. Hill's exploits in southern BC; some may call it "the railway that vengeance built"! When Henry isn't researching and writing about the BCER or GN, he enjoys playing the piano (he is a degreed pianist), giving lectures on opera, and what else, the British Columbia Electric and Great Northern Railway!

Securing appropriate illustrations for this article has been no easy task; we wish to thank all our many sources in advance for their generous cooperation. Most of the photographs chosen directly relate to the railway under discussion; a few others are representative of Great Northern early construction in southern British Columbia and were taken on lines connecting with the Third Main Line.

As late as the early 1930s, railway maps of the North American west showed three Great Northern Railway lines splaying westward from Spokane, Washington, three dedicated railway lines to the Pacific coastal northwest's most important cities, Seattle, Portland, and Vancouver, Canada. The creator of such a design was surely a genius. With this trident-like layout --- imagine travelling from Vancouver to the eastern United States through Spokane without even touching the congested Seattle area --- the Great Northern would seem to have dominated the northwest, and have drawn Vancouver to Spokane, and then on its mainline to the east.

Great Northern's 339-mile Spokane-Seattle line had been completed in 1893, its 380-mile Spokane-Portland line built by the Spokane, Portland & Seattle Railway, a GN subsidiary, in 1909, and its 502-mile

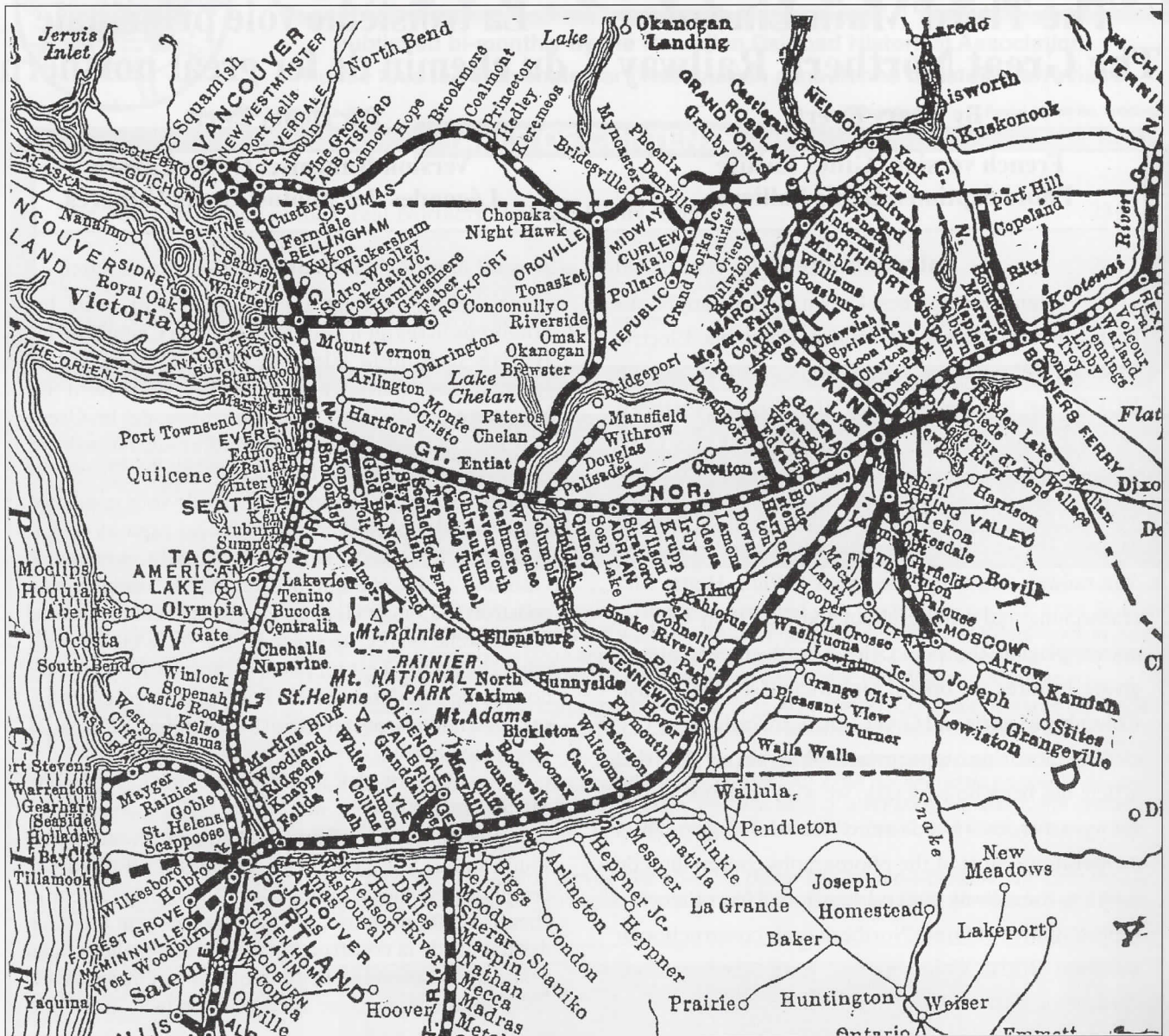
Introduction

Henry Ewert est mieux connu pour les nombreux livres qu'il a écrits au sujet du Chemin de fer British Columbia Electric (BCER). Les sujets ferroviaires d'intérêt pour Henry dépassent de beaucoup le BCER : il est membre de la Great Northern Historical Association et il étudie l'histoire et les opérations du Great Northern (GN) en Colombie-Britannique. Nous sommes heureux de vous présenter cet article des plus intéressants sur les exploits de J.J. Hill dans le sud de la C.-B. : certains pourraient l'intituler « Le chemin de fer que la vengeance a construit »! Lorsqu'Henry n'est pas en train de faire de la recherche et d'écrire sur le BCER ou le GN, il aime jouer du piano (il est un pianiste diplômé), ou encore, donner des conférences sur l'opéra et, bien entendu, sur les chemins de fer British Columbia Electric et Great Northern!

Acquérir des illustrations appropriées pour cet article ne fut pas une tâche facile : aussi, nous désirons remercier à l'avance toutes nos nombreuses sources pour leur généreuse coopération. La plupart des photographies choisies concernent directement le chemin de fer en cause; quelques autres sont typiques des débuts de la construction du Great Northern dans le sud de la Colombie-Britannique et furent prises sur les embranchements se raccordant à la « Troisième voie principale ».

Aussi tard que le début des années 1930, les cartes ferroviaires de l'Ouest nord-américain montraient trois voies du Chemin de fer Great Northern s'étendant vers l'ouest à partir de Spokane, Washington, trois voies dédiées aux plus importantes villes du littoral nord-ouest du Pacifique, soit Seattle, Portland, et Vancouver au Canada. Le créateur d'un tel agencement fut certainement un génie. Avec cette disposition en forme de trident --- imaginez voyager de Vancouver vers l'est des États-Unis en passant par Spokane sans même entrer en contact avec la région congestionnée de Seattle ---, le Great Northern semble avoir dominé le Nord-Ouest et drainé le trafic de Vancouver vers Spokane et ensuite vers sa voie principale vers l'est.

La voie Spokane-Seattle de 339 milles du Great Northern fut complétée en 1893, sa voie Spokane-Portland de 380 milles (Chemin de fer Spokane, Portland



This 1924 Great Northern timetable illustrates the three main lines from Spokane to the Pacific: one via Portland, the second via Seattle, and the third via the southern BC route to Vancouver. Author's collection.

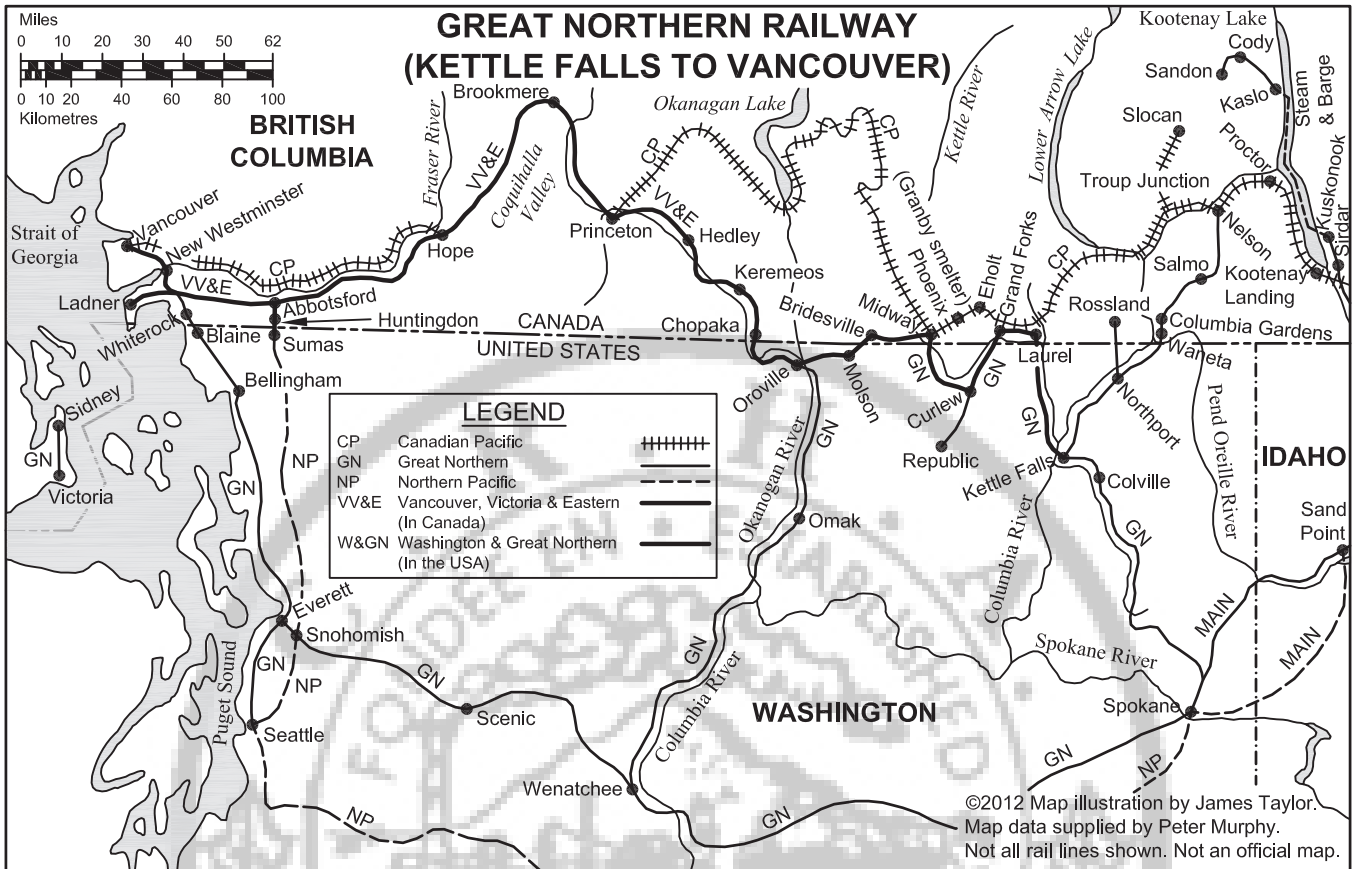
Cette carte du réseau du Great Northern illustre les trois voies principales qui relient Spokane au Pacifique : la première via Portland, la deuxième via Seattle et la troisième via la ligne de la Colombie-Britannique vers Vancouver. Collection de l'auteur.

Spokane-Vancouver line in 1916. Unfortunately, the railway operations promised for Canada by these maps were more dream, and nightmare, than reality.

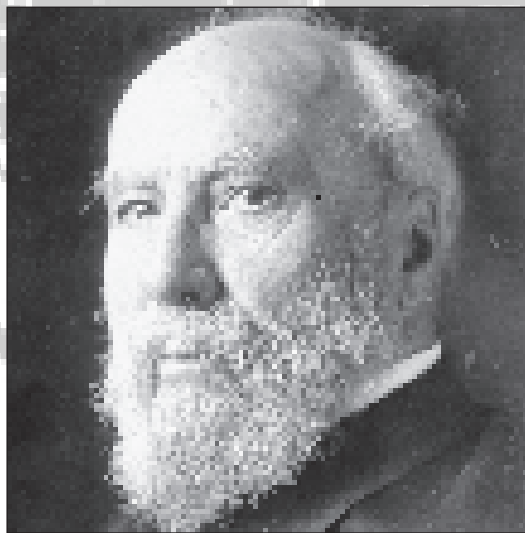
James J. Hill, the "Empire Builder" (1838-1916), was behind all of this: no North American railway is so identified with one man as the Great Northern is with Hill, a Canadian by birth. At one time he had been a director of the Canadian Pacific Railway (one of the original syndicate of 1881), until he and William Van Horne, an American who (ironically), at Hill's insistence, had come to Canada to join the CPR, argued bitterly over the route the CPR should take east from Winnipeg. Hill had wanted to build the new line through the United

& Seattle) en 1990 et sa voie Spokane-Vancouver de 502 milles en 1916. Malheureusement, les exploitations ferroviaires promises pour le Canada se révélèrent, par ces chartes, plus rêves et cauchemars que réalité.

James J. Hill, le « bâtisseur d'empire » (1838-1916), fut la personne derrière tout cela : aucun chemin de fer nord-américain n'est plus identifié à un seul homme que le Great Northern ne l'est avec Hill, un Canadien de naissance. À un moment, Hill avait été l'un des directeurs du Chemin de fer Canadien Pacifique (un de ceux du consortium original de 1881) jusqu'au moment où lui et William Van Horne, un Américain qui (ironiquement) était venu au Canada sur son insistance



James Jerome Hill - Canadian Railway Hall of Fame



James Jerome Hill - Temple de la renommée des chemins de fer du Canada.

States to Chicago, and a connection with the already-constructed Grand Trunk Railway. Hill's proposal would save money by not hugging the north shore of Lake Superior, expensive to build, with little hope of population to follow.

In addition, Hill's proposal would bring traffic to his railway operations in the American midwest.

Van Horne would have none of it. Canadian Pacific had to be true to its name, and the majority of the CPR's directors agreed. Hill left the CPR in 1883, swearing revenge against Van Horne; Hill wrote: "I'll get even with him if I have to go to hell for it and shovel coal!"

Having taken over the bankrupt Saint Paul and Pacific Railroad, which ran between Winnipeg and Saint Paul, Hill spent fifteen years constructing what would

pour joindre le Canadien Pacifique, se disputèrent amèrement au sujet du tracé que devait prendre le Canadien Pacifique vers l'est à partir de Winnipeg. Hill avait voulu construire la nouvelle voie à travers les États-Unis vers Chicago avec un

raccordement au Chemin de fer Grand Trunk déjà construit. Selon Hill, sa proposition allait permettre d'économiser de l'argent en ne longeant pas la rive nord du lac Supérieur, dispendieuse à aménager, et avec peu d'espoir ultérieur de peuplement. De plus, elle apporterait du trafic à ses exploitations ferroviaires du Midwest américain.

Van Horne ne voulut pas en entendre parler! Le Canadien Pacifique devait être fidèle à son nom et la majorité des directeurs du C.P. furent du même avis. Hill

become the Great Northern Railway. Nor did he stop then. Until his death in 1916, he continued building and directing his ever-expanding business empire.

It was Hill's personal desire for vengeance against the CPR that drove Great Northern's plans between Spokane and Vancouver in southern British Columbia. He was 62 years old.

Since the Vancouver, Victoria & Eastern Railway, the V V & E, as it is still known in B.C., was in 1900 virtually the only railway charter that neither the CPR nor the Great Northern had absorbed, Hill grabbed it, enabling him legitimately to build in Canada without getting hung up on political debacles. It was announced that the V V & E would be started immediately, not only connecting Vancouver with the Kootenays, but also forming part of a new transcontinental railway connecting with the Grand Trunk in Chicago! Hill would have been rubbing his hands together with glee, exulting in the havoc he was creating for the CPR

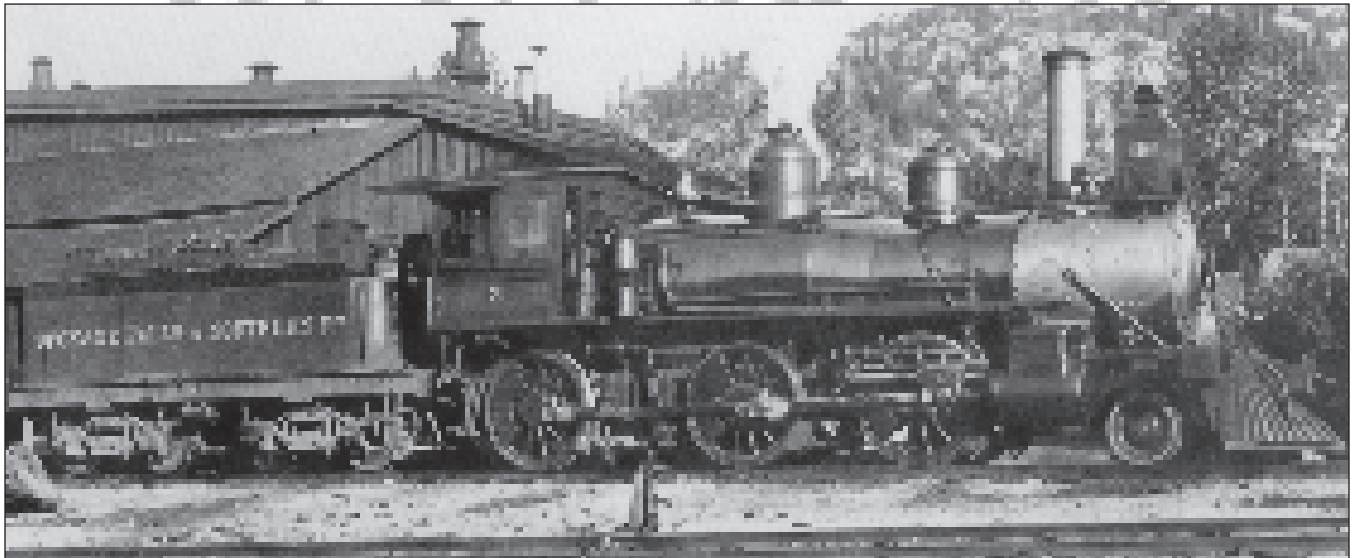
Of the 502 miles between Vancouver and Spokane, the first 101 miles west from Spokane to Marcus were already in place as the Great Northern had already taken over the Spokane Falls and Northern line, and

quitta le Canadien Pacifique, en 1883, en jurant de se venger contre Van Horne. Il écrivit : « Je vais lui rendre la pareille même si, pour ce faire, je dois aller en enfer et pelleter du charbon! »

Ayant pris le contrôle du chemin de fer, en faillite, St. Paul & Pacific, qui faisait route entre Winnipeg et St. Paul, Hill prit 15 ans à construire ce qui allait devenir le Chemin de fer Great Northern. Et il ne s'arrêta pas là. Jusqu'à sa mort en 1916, il continua de construire et de diriger son empire commercial sans cesse grandissant.

Ce fut le désir personnel de vengeance de Hill contre le C.P. qui fit aller de l'avant les plans du Great Northern entre Spokane et Vancouver dans le sud de la Colombie-Britannique. Hill avait 62 ans.

Puisque le Chemin de fer Vancouver, Victoria & Eastern, le V V & E – comme il est encore connu en Colombie-Britannique – était, en 1900, virtuellement la seule charte ferroviaire dont ni le C.P. ni le Great Northern ne s'étaient emparés, Hill s'en saisit, ce qui lui permit de construire en toute légitimité au Canada sans être impliqué dans des bouleversements politiques. On annonça que le V V & E serait mis en chantier immédiatement, joignant non seulement Vancouver aux



Spokane Falls & Northern Railway 3, a 2-6-0 built by Baldwin in 1889, is pictured outside the original Canadian Pacific Railway roundhouse at Nelson, British Columbia. The SF&N was taken over by the Great Northern in 1898, and was operated as a separate entity until 1907. Trackage rights were acquired over 5 miles of CPR from the CPR yard to Troup Junction in 1900. Here Number 3 awaits its crew before departing with a freight train eastward to Troup, then on to Marcus, Washington. These locomotives were painted a soft olive shade of green and it was from these locomotives that the GN adopted the same green colour for its boiler and cylinder jackets of its steam locomotive fleet. This colour scheme was retained with few exceptions to the end of the steam era on the Great Northern. Fred Jukes, from Canadian Pacific in Southern British Columbia - The Boundary Subdivision by W. G. Kennedy, a BRMNA Publication.

On aperçoit ici, à l'extérieur de la rotonde du Canadien Pacifique (CPR) à Nelson en Colombie-Britannique, la locomotive no 3 du Spokane Falls & Northern (SF&N) de type 2-6-0, construite par Baldwin en 1889. Le SF&N sera acquis par le Great Northern (GN) en 1898, mais gardera son autonomie jusqu'en 1907. Des droits de passage sont acquis du CPR en 1900 sur plus de 5 milles (8 km) entre la cour du CPR et la jonction de Troup. La no 3, à la tête d'un fret, attend l'équipe de train avant de se diriger vers Troup, puis Marcus, dans l'État de Washington. Les chaudières et les couvre-cylindres de ces locomotives à vapeur sont peints d'un vert olive tendre. Cette livrée sera retenue, sauf pour quelques exceptions, jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur sur le GN. Fred Jukes de Canadian Pacific in Southern British Columbia – The Boundary Subdivision par W.G. Kennedy, édition BRMNA.

shortly, under other auspices, the first 30 miles east from Vancouver to Cloverdale would soon be a fact, part of the line to connect Seattle to Vancouver. James J. Hill set out to connect Cloverdale, British Columbia with Marcus, Washington, a distance of 371 projected railway miles. This was a formidable, daunting project: who could even have imagined it but Hill.

Unbelievably, minutes after Hill's V.V.&E. announcement, the CPR announced that it would build from Grand Forks, B.C., north across the border from Spokane, to Vancouver, neck-and-neck with the Great Northern.

A mere six months later, in June 1901, Great Northern's chief engineer, John F. Stevens, stepped off the train in Marcus with a brand new charter for yet another Hill subsidiary, the Washington & Great Northern Railway. The U.S. portions of the Marcus-to-Cloverdale line would be built under this new charter; the Canadian portions under the charter of Hill's V V & E.

As Michael Malone in his admirable biography of Hill so astutely relates it, one fact about this situation was clear enough to any neutral observer: the only circumstance in which either contestant for this struggle (the CPR and the Great Northern) for such a far-off and underpopulated hinterland might make money would be if this frontier entered a greater era of prosperity than any that seemed to beckon. For now, all that appeared certain was that both parties seemed committed to a wasteful competition, almost military in intensity, which neither party was able or willing to end.

Kootenays, mais faisant aussi partie d'un nouveau chemin de fer transcontinental se raccordant au Grand Trunk à Chicago! Hill aurait frotté ses mains de joie, exultant en voyant les embêtements qu'il créait pour le C.P.

Des 502 milles entre Vancouver et Spokane, les premiers 101 milles à l'ouest de Spokane étaient déjà en place et bientôt, sous d'autres auspices, les premiers 30 milles à l'est de Vancouver seraient aussi réalité. Hill s'engagea à rattacher Cloverdale, Colombie-Britannique, à Marcus, Washington, une distance projetée de 371 milles de voie ferroviaire. C'était un projet formidable, audacieux : qui aurait pu même l'imaginer à part Hill?

Incroyablement, dans les minutes qui suivirent la proclamation du V V & E de Hill, le C.P. annonça qu'il construirait une voie à partir de Grand Forks, C.-B., au nord de Spokane de l'autre côté de la frontière, jusqu'à Vancouver, en parallèle avec le Great Northern.

Quelque six mois plus tard, en juin 1901, l'ingénieur en chef du Great Northern, John F. Stevens, descendit du train à Marcus avec une toute nouvelle charte pour encore une autre filiale de Hill, le Chemin de fer Washington & Great Northern. Les sections du côté américain de la voie Marcus-Cloverdale seraient construites sous cette nouvelle charte, les sections du côté canadien sous la charte du V V & E de Hill.

Comme le décrit, avec tant de clairvoyance, Michael Malone dans son admirable biographie de Hill, un fait était alors assez clair pour tout observateur neutre : la seule situation dans laquelle l'un ou l'autre des adversaires (le C.P. et le Great Northern), dans cette lutte pour une telle partie lointaine et sous-peuplée de

territoire, pourrait faire de l'argent, était que cette région entre dans une ère de prospérité plus grande qu'aucune qui semblait se pointer. Pour le moment, ce qui paraissait certain était que les deux parties semblaient engagées dans une compétition en pure perte, presque militaire en intensité, qu'aucune d'elles n'était capable ou désireuse d'arrêter.



A horse-powered grader at work clearing a Great Northern right-of-way circa 1906. Okanagan Archive Trust Society, GNR 094, www.oldphotos.ca

Une niveleuse hippomobile au travail, déblayant un droit de passage vers 1906. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 094, www.oldphotos.ca.



Great Northern's contractor steam shovel clearing a roadbed near Fernie, British Columbia. Okanagan Archive Trust Society, GNR 028, www.oldphotos.ca

Une pelle mécanique à vapeur de l'entrepreneur du Great Northern, déblayant une plateforme de voie près de Fernie en Colombie-Britannique. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 094, www.oldphotos.ca.



Making railway ties on the spot circa 1911. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Fabrication de traverses « sur place » vers 1911. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.



Family posing on a stockpile of ties ready for shipment to the rail-head circa 1911. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Vers 1911, une famille pose sur une pile de traverses qui seront bientôt expédiées en tête de voie. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.



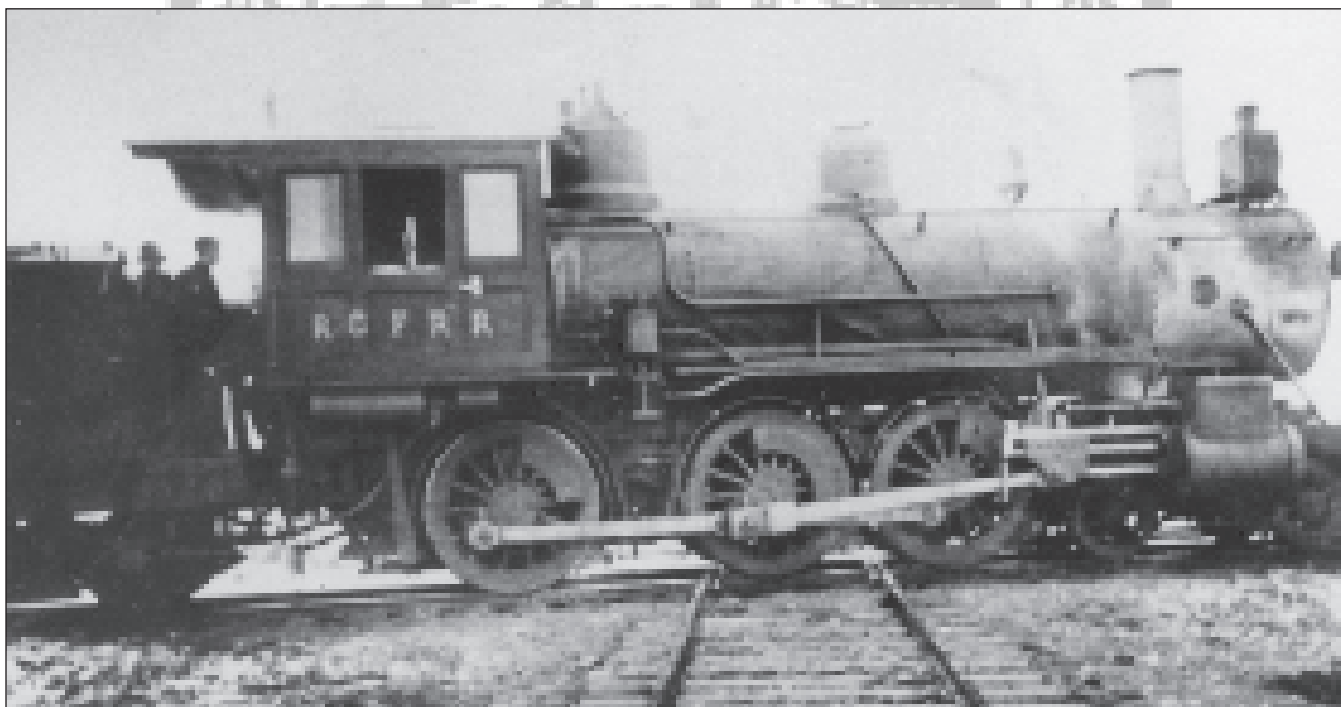
Truck delivering ties to the Great Northern Railway circa 1920 in Princeton; photo may be misidentified, those are CPR box cars in the background? Royal British Columbia Museum Archives B-02757.

Vers 1920, un camion livre des traverses au Chemin de fer Great Northern à Princeton. La photo semble trompeuse : sont-ce des wagons couverts du CPR que l'on voit en arrière-plan? Archives du Musée royal de la Colombie-Britannique B-02757.



This photo was taken circa 1913 on the Princeton Subdivision of the Kettle Valley Railway, but the track laying machine is similar to the Great Northern contractor's Pioneer machine used on the Third Main Line. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

L'appareil d'installation de voie qu'on aperçoit sur ce cliché pris en 1913 sur la subdivision Princeton du Chemin de fer Kettle Valley est similaire à la « Pioneer » de l'entrepreneur, sur la Troisième voie principale du Great Northern. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.



In 1902 the Great Northern laid a "surprise" crossing of the Kettle River Valley Railway; the KRVV responded on November 10 by placing one of its locomotives (4-6-0 3) on the diamond to block GN access! The letters RGFRR were probably added by the photographer and refer to the Republic & Grand Forks Rail Road, the local name of the line. Boundary Museum Archives, Caption information from *Steam Along the Boundary* by Robert D. Turner and J. S. David Wilkie published by SonoNis Press.

*En 1902, le Great Northern installe un croisement à niveau sur la ligne du Chemin de fer Kettle River Valley à l'insu de celui-ci. Le 10 novembre, le Kettle River Valley réplique en stationnant une de ces locomotives 4-6-0 sur l'appareil de croisement, afin de bloquer l'accès du GN sur sa voie! Les lettres RGFRR apparaissant sur la locomotive furent probablement ajoutées par le photographe et se réfèrent à "Republic & Grand Forks Rail Road", le nom local de la ligne. Archives du musée Boundary, information pour cette légende de photo de : *Steam Along the Boundary*, par Robert D. Turner et J. S. David Wilkie, publié par SonoNis Press.*

Within two weeks of Stevens's arrival at Marcus, grading for Hill's line to Vancouver began, along the Kettle River to the Canadian border. And then came skirmishes and enormous legal issues with other railways, first with the local Kettle River Valley Railway, both at Grand Forks, B.C. and at Curlew, Washington, where Hill secured an injunction prohibiting this new railway from crossing Hill's staked-out right-of-way with a trestle. On the morning of Sunday January 5, 1902, Hill's forces began tearing down the offending trestle, but the Kettle River's construction crew arrived on the scene in time to save some of their trestle.

Political and economic considerations would dictate that Hill would not begin building west from Curlew until very early in 1905, but he was vigorously at work in other transportation fields. At the launch in Connecticut of one of his two ocean-going vessels, the *Minnesota*, in April 1903, Seattle's highly visible judge and railway promoter par excellence, Thomas Burke, paid tribute to Hill with the following words:

Twenty five years ago, he found the Northwest practically a wild, uninhabited, and inaccessible country. Yet, largely owing to his superior knowledge of the real character and capabilities of this new land, and through his wonderful energy and ability in providing for it, even in advance of population, the most judiciously planned, the most economically constructed, and the most wisely managed line that has ever served a new country has, in less than fifteen years, given four new states to the Union with an aggregate population of more than 1,500,000 people!

The fact that construction of the 162 miles from Cloverdale east to Princeton was promised by Hill only after completion of the line west from Curlew to Princeton would be complete, not simultaneous with it, generated fears that Hill might only build enough of this 'third main line' to drain B.C.'s Boundary and Similkameen areas south to Spokane without completing his railway to the coast. But Hill's son Louis telegraphed the Victoria Board of Trade in April 1905 that the railway would be completed to Princeton from Curlew by the end of that summer, and that work would immediately continue right through to the coast. The distance already constructed, from Marcus to Curlew, was 55 miles.

By February 1906, two Great Northern passenger trains per day were in service between Spokane and Ferry, at the Canadian border, 171 miles.

Only four months earlier, the CPR had

Moins de deux semaines après l'arrivée de Stevens à Marcus, on commença le terrassement de la voie de Hill le long de la rivière Kettle vers la frontière canadienne. Survinrent alors des échauffourées et d'énormes problèmes légaux avec d'autres compagnies ferroviaires, tout d'abord avec le chemin de fer local Kettle Valley, puis à Grand Forks, B.-C., et à Curlew, Washington, où Hill obtint une injonction interdisant à ce nouveau chemin de fer de croiser son tracé jalonné avec un pont sur chevalets. Le matin du dimanche 5 janvier 1902, les forces de Hill commencèrent à démolir le pont controversé, mais l'équipe de construction du Kettle Valley arriva sur la scène à temps pour en sauver une partie.

Des considérations politiques et économiques allaient faire en sorte que Hill ne pourrait commencer à construire de Curlew vers l'ouest que très tôt en 1905, mais travaillait intensément dans d'autres domaines de transport. Au lancement, en avril 1903, dans le Connecticut, de l'un des deux océaniques de Hill, le *Minnesota*, Thomas Burke, le juge bien connu et promoteur ferroviaire par excellence, lui rendit hommage en ces termes :

« Il y a vingt-cinq ans, il découvrit en le Nord-Ouest un pays à toute fin pratique sauvage, impeuplé et inaccessible. Cependant, dû grandement à sa connaissance supérieure de la nature réelle et des possibilités de ce nouveau territoire, et grâce à sa merveilleuse énergie et à son habilité à la concevoir, même en avance de peuplement, la ligne ferroviaire la plus judicieusement planifiée, la plus économiquement construite et la mieux administrée qui ait jamais desservi un nouveau territoire a donné, en moins de quinze ans, quatre nouveaux états à l'Union avec une population totale de plus de 1 500 000 habitants! »

Le fait que la construction des 162 milles de Cloverdale vers l'est jusqu'à Princeton, promise par Hill, se ferait seulement après le parachèvement de la voie vers l'ouest de Curlew à Princeton, et non simultanément, suscita une crainte : celle que Hill puisse construire seulement assez de cette « troisième voie principale » pour drainer le trafic des régions de Boundary et de Similkameen de la Colombie-Britannique sans compléter sa voie jusqu'à la côte. Mais Louis, le fils de Hill, télégraphia à la Chambre de commerce de Victoria, en avril 1905, que le chemin de fer serait complété de Curlew jusqu'à Princeton à la fin de l'été et que les travaux continueraient sans interruption directement vers la côte. La distance déjà complétée de Marcus à Curlew était de 55 milles.

En février 1906, deux trains de passagers du Great Northern étaient en service quotidiennement entre Spokane et Ferry, à la frontière canadienne, une distance de 171 milles.

Seulement quatre mois auparavant, le C.P. avait provoqué un énorme incident à seulement quatre milles à

precipitated an enormous donnybrook just four miles west of Ferry in British Columbia when it had built a huge timber fence across Hill's right-of-way at a point at which the CPR claimed Hill was running his line across CPR owned land. Guarded by fifty armed CPR men, this barrier forced Hill to secure, successfully, an expropriation order, which still did not move the CPR's men until more than one hundred of Hill's men moved onto the scene, ordering the CPR's men to vacate the area in one minute, which they wisely did. But the CPR was not vanquished by any means. It put out a call to its construction workers across southern British Columbia and more than 300 CPR men, armed with shovels and grader's picks --- as Barrie Sanford tells it --- thundered across the Kettle Valley like some barbaric invading horde of the ancient Roman Empire and fell upon the lesser forces of Hill's V V & E guarding the treasured property. And a royal rumble it was, CPR men ripping up V V & E track, with the accompaniment of gunfire.

Great Northern sent a special train of supplies and reinforcements from Spokane, including a box car loaded with barbed wire which the V V & E crew promptly threw sturdily in place along both sides of the right-of-way. With the arrival of B.C.'s provincial police and the degeneration of the 'war' into gross and unmitigated drunkenness, calm, minus loss of life, gradually returned. Stupidly, the trespass suit continued for years after, sapping much-needed funds from both railways.

Two months before this so-called Battle of Midway --- Midway is immediately across the border from Ferry, Washington --- Hill made an appearance in Vancouver, on September 29, 1905, and made a terrific impact: Vancouver's premiere newspaper, *The Province*, blanketed its front page with Hill's utterances:

Of course, we will make Vancouver our terminal point for the V V & E Railway. There was never any other intention. Surely our improvements here ought to convince the citizens of Vancouver of our intentions in regard to the future. Vancouver, however, has not seen her best days yet. With the completion of the V V & E, its connections providing it with terminals at tidewater, a new era of growth, expansion and development will result. Perhaps you are not aware that I am pretty well posted respecting the shipping facilities of Vancouver. It was my good fortune many years ago when heavily interested in the Canadian Pacific Railway, to have had a hand in the location of its western terminus. We have

l'ouest de Ferry, en Colombie-Britannique, lorsqu'il avait construit une gigantesque clôture de bois en travers du tracé de la voie de Hill à un endroit où le C.P. revendiquait que Hill construise sa voie à travers du terrain appartenant au C.P. Gardée par 50 hommes armés du C.P., cette barrière força Hill à se procurer, avec succès, un mandat d'expropriation. Ceci ne fit toutefois pas bouger les hommes du C.P. jusqu'à ce que plus de 100 de ceux de Hill arrivent sur place, donnant l'ordre aux ouvriers du C.P. de quitter l'endroit dans la minute, ce qu'ils firent prudemment. Mais le C.P. n'était vaincu d'aucune manière. Il fit appel à tous ses travailleurs à travers le sud de la Colombie-Britannique, et plus de 300 hommes, armés de pelles et de pics de terrassement --- comme le raconte Barrie Sanford dans son livre remarquable *McCulloch's Wonder* ---, se déplacèrent bruyamment sur le Kettle Valley, telle une horde barbare envahissant l'ancien Empire romain, et se précipitèrent sur les forces inférieures du V V & E de Hill gardant la précieuse propriété. Ce fut une mêlée royale, les hommes du C.P. arrachant les rails du V V & E dans un concert de coups de feu.

Le Great Northern envoya de Spokane un train spécial de renforts et de fournitures, y compris un wagon couvert chargé de fil barbelé que les équipes du V V & E mirent rapidement en place solidement le long des deux côtés du tracé de la voie. Avec l'arrivée de la police provinciale de la Colombie-Britannique et la dégénérescence de la « guerre » en une choquante ivresse générale, le calme revint graduellement sans perte de vie. Stupidement, la poursuite pour la violation de propriété continua durant des années après, privant les deux compagnies ferroviaires de fonds dont elles avaient fort besoin.

Deux mois avant ce qui fut appelé la bataille de Midway --- Midway est directement de l'autre côté de la frontière en face de Ferry, Washington ---, Hill se présenta à Vancouver le 29 septembre 1905 et créa un grand émoi : *The Province*, le journal de premier rang de Vancouver, couvrit sa première page avec des déclarations de Hill.

« Bien entendu, nous allons faire de Vancouver notre terminus pour le chemin de fer V V & E Il n'y a jamais eu aucun autre projet. Nos améliorations ici devraient certainement convaincre les citoyens de Vancouver de nos intentions en ce qui concerne le futur. Vancouver, cependant, n'a pas encore connu ses meilleurs jours. Avec le parachèvement du V V & E, ses connexions lui fourniront des terminaux au bord de la mer, et une nouvelle ère de croissance, d'expansion et de développement en résultera. Peut-être ne savez-vous pas que je suis bien informé au sujet des installations portuaires de Vancouver. Celles-ci me portèrent chance, il y a bien des années, lorsque, fortement intéressé dans le Chemin de fer du Canadien Pacifique, je fus impliqué


already expended a great deal of money here, and have in view great plans for the future. Is it likely that we would have incurred so much outlay right here if we intended to switch off and divert the business of the interior of the province to Seattle? That idea never entered our minds. We are going to be a great factor in developing the southern portion of British Columbia, and Vancouver as the terminal point at tidewater will derive a most decided advantage.

By the summer of 1906, the magnificent Myncaster trestle, thirteen miles west of Midway, was completed, and by the end of September, the first train pulled into beautiful Molson, Washington, 202 miles west of Spokane. The highest-lying community, ever, in Washington, at almost 3,700 feet above sea level, would begin its brief flowering heyday of merely two decades with the arrival of the Great Northern. And by the end of 1907, Hill's line had reached Keremeos, B.C., 63 miles beyond Molson. Of the 502 miles between Spokane and Vancouver, somewhat over half, 265, were now in place.

dans la localisation de son terminus de l'ouest. Nous avons déjà investi beaucoup d'argent ici et envisageons de grands projets. Aurions-nous fait de telles dépenses ici si nous avions eu l'intention d'arrêter et de détourner le commerce de l'intérieur de la province vers Seattle? Cette idée ne nous est jamais venue. Nous serons un facteur important dans le développement de la partie sud de la Colombie-Britannique et Vancouver, en tant que terminus sur l'océan, et nous en tirerons un avantage certain.


Au cours de l'été 1906, le magnifique pont sur chevalets de Myncaster, treize milles à l'ouest de Midway, fut complété et, à la fin de septembre, le premier train arriva dans la belle ville de Molson, Washington, 202 milles à l'ouest de Spokane. L'agglomération la plus hautement située depuis lors dans l'État de Washington, à une altitude de presque 3700 pieds au-dessus du niveau de la mer, allait entamer sa brève période d'apogée de deux décades seulement avec l'arrivée du Great Northern. Et par la fin de 1907, la voie de Hill avait atteint Keremeos, C.-B., 63 milles au-delà de Molson. Des 502 milles entre Spokane et Vancouver, un peu plus de la moitié, soit 265, étaient maintenant en place.

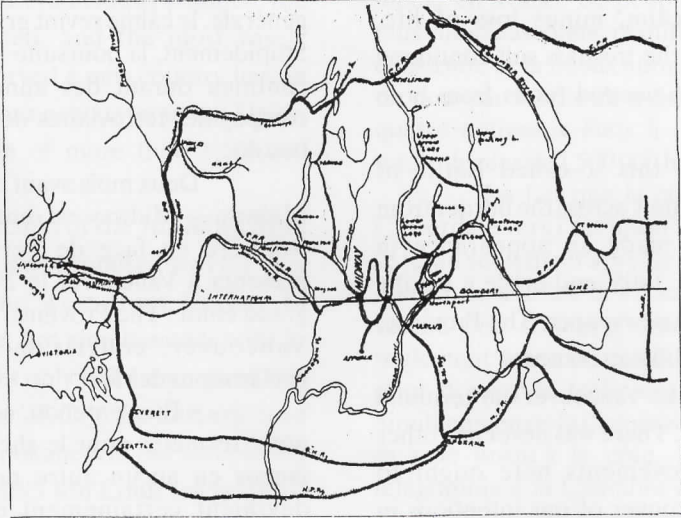
... MIDWAY IS ON THE MAP TO STAY ...




It will be the most important Railway Centre in the Interior of British Columbia. It is in the centre of a rich Mining, Stock-Raising, Ranching, Gardening, Manufacturing, Coal Producing, and Railway District.


Midway properly will make you rich. It is not a speculation, it is an investment.







Midway, the coming railway, commercial, wholesale and manufacturing centre of the Kettle River and Boundary Creek Districts, is situated at the confluence of Boundary Creek and Kettle River. The leading aside one town in the country, with an excellent climate, pure water supply, and surrounded by rich agricultural land.



Business, residence and garden lots at low prices and on easy terms. Send for maps, prices, and full particulars to

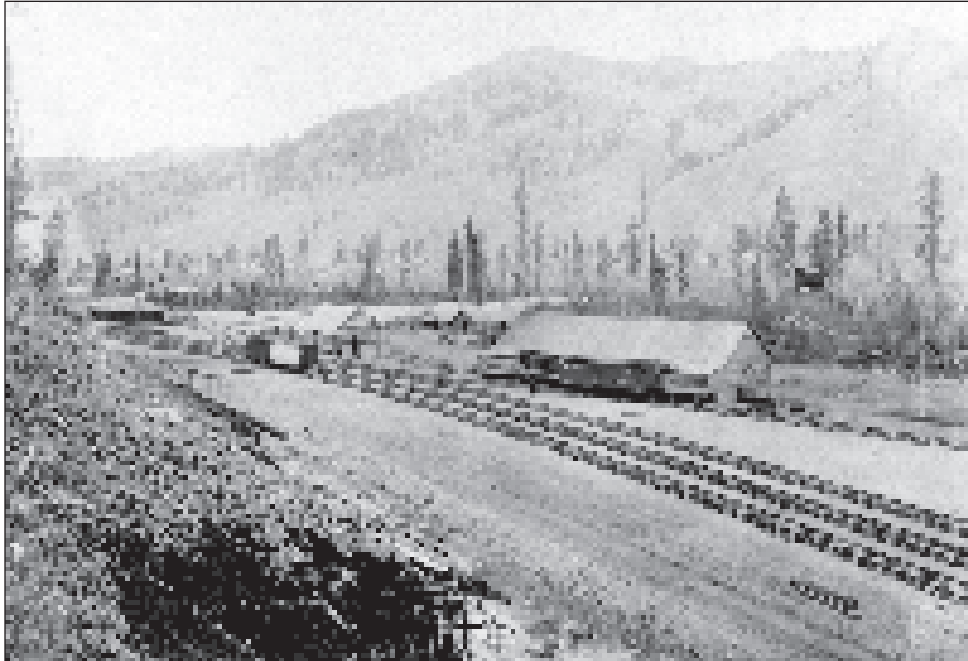
A. M. WOVENDEN, Sec.
29 St. John Street,
Montreal, P. Q.

The MIDWAY COMPANY, Ltd.

C. M. CHURCH,
Agent for British Columbia,
Seattle, W. A.

Real estate ad which appeared in the Midway Dispatch newspaper on August 29, 1903. Note both the CPR (Kettle Valley Railway) and the Great Northern routes were never built as indicated. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Une publicité immobilière du journal Midway Dispatch du 29 août 1903. À noter que ces voies, celles du CPR (Chemin de fer Kettle Valley) tout comme celles du Great Northern, ne furent jamais construites. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.

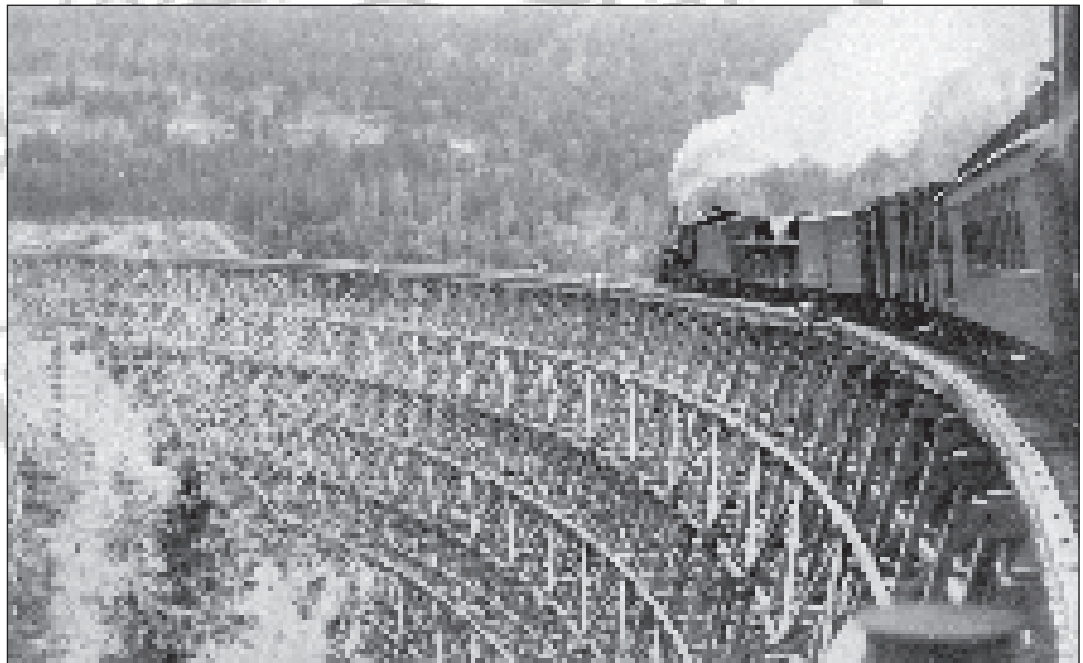


A very early photo of the Great Northern at Midway. Royal British Columbia Museum Archives C-08000.

Une très ancienne photo du Great Northern à Midway. Archives du Musée royal de la Colombie-Britannique C-08000.

Mixed train riders view on the Great Northern Railway crossing the spectacular curved Myncaster wooden trestle circa 1910. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Vers 1910, vu d'un passager, un train mixte du Chemin de fer Great Northern traversant le spectaculaire pont courbé à chevalets en bois Myncaster. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.



Not the best quality photo, but a rare shot of a Great Northern train on the Myncaster trestle. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Malgré sa piètre qualité, cette rare photo nous permet d'apercevoir un train du Great Northern sur le pont à chevalets Myncaster. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.

James J. Hill had retired from Great Northern's presidency on April 2, 1907, but one must realize that his power and influence was not one whit diminished by this action; as he himself proclaimed, "I don't retire; instead of two men's work, I shall now do one." Though he passed day-to-day leadership to his son Louis, James J. remained board chairman. In fact, on the evening of November 6, 1908, after riding the first S P & S train from Spokane to Portland, he would be greeted by thunderous applause and toasted and celebrated, for the very first time, as "The Empire Builder"!

During 1908 construction would reach from Cloverdale eastward 25 miles to Abbotsford, with a four-mile branch to the U.S. border at Huntingdon (Sumas, on the Washington side), signifying work finally underway from the Vancouver end.

Two days before Christmas in 1909, Hill's track finally reached Princeton, 42 miles west of Keremeos. And then, the final 137 miles to Abbotsford, which included quite possibly the most horrendous terrain, ever in all of Canada, to be conquered: high mountains, steep unforgiving valleys, swift-flowing rivers and streams, and devastating snowfalls in all but a few summer weeks. But Hill could gloat: the CPR lay almost 140 miles behind him, east of him, still mired in Midway, the site of the 'battle.'

James J. Hill s'était retiré de la présidence du Great Northern le 2 avril 1907, mais tous reconnaissent que son pouvoir et son influence n'étaient diminués d'aucune manière par cette action, comme il l'a lui-même déclaré : « Je ne prends pas ma retraite : au lieu de faire le travail de deux hommes, je ne vais faire maintenant que le travail d'un seul. » Même s'il céda la direction quotidienne des affaires à son fils Louis, James J. demeura le directeur du conseil. De fait, le soir du 6 novembre 1908, après avoir roulé sur le premier train du S.P.& S. de Spokane à Portland, il fut accueilli par des tonnerres d'applaudissements et fut honoré, pour la toute première fois, comme le « bâtisseur d'empire »!

Au cours de 1908, la construction allait s'étendre de 25 milles à l'est de Cloverdale jusqu'à Abbotsford, avec un embranchement de quatre milles vers la frontière américaine à Huntingdon (Sumas, du côté américain), indiquant enfin que les travaux étaient commencés à partir de l'extrémité de Vancouver.

Deux jours avant Noël 1909, la voie de Hill atteignit enfin Princeton, 42 milles à l'ouest de Keremeos. Ensuite, les derniers 137 milles jusqu'à Abbotsford, qui comprenaient, très probablement, le terrain le plus difficile à surmonter au Canada : montagnes élevées, vallées escarpées et impraticables, rivières et ruisseaux à écoulement rapide et avalanches dévastatrices en tout temps, sauf pendant quelques semaines en été. Mais Hill pouvait s'en vanter : le C.P. était presque 140 milles en arrière et, à l'est de lui, encore empêtré à Midway, se trouvait le site de la « bataille ».



Contractors with their narrow gauge railway equipment digging the Great Northern tunnel west of Princeton, British Columbia circa 1908. Okanagan Archive Trust Society, GNR 002, www.oldphotos.ca

Vers 1908, des entrepreneurs avec leur équipement à voie étroite, creuse un tunnel du Great Northern, situé à l'ouest de Princeton en Colombie Britannique. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 002, www.oldphotos.ca.



Construction of the Coalmont siding near Otter Lake circa 1910. Okanagan Archive Trust Society, GNR 016, www.oldphotos.ca

Vers 1910, construction de la voie d'évitement de Coalmont près du lac Otter. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 016, www.oldphotos.ca.



The new Howe wooden truss bridge over the Similkameen River near Keremeos circa 1906. Okanagan Archive Trust Society, GNR 102, www.oldphotos.ca

Vers 1906, le nouveau pont à chevalets de bois Howe au-dessus de la rivière Similkameen. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 102, www.oldphotos.ca.

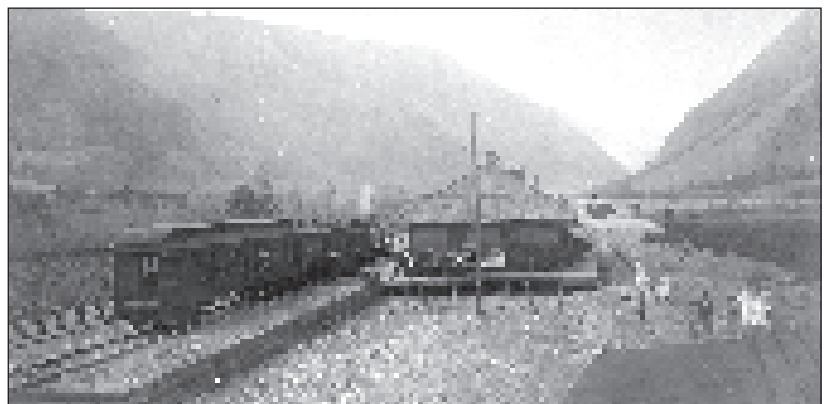


James J. Hill with his inspection train at Keremeos, circa 1906. Okanagan Archive Trust Society, GNR 098, www.oldphotos.ca

Vers 1906, James J. Hill près de sa voiture d'inspection à Keremeos. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 098, www.oldphotos.ca.

The first Great Northern train to arrive at Keremeos, BC, in 1907. Okanagan Archive Trust Society, GNR 007, www.oldphotos.ca

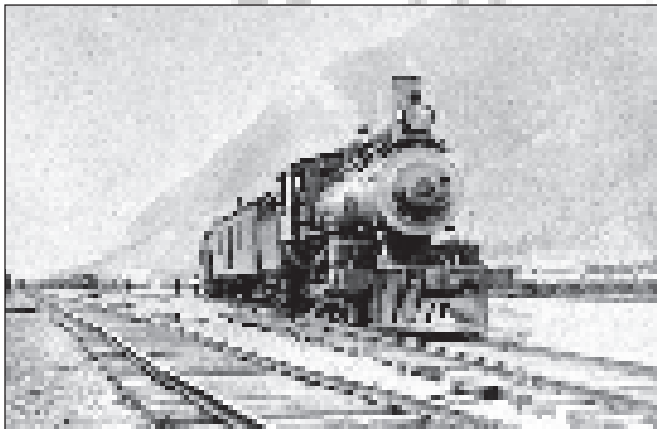
L'arrivée du premier train du Great Northern à Keremeos, C.-B. en 1907. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 007, www.oldphotos.ca.





Passengers disembark from a Great Northern mixed train at Keremeos circa 1907. Okanagan Archive Trust Society, GNR 012, www.oldphotos.ca

Vers 1907, des passagers descendent du train mixte du Great Northern à Keremeos. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 012, www.oldphotos.ca.



Early passenger train in the siding at Keremeos circa 1907; the ballasting has yet to be done! Okanagan Archive Trust Society, GNR 009, www.oldphotos.ca

Vers 1907, un ancien train de passagers sur la voie d'évitement à Keremeos. Il semble que le ballast n'ait pas encore été appliqué. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 009, www.oldphotos.ca.



James J. Hill in his automobile passing the Keremeos Hotel which is under construction, July 16, 1904. Okanagan Archive Trust Society, GNR 006, www.oldphotos.ca

En ce 16 juillet 1904, James J. Hill, au volant de son automobile, circule près de l'hôtel de Keremeos, encore en construction. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 006, www.oldphotos.ca.

Keremeos Station, the date is unknown but probably in the 1920s. Royal British Columbia Museum Archives E-03823

La date de ce cliché de la gare de Keremeos est inconnue, mais se situe probablement dans les années 1920. Archives du Musée royal de la Colombie-Britannique E-03823.



Stan's Photo Gallery

NOVEMBER – DECEMBER 2012

By Stan Smail

French Version, Michel Lortie

Introduction

To accompany Henry Ewert's fine article on the Great Northern Railway's main line through the boundary country of southern British Columbia, we are pleased to present a selection of colour images taken by a variety of railway photographers which relate, albeit in more recent times, to Henry's subject. Simply put, the period covered by his article predates colour photography. As Henry points out, only one through train appears to have run the entire distance from Vancouver to Spokane and that was in September 1916! Abandonment of parts of the Great Northern lines in British Columbia began as early as 1920. Fortunately, many segments continued to operate into the last years of the Great Northern that became part of the Burlington Northern Railroad in March 1970.

Therefore your photo editor has taken the liberty of including photos of other Great Northern lines in British Columbia which operated well into the diesel era. Some of these lines still operate. One such example is the case of the present day Amtrak / BNSF corridor between Vancouver and Seattle. I would like to thank Robert Hunter of the West Coast Railway Association archives in Squamish, British Columbia; Ian Smith of the CRHA's Pacific Coast Division; Ray Warren and Chris Wasney for their photo contributions.

It is also my pleasure to feature images taken by Philip Mason of Kamloops, British Columbia. Phil's railway service in Canada began as a volunteer in the early construction years of Exporail - The Canadian Railway Museum in the 1960s. Like many of us from that time, Phil went on to a thirty-plus-year railway career. He worked as a locomotive engineer with Canadian Pacific, working out of most major B.C. terminals. Ever the itinerant, Phil travelled the world in search of trains and his documented photo archive is one of the most important in Canada. It was my pleasure to be on many of these photo taking sojourns. All aboard for our ride on Jim Hill's road in southern British Columbia!

Les photos de Stan

NOVEMBRE – DÉCEMBRE 2012

Par Stan Smail

Version française : Michel Lortie

Introduction

Afin de mieux illustrer l'intéressant article écrit par Henry Ewert sur l'histoire de la troisième voie principale du chemin de fer Great Northern, qui passait par le secteur sud de la Colombie-Britannique, nous avons sélectionné pour vous une série de photos qui, bien que prises plus récemment, montrent des trains circulant dans cette région. Des photos couleur montrant des trains passant là à l'époque, ça n'existe tout simplement pas! À la lecture de l'article de Henry Ewert, on apprendra qu'un seul train faisait le parcours entre Vancouver, C.-B., et Spokane, Wa., U.S.A. Et encore, c'était en septembre 1916 ! La fermeture de plusieurs secteurs commença en 1920 et les abandons ont continué jusqu'au début de l'ère de la photo couleur. Les derniers secteurs encore en activité utilisent maintenant des locomotives diesel.

Nous avons donc dû sélectionner des photos prises sur d'autres lignes du Great Northern qui ont continué à fonctionner sur le territoire de la Colombie-Britannique. Certaines de ces lignes existent toujours, comme la ligne conjointe Amtrak/BNSF entre Vancouver et Seattle.

Nous désirons remercier Robert Hunter, archiviste de la West Coast Railway Association de Squamish, C.-B., ainsi que Ian Smith, de la division du Pacifique de l'ACHF, sans oublier Ray Warren et Chris Wasney. Tous ont contribué à cette galerie de photos.

Je suis également heureux de vous présenter plusieurs photos prises par Philip Mason de Kamloops, C.-B. Philip fut un bénévole au service de l'ACHF au tout début de la construction du Musée Exporail durant les années soixante, puis il alla travailler, pendant plus de 30 ans, comme mécanicien de locomotives pour le Canadien Pacifique en Colombie-Britannique. Grand voyageur, Philip a pris des photos de trains dans plusieurs pays du monde et sa collection est parmi les plus importantes au Canada. J'ai eu l'occasion de l'accompagner lors de quelques voyages de photos et j'en garde de très bons souvenirs. En voiture pour un tour sur les lignes construites par Jim Hill !

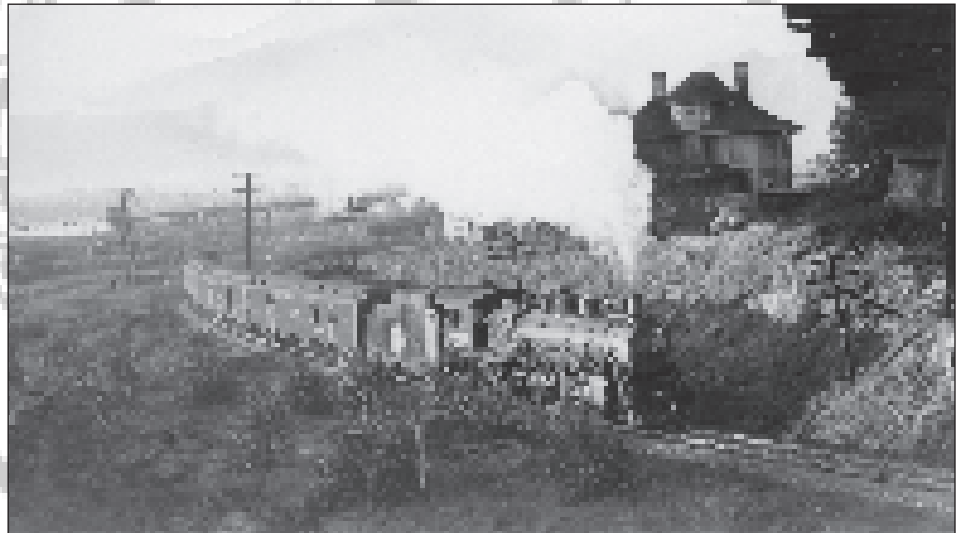


In the midst of the Great Depression, Addison Lake caught Great Northern 1710 wheeling a freight headed with refrigerated express cars east out of Vancouver; the suspected location is just east of the Grandview Cut with the train approaching Slocan Street. The date is August 8, 1939; note the hoboes riding the roof in full view of the crew! CRHA Archives, Addison Lake collection.

Le 8 août 1939, en pleine Dépression économique, la locomotive 1710 du Great Northern quitte Vancouver en direction est avec un train de wagons réfrigérés. Nous croyons que cette photo a été prise à un endroit appelé « Grandview Cut », près de la rue Slocan. À noter : les passagers clandestins sur les toits des wagons, qui sont tolérés par l'équipage. Archives ACHF, collection Addison Lake.

Great Northern 4-6-2 1363 has a white flag special southbound near CN Junction in the Vancouver Terminals circa 1950. Dave Wilkie collection, West Coast Railway Association Archives.

La locomotive à vapeur 4-6-2 no 1363 du Great Northern amène un train vers le sud près de la Junction du CN à Vancouver durant les années cinquante. Dave Wilkie, Archives de la West Coast Railway Association.



Highballing for Seattle, Great Northern FA2 279A leads a classic A-B-A lash-up of FA's at CN Junction in 1962. GN's Alco FA's and RS's were frequent visitors to the Puget Sound line in the nineteen-fifties and sixties in both freight and passenger service. Peter Cox, West Coast Railway Association Archives.

En route pour Seattle, la FA2 no 279A du Great Northern est en tête d'un train de passagers à la Junction du CN en 1962. Les locos diesel Alco de type FA et RS du Great Northern étaient souvent utilisées durant les années cinquante et soixante sur la ligne du Puget Sound pour les trains de fret ou de passagers. Peter Cox, Archives de la West Coast Railway Association.



Great Northern initially dieselised its flagship streamlined passenger trains such as the *Empire Builder* and the *Western Star* with EMD E7's. After a short while in these services, the E7's were replaced with passenger F3's and F7's, which had better tractive effort and train heating capabilities. Bumped from her first job hauling the *Empire Builder*, Great Northern E7 510 has the *International* northbound for Vancouver at White Rock in the early 1950s. CRHA Archives, Fonds Bailey.

Au début de l'ère des locomotives diesels, le Great Northern confia ses trains de prestige tel le Empire Builder et le Western Star à des diesels EMD de type E7. Ces locos diesels furent rapidement remplacées par des F3 et F7, qui étaient plus puissantes et munies d'un meilleur chauffage. Les E7 furent affectées à d'autres trains, tels que L'Internationale vers Vancouver. La E7 no 510 est en tête de ce train à White Rock, C.-B., au début des années cinquante. Archives ACHF, Fonds Bailey.

The Crescent Beach trestle on the Great Northern main line along Mud Bay was, and still is, a popular location for railway photographers. By the late fifties, the Vancouver - Seattle *Internationals* were usually entrusted to passenger F's and occasionally the Great Northern's small fleet of FA's. This interesting shot shows unusual power, passenger GP7 604, hauling the *International* northbound to Vancouver. Peter Cox.

Le pont à chevalet de la plage Crescent était, et est toujours, une destination de choix pour les photographes du rail. La ligne du Great Northern longe le Mud Bay à cet endroit. Le train L'Internationale entre Seattle et Vancouver était surtout tracté par des locomotives de type F ou FA. Cette intéressante photo nous montre ce train tracté exceptionnellement par la GP7 passagers no 604 en direction de Vancouver. Peter Cox.





Passenger FA2 358 and an unidentified F unit have the southbound *International* well in hand bound for the United States border and Seattle near CN Junction in the CNR Vancouver Terminals. Both diesel units and the rolling stock are still painted in the beautiful green and “Omaha orange”. Peter Cox.

La locomotive diesel FA2 no 358 assistée d'une autre semblable a quitté Vancouver en direction de Seattle aux États-Unis avec le train L'internationale. Les deux locomotives ainsi que les wagons sont encore peints en vert et orange, la livrée originale du Great Northern. Peter Cox.

The *International*, from the rear end! Its trek from Seattle is over. A truck unloads express and the drumhead leaves no doubt as to the train reposing at Great Northern's impressive terminal on Main Street in Vancouver, British Columbia, circa 1961. If Jim Hill's dream had been realized, perhaps GN trains like this one would have made the spectacular trip from Vancouver to Spokane on a mostly B.C. routing. Peter Cox.



Vers 1961, le train L'internationale, qui affiche fièrement son nom à l'arrière du dernier wagon, est au repos dans la magnifique gare du Great Northern rue Main, à Vancouver. Si Jim Hill avait pu réaliser son rêve, un autre de ses trains aurait relié cette gare à celle de Spokane dans l'État de Washington tout en faisant presque tout le trajet sur le territoire de la Colombie-Britannique. Peter Cox.



SDP-40 #320 in the Big Sky Blue paint scheme crosses the Nicomekl River swing span at Crescent Beach on June 8 1969. The southbound *International* (train 359) which left Vancouver at 12:40 PM and arrived at Seattle at 4:35 PM. The locomotive was the first of a series of six built by EMD in 1966 and became BN 9850 after the merger. The dome car in the train was not part of the *International's* usual consist. Ray Warren.

La nouvelle livrée du GN. La SDP40 no 320 vient d'être repeinte en bleu ciel. Le 8 juin 1969, elle tracte le train L'internationale sur le pont à chevalet de la plage Crescent. Les wagons, eux, n'ont pas tous été repeints. Ray Warren.

Not the best of photos, but interesting is this image which shows train 393 with locomotive 597 an SD9 with 22 cars and a caboose passing station name sign 'Grand Forks', British Columbia on March 29, 1967. EMD only built SD9s for American roads and thus its appearance in Canada was rare. SD9's were common power on local freight trains which ran to Nelson and Grand Forks, B.C. from the terminal town of Kettle Falls, Washington. Dave Wilkie, West Coast Railway Association Archives WGNR05387SRJH.

Cette photo n'est peut-être pas d'une grande qualité, mais elle reste néanmoins intéressante. Elle montre une locomotive de type SD9 du Great Northern à Grand Forks, Colombie-Britannique. Ce type de locomotives, fabriqué par EMD, n'a pas été vendu hors des États-Unis, mais a toutefois été utilisé couramment pour tracter les trains de fret locaux qui se rendaient à Grand Forks et Nelson, C.-B., à partir de la ville de Kettle Falls, État de Washington. Dave Wilkie, Archives de la West Coast Railway Association.





Burlington Northern southbound freight headed by two GP9's and trailed by a caboose still painted in Great Northern colours on the Nelson - Kettle Falls line near Ymir, B.C. on July 27, 1973. Lumber, casting sand and fuel oil were among the freight traffic handled by the Nelson local in the early BN years. Dave Wilkie, West Coast Railway Association Archives WGNR03571SRJH.

Un petit train de fret local tracté par deux GP9 du Burlington Northern avec à la queue une caboose toujours peinte aux couleurs du Great Northern passe à Ymir, C.-B., en 1971. Il transportait surtout du bois d'œuvre, du sable et des produits pétroliers. On est au début du règne du Burlington Northern sur cette ligne du GN. Dave Wilkie, Archives de la West Coast Railway Association.

The CPR Princeton station was originally built by the Great Northern in 1909. The GN's Jim Hill had an ambitious plan to build an eight mile tunnel 16 miles west of Princeton to avoid the extremely rough mountain terrain, but the scheme was shelved because of cost. Instead, the CPR would build the legendary Kettle Valley Railway west of Princeton without an eight mile tunnel, and the GN settled for trackage rights over a portion of the Kettle Valley. Princeton was still an open CPR train order office in this 1974 photo. Philip Mason.



La gare du CP de Princeton, C.-B., avait été construite par le GN en 1909. Jim Hill aurait aimé percer un tunnel de huit milles de long à l'ouest de Princeton pour éviter de hautes montagnes. Le CP, quant à lui, a construit le chemin de fer de Kettle Valley sans tunnel dans la même région et il dut laisser au GN un droit de passage sur une partie de la ligne. Princeton était toujours un poste de contrôle du CP utilisé pour la répartition des convois lorsque cette photo fut prise en 1974. Philip Mason.

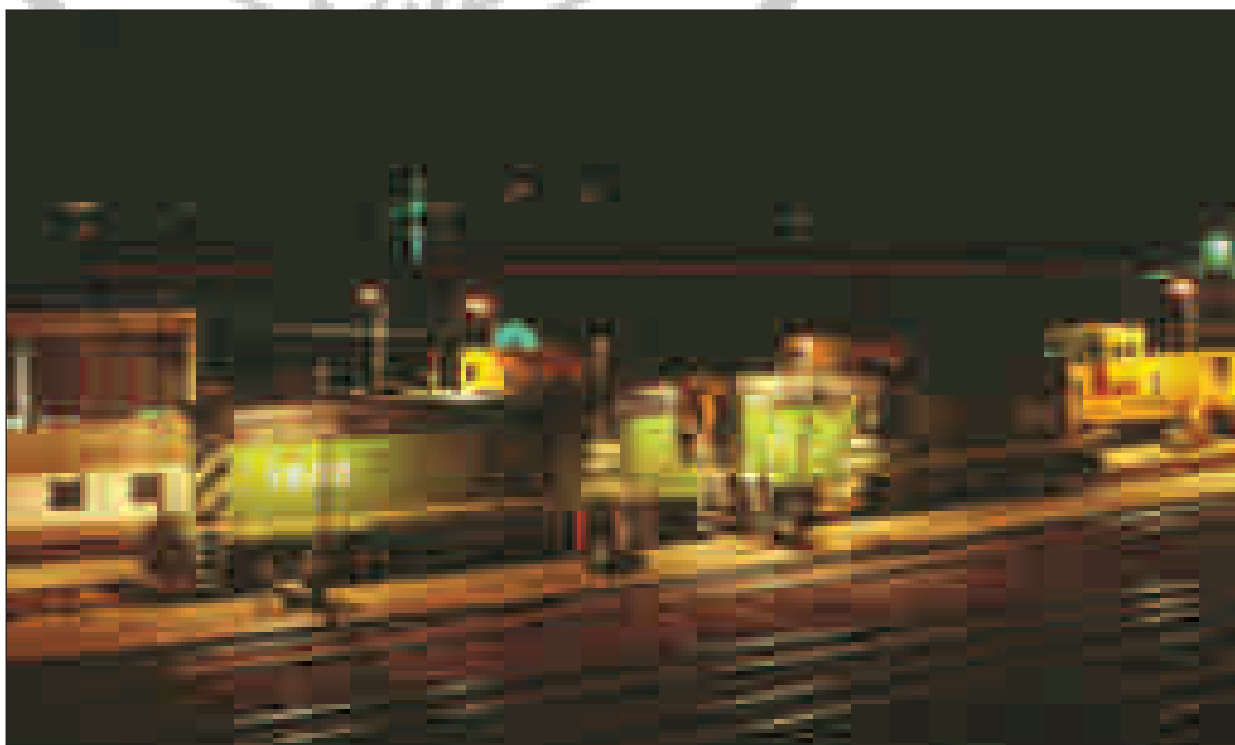


Ever intrusive and determined to penetrate the lucrative mining markets awaiting him, Hill's Great Northern built a short-lived branch from Bonner's Ferry, Idaho to Kuskanook, B.C. on Kootenay Lake, to handle silver ore brought from British Columbia mines on barges. The silver traffic, which originated on the GN owned narrow gauge Kaslo and Slocan Railway, petered out by 1910. Years after abandonment of the GN trackage, the Kuskanook station, pictured here in 1977, survived, first as a general store and later an art gallery. It was demolished after being damaged in a mudslide some time after 2000. Philip Mason.

Toujours déterminé à ouvrir de nouveaux marchés, le Great Northern construisit une ligne entre Bonner's Ferry en Idaho et Kuskanook, C.-B., sur le lac Kooteney, afin de transporter du minerai d'argent arrivant par barges en provenance du chemin de fer à voie étroite Kaslo & Slocan, qui lui appartenait. La mine sera épuisée et fermée en 1910. La gare du GN à Kuskanook devint le magasin général qu'on voit sur cette photo de 1977, puis une galerie d'art. Finalement, elle fut détruite lors d'un glissement de terrain en 2000. Philip Mason.

Nelson nocturnal; Burlington Northern GP9's 1806 and 1802 repose at CP's Nelson diesel shop in 1977. By this time, the Nelson local operated twice a week between Kettle Falls, Washington and Nelson. The freight arrived at Nelson in the evening, returning south early the next morning. Philip Mason.

Cette photo de nuit prise à Nelson, C.-B., montre deux GP9, les nos 1806 et 1802, qui sont ravitaillées aux ateliers du CP à Nelson en 1977. Ce train local ne faisait plus que deux allers-retours par semaine entre Kettle Falls, Washington, et Nelson. Pour ce faire, il empruntait la subdivision Nelson du CP à partir de Troup Junction, arrivait à Nelson en soirée et en repartait le lendemain matin. Philip Mason.





The Great Northern line from Spokane to Nelson was built as the Spokane Falls and Northern in the U.S. and as the Nelson and Fort Sheppard in Canada by industrialist Daniel Corbin, who sold it to Hill's Great Northern in 1898. Burlington Northern GP9 1800 has the Nelson local southbound in the Cottonwood Pass north of Ymir in this 1978 view. Philip Mason.



Le chemin de fer entre Spokane et Nelson avait été construit par un industriel appelé Daniel Corbin. Aux États-Unis, la ligne s'appelait Spokane Falls & Northern et au Canada, Nelson & Fort Sheppard. La ligne fut vendue au GN en 1898 et les villages miniers de Ymir et Salmo établis par le GN. Sur ces deux photos prises en 1978, la GP9 no1800 du Burlington Northern tracte le train de fret local en provenance de Nelson au col de Cottonwood, au nord d'Ymir. Philip Mason.



It's an early morning in spring 1977 and the Burlington Northern local is leaving Nelson as CPR Extra BN 1806 East. The unit is a former Great Northern GP9 and like the CNR Geeps, it is oriented to operate long nose first. Philip Mason.

Le train local du Burlington Northern quitte Nelson, C.-B., au petit matin par un jour de printemps 1977. Il se dirige vers Troup Junction, Ymir, Salmo et d'autres gares plus au sud. La locomotive GP9 appartenait auparavant au Great Northern, et, comme ce même type de locomotives du CN, était configurée pour une marche avant avec le long capot en premier. Philip Mason.

Time marches on and a 1993 morning finds Burlington Northern extra 2729 South at the old mining town of Salmo, British Columbia, mile 164.8, 13th. Subdivision. Behind the 2729 are units 2881 and 2719, seven freight cars and a caboose. The Salmo hotel in the background, built in the early GN years, no doubt hosted many miners and lumbermen back in the early years of the last century. Dave Wilkie, West Coast Railway Association Archives WGNR03452SRJH.

Par un matin ensoleillé de 1980, le train de fret local de Burlington Northern passe devant la gare du petit village minier de Salmo, C.-B. À l'arrière-plan, l'hôtel Salmo, construit au début de l'ère du Great Northern, a dû voir de nombreux mineurs et bûcherons parmi sa clientèle. Dave Wilkie, Archives West Coast Railway Association.





Bridge 70 on the BNSF Railway's New Westminster Subdivision feels the weight of GE C44-9's 1001 and 1116 handling the Pasco-New Westminster mixed freight on September 2, 2007. Bridge 70 is 2700 feet long and is ten miles north of the U.S. - Canada border. Ian Smith.

Le pont à chevalet no 70, de la subdivision New Westminster du BNSF, ploie sous le poids de deux lourdes locomotives GN C44-9, les nos 1001 et 1116 en tête du train de fret Pasco - New Westminster, le 2 septembre 2007. Ce pont de 2 700 pieds de long est situé 10 milles au nord de la frontière Canada - USA. Ian Smith.

Southbound Amtrak train 517 is at Milepost 150, CN New Westminster Subdivision, in Burnaby, British Columbia. F59PHI 454 leads a Talgo train-set with companion F59PHI 467 the trailing unit in this April 6, 2010 view. Ian Smith.



Le 6 avril 2010, le train Amtrak no 517 passe au point milliaire 150 de la subdivision New Westminster du CN à Burnaby, C.-B. La locomotive F59PHI est en tête alors que la 467 ferme la marche. Entre les deux, le train est composé de wagons de passagers de type Talgo. Ian Smith.



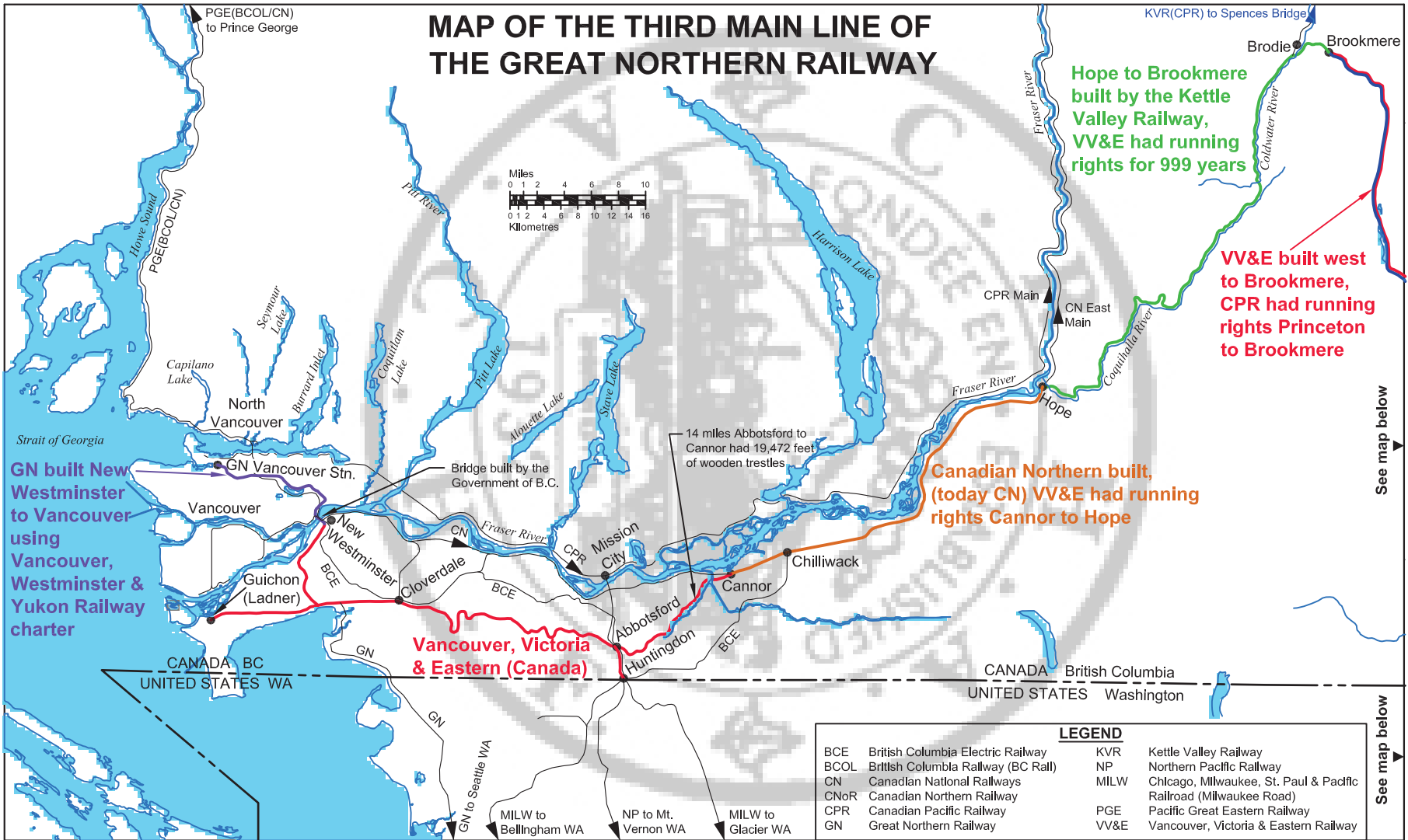
Operating on the rear of Amtrak's Vancouver-Seattle train 517, the five-digit road number indicates that unit 90252 is a demotored F40 control unit. A classic signal gantry of Great Northern origin beckons 517 through the control point known as Piper at milepost 148.1 of the CN New Westminster Subdivision on March 23, 2011. Ian Smith.

Le 23 mars 2011, le train 517 d'Amtrak Vancouver - Seattle s'engage sous un portique de signalisation typique de ceux construits par le Great Northern à un endroit appelé Piper, au point miliare 148.1 de la subdivision New Westminster du CN. Le numéro à cinq chiffres 90252 de la locomotive F40 à l'arrière du train indique qu'il s'agit d'une locomotive sans moteur qui sert uniquement de cabine de contrôle. Ian Smith.

On occasions when Talgo passenger equipment is not available, Amtrak's Vancouver - Seattle service uses Superliner cars. On June 13, 2009, GE P32-8 509 propels train 517 under the former GN signal gantry at control Braid, milepost 145 of the CN New Westminster Subdivision. Photographer Smith took his photo from the platform of the former Great Northern New Westminster, B.C. passenger station built in 1957. Ian Smith.

Occasionnellement, lorsque les wagons de type Talgo ne sont pas disponibles, Amtrak utilise des wagons de type Superliner sur le train Vancouver - Seattle, comme ici, le 13 juin 2009. Un tel train, avec une locomotive GE P32-8 no 509, passe sous le portique de signalisation Braid, ayant appartenu au Great Northern, au point miliare 145 de la subdivision New Westminster du CN. La photo a été prise de la plateforme de l'ancienne gare du Great Northern, construite en 1957, à New Westminster, C.-B. Ian Smith.





Great Northern's Gasoline-Electric Motor Cars

By Peter Murphy

Information courtesy Mid-Continent
Railway Museum Gazette

North Freedom, Wisconsin

Les autorails essence- électriques du Great Northern

Par Peter Murphy

Traduction : Denis Vallières

Ces informations sont une gracieuseté
de la Gazette du Musée ferroviaire
Mid-Continent, North Freedom, Wisconsin



Car 31 on display at the Mid-Continent Railway Museum. / L'autorail no 31 exposé au Musée ferroviaire Mid-Continent.

An interesting sidebar to the Third Main Line story is the purchase and use of three gasoline-electric self propelled cars for use in southern British Columbia. In the early 1920's the Great Northern was looking for ways to cut costs, yet preserve passenger and mail service on the lightly-travelled line between Nelson, BC and Marcus, Washington.

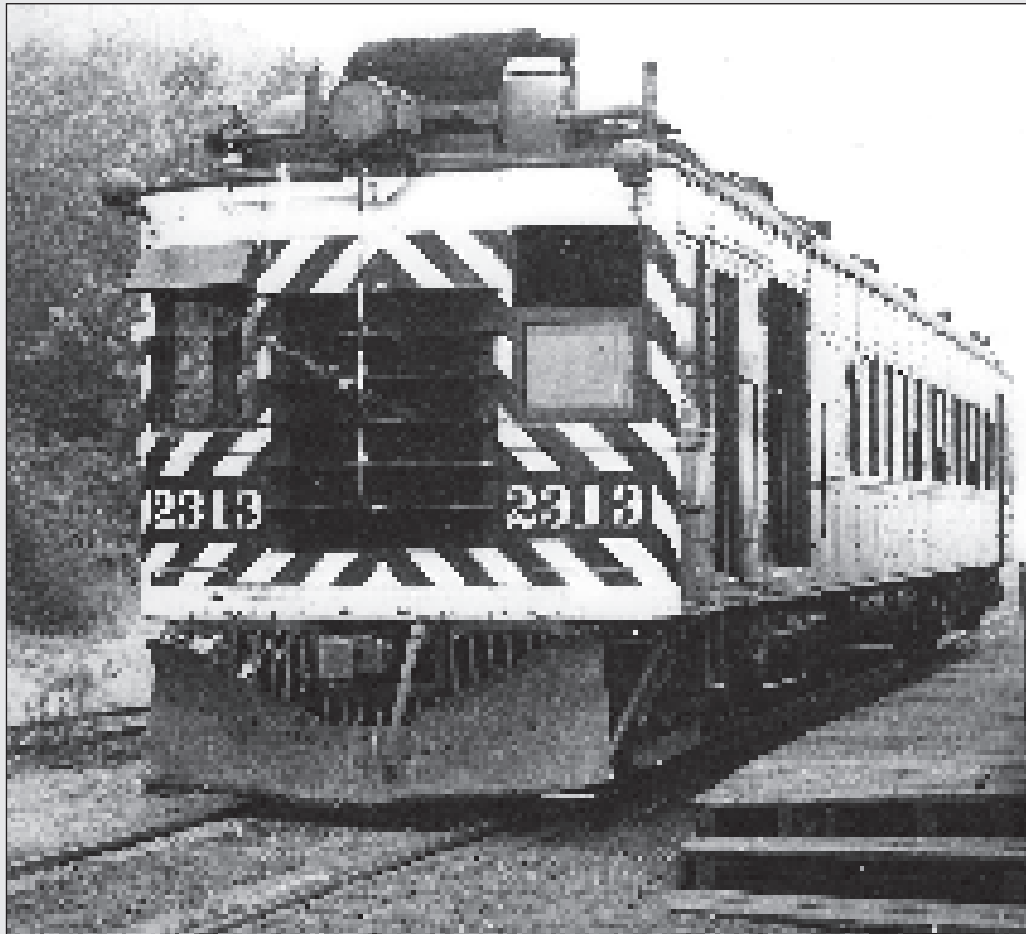
The Electro-Motive Engineering Corporation (EMC) was incorporated in Cleveland, Ohio on August 31, 1922. It produced its first gasoline-electric motor car to compete with electric interurbans and branch-line steam railways in 1923. Power was provided by a Winton model 106 gasoline engine; this was in fact a modified marine engine. The motorcars were developed from streetcar technology; each car had two 240A traction motors, each delivering 110 HP mounted on the front truck only.

The control system was developed by Dr. Hermann Lemp (born in Bern, Switzerland in 1862) who had moved to the USA and worked in the

Un aspect intéressant de l'histoire de la Troisième voie principale est l'acquisition de trois autorails essence-électriques qui seront utilisés dans le sud de la Colombie-Britannique. Au début des années 1920, le Great Northern cherche un moyen de diminuer les coûts d'exploitation pour le service de passagers et postal, peu fréquenté, entre Nelson, C.-B. et Marcus, Washington.

L'Electro-Motive Engineering Corporation (EMC) est incorporée à Cleveland, Ohio, le 31 août 1922. La firme produit son premier autorail essence-électrique en 1923 pour rivaliser avec les voitures électriques interurbaines et les chemins de fer à vapeur des lignes secondaires. Le véhicule est propulsé avec un moteur à essence de modèle Winton 106; c'est en fait un moteur d'embarcation modifié. On construit l'autorail en s'inspirant de la technologie du tramway; chaque véhicule est équipé de deux moteurs de traction 240A montés sur le bogie avant, chacun développant une puissance de 110 chevaux-vapeurs.

Le système de contrôle est conçu par Hermann Lemp (né à Berne en Suisse en 1862), qui,



Rare photo of 2313 in service at Ymir, British Columbia in 1935. Noel J. DeMille, Touchstone Nelson Museum of Art and History.

Une rare photo de l'autorail no 2313 en service à Ymir, Colombie-Britannique, en 1935. Noel J. DeMille, Musée d'art et d'histoire de Touchstone Nelson.



Great Northern gasoline-electric motorcar equipped with a snowplow doing station work at an unidentified location, probably in the 1930s. Royal British Columbia Museum Archives C-02193.

Un autorail essence-électrique équipé d'un chasse-neige, déblayant une gare à un endroit non identifié, probablement dans les années 1930. Archives du Musée royal de la Colombie-Britannique, C-02193.

laboratories of Thomas Edison and many other companies, including General Electric.

On October 28, 1925 EMC produced its thirtieth motorcar, Great Northern's 2313, this was followed by two others, 2312 and 2302. The car bodies were built and final assembly took place at the St. Louis Car Company. The 2313 had double end controls; the other two were single-ended. The 2313 first entered service on November 27, 1925 for trains 259 and 260 between South Nelson and Marcus. It is not known if these gasoline-electrics were ever used on other lines in southern British Columbia.

Once the gas electric cars were introduced, the savings over the operation of steam-hauled trains became quickly evident. On the South Nelson - Marcus run, which operated approximately 25 round trips per month, the rail motorcar proved its economy by reducing the cost per mile by 50%, cost per trip by 56% and cost per month by 56%. GN 2313 was not only cheaper to operate, but also permitted faster schedules, Troup Junction to Mountain Station could be covered in 16 minutes rather than 22 by steam-train. The car operated with a crew of 3, the engineer, conductor, and a mail / baggage-man; car capacity was 30 passengers.

By 1939 the motor cars were too expensive to maintain and 2313 was sold to the Montana Western, a 20-mile short line which operated in Montana. The MW painted out the first and last digits of the 2313 and so the car became 31. The car survived essentially unmodified from 1939 to 1966, when the Great Northern traded a steel passenger/combination car to get it back. The Great Northern then donated the car to the Mid-Continent Railway Museum; after about four years of restoration work, the car was again operated on April 29, 1972.

That same year, the car was shipped to GM's Electro-Motive Division plant for EMD's 50th anniversary party and open house on September 9; it was shipped back to the museum a week later. It is one of the very few surviving gasoline-electric motor cars existent virtually unmodified from when it was built. In August 2003 the American Society of Mechanical Engineers (ASME) named 31 as an Historic Mechanical Engineering Landmark, the oldest surviving gasoline-electric motor car with Lemp control.

après avoir émigré aux États-Unis, travaille dans les laboratoires de Thomas Edison ainsi que pour plusieurs autres compagnies, dont la General Electric.

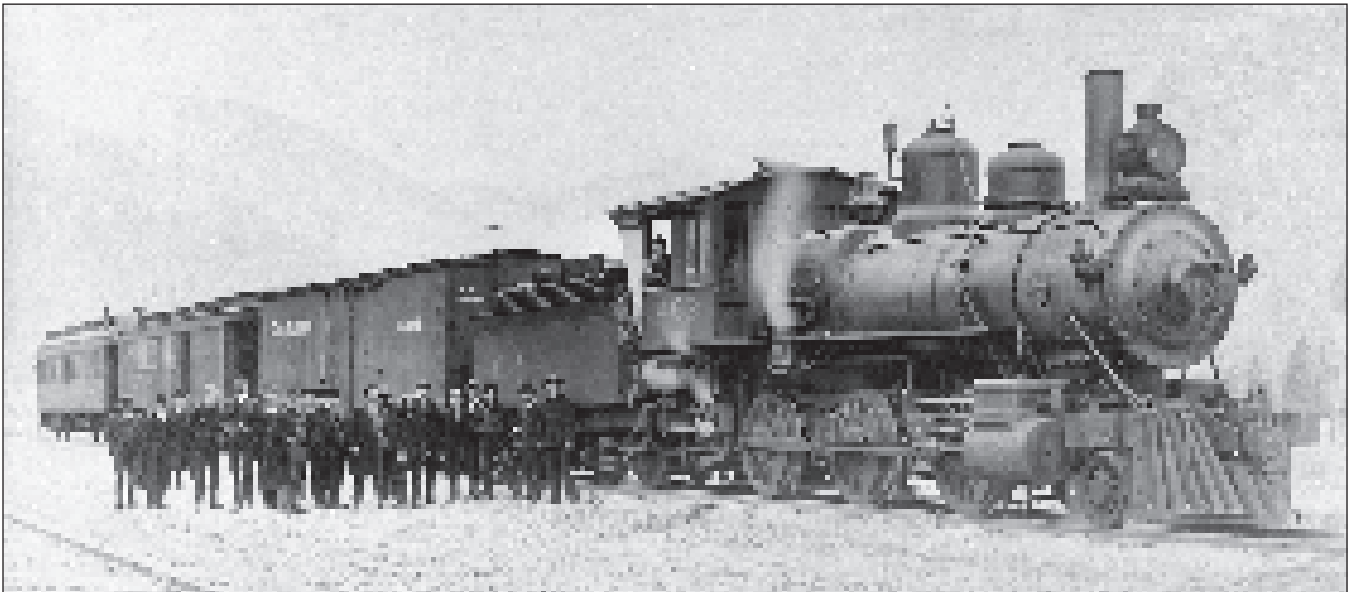
Le 28 octobre 1925, EMC produit son trentième autorail, le no 2313 du Great Northern, suivi par deux autres, les nos 2312 et 2302. L'assemblage final des carrosseries est effectué à la compagnie St. Louis Car. Tandis que le no 2313 possède des contrôles aux deux extrémités, les deux autres n'ont chacun qu'un seul contrôle. Le no 2313 entre en service le 27 novembre 1925 sur les trains 259 et 260 entre Nelson-Sud et Marcus. On ignore si ces autorails ont été utilisés sur d'autres lignes du sud de la Colombie-Britannique.

Après la mise en service des autorails essence-électriques, l'économie sur les coûts d'exploitation par rapport aux trains à vapeur devient vite évidente. Sur les 25 parcours mensuels aller-retour entre Nelson-Sud et Marcus, l'économie est de l'ordre de 50 % du mille (1,6 km), de 56 % par parcours et de 56 % par mois. Le GN no 2313 n'est pas seulement plus économique, mais il réduit aussi la durée du voyage. Ainsi, Troup Junction et Mountain Station sont reliés en moins de 16 minutes plutôt qu'en 22 minutes par le train à vapeur. L'autorail, qui peut transporter jusqu'à 30 passagers, fait travailler trois hommes : le mécanicien, le chef de train, et le préposé aux bagages et à la poste.

En 1939, les autorails deviennent trop dispendieux à maintenir en service et le no 2313 est vendu au Montana Western (MW), une petite ligne ferroviaire de 20 milles (32 km) du Montana. Le MW élimine les premier et dernier chiffres du numéro du véhicule, qui devient ainsi le no 31. L'autorail survit dans son intégralité jusqu'en 1966, alors que le Great Northern le récupère en échange d'une voiture voyageurs/bagages en acier, puis en fait don au Musée ferroviaire Mid-Continent; après environ quatre années de restauration, l'autorail redevient actif le 29 avril 1972.

Cette même année, le véhicule est expédié à la Division Electro-Motive (EMD) de GM à l'occasion des festivités du 50e anniversaire et des portes ouvertes de l'EMD du 9 septembre; on le retourne au Musée une semaine plus tard. C'est un des très rares autorails essence-électriques à n'avoir subi aucune modification depuis sa construction. En août 2003, l'American Society of Mechanical Engineers (ASME) nomme le no 31 « jalon de l'histoire de l'ingénierie mécanique »; c'est le plus ancien autorail essence-électrique existant équipé d'un contrôle Lemp.

continued from page 244



Officials pose with the first train into Hedley, BC (between Keremeos and Princeton) on December 23, 1909. Okanagan Archive Trust Society, GNR 013, www.oldphotos.ca

En ce 23 décembre 1909, des personnalités posent devant le premier train à Hedley C.-B. (entre Keremeos et Princeton). Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 013, www.oldphotos.ca.



A few years later a Great Northern mixed train was photographed at Princeton depot circa 1912. Okanagan Archive Trust Society, GNR 022, www.oldphotos.ca

Quelques années plus tard, soit vers 1912, un train mixte du Great Western est photographié à la gare de Princeton. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 022, www.oldphotos.ca.

SPOKANE, MARCUS, GRAND FORKS AND OROVILLE.								
READ DOWN				READ UP				
No. 262 Sunday Only	No. 258 Daily Ex. Su.	No. 256 Daily Ex. Su.	Miles	Table No. 57 Pacific Time		No. 255 Daily Ex. Su.	No. 257 Daily Ex. Su.	No. 261 Sunday Only
8 55 AM	4 25 PM	8 55 AM	0	Lv. Spokane 6,65 Ar	5 20 PM	10 25 AM	8 05 PM	
9 10 AM	4 42 PM	9 10 AM	5	..... Hillyard	5 05 PM	10 10 AM	7 45 PM
9 30 AM	5 15 PM	9 30 AM	14	..... Dean	4 45 PM	9 50 AM	7 25 PM
x 9 40 AM	x 5 25 PM	—	18	..... Wayside	—	x 9 40 AM	x 7 15 PM
x 9 47 AM	x 5 33 PM	—	20	..... Darts	—	x 9 33 AM	x 7 07 PM
x 9 53 AM	x 5 41 PM	—	23	..... Denison	—	x 9 28 AM	x 7 03 PM
10 02 AM	5 52 PM	10 02 AM	27	..... Deer Park	4 14 PM	9 20 AM	6 55 PM
10 15 AM	6 07 PM	10 15 AM	32	..... Clayton	3 58 PM	9 08 AM	6 40 PM
10 35 AM	6 22 PM	10 35 AM	38	..... Loon Lake	3 43 PM	8 50 AM	6 20 PM
10 55 AM	6 42 PM	10 55 AM	47	..... Springdale	3 20 PM	8 23 AM	5 50 PM
x 11 05 AM	x 6 54 PM	—	51	..... Grays	—	x 8 07 AM	x 5 36 PM
11 14 AM	7 07 PM	11 14 AM	56	..... Valley	2 47 PM	7 55 AM	5 21 PM
11 29 AM	7 24 PM	11 29 AM	64	..... Chewelah	2 32 PM	7 35 AM	5 05 PM
11 49 AM	7 45 PM	11 51 AM	73	..... Addy	2 14 PM	7 13 AM	4 43 PM
x 12 04 PM	x 8 00 PM	b —	81	..... Arden	—	x 6 55 AM	x 4 25 PM
x 12 10 PM	x 8 09 PM	—	84	..... Kiel	—	x 6 48 AM	x 4 18 PM
12 17 PM	8 20 PM	12 20 PM	87	..... Colville	1 45 PM	6 40 AM	4 10 PM
12 40 PM	8 45 PM	12 40 PM	96	..... Meyers Falls	1 23 PM	6 20 AM	3 50 PM
12 55 PM	9 00 PM	12 55 PM	101	Ar. Marcus 53a Lv	1 00 PM	6 00 AM	3 30 PM	
		1 15 PM	101	Lv. Marcus	12 50 PM			
		x 1 30 PM	106	..... Boyds	x 12 38 PM		
		x 1 42 PM	111	..... Barstow	x 12 27 PM		
		x 1 52 PM	116	..... Dulwich	x 12 16 PM		
		1 56 PM	118	..... Orient	12 11 PM		
		—	122	..... Hughes	—		
		x 2 35 PM	128	..... Laurier	11 46 AM		
		x 2 48 PM	134	..... Rideau	x 11 30 AM		
		3 20 PM	143	..... Grand Forks 56	11 10 AM		
		3 40 PM	146	..... Danville, Wash.	10 45 AM		
		x 3 50 PM	150	..... Hurlburt	x 10 32 AM		
		4 05 PM	156	..... Curlew	10 20 AM		
		x 4 19 PM	162	..... Paxson	x 10 02 AM		
		x 4 28 PM	166	..... Torodo	x 9 55 AM		
		4 40 PM	171	..... Ferry	9 45 AM		
		4 50 PM	171	..... Midway	9 38 AM		
		x 5 13 PM	180	..... Bergen	x 9 23 AM		
		5 29 PM	185	..... Myncaster	9 10 AM		
		x 5 40 PM	190	..... Syackan	x 9 00 AM		
		6 00 PM	197	..... Bridesville	8 45 AM		
		x 6 15 PM	202	..... Molson	8 30 AM		
		x 6 35 PM	209	..... Nine Mile	x 7 55 AM		
		6 55 PM	213	..... Circle	x 7 35 AM		
		x 7 16 PM	220	..... Mount Hull	x 7 00 AM		
		7 40 PM	227	Ar. Oroville	6 30 AM			
			227	Lv. Oroville				
			238	..... Nighthawk			
			248	..... Chopaka			
			258	..... Similkameen			
			265	Ar. Keremeos				
			272	..... Ashnola			
			278	..... Bradshaw			
			283	..... Hedley			
			288	..... Cory			
			295	..... Bromley			
			299	..... Norman			
			304	..... Allison			
			307	..... Princeton			
			318	Ar. Coalmont				

Nos. 255 and 256 will stop at Mission, Godfrey and Rock Cut on signal.

b Train No. 256 will stop on flag at Blue Creek and Arden to take on passengers only.

Nos. 257 and 262 will stop on signal at Buckeye, Holland Horr Spur, Kulzers, Blue Creek.

Trains Nos. 396 and 397 will stop on signal at Rich Bar and Ruby Mine Spur.

No. 397 Mixed Tu., Th., Sat.

6 20 PM

5 50 PM

5 15 PM

x 4 30 PM

x 4 00 PM

x 3 30 PM

x 3 10 PM

x 2 55 PM

x 2 30 PM

x 2 15 PM

x 2 00 PM

x 1 40 PM

1 30 PM

Equipment.—Coaches and Smoking Cars between Spokane and Oroville, Buffet Parlor Observation Car between Spokane and Republic, on Nos. 255 and 256. Parlor Car on trains Nos. 261 and 262 between Spokane and Marcus during Summer season only. Parlor Cars between Marcus and Nelson on Nos. 259 and 260.

This is Great Northern's 1915 timetable from Spokane to Coalmont; a public timetable for the Third Main Line from Spokane to Vancouver would never exist! Author's collection

Partie de l'horaire public de la Troisième voie principale de Spokane à Vancouver du Great Northern, concernant le segment entre Spokane et Coalmont, qui ne verra pas le jour! Collection de l'auteur.

To breach the precipitous, ravined barrier between Princeton and the west coast (a highway would be finally constructed as late as 1949), Hill called for tenders, in that same December that the Great Northern had reached Princeton, for an eight-mile tunnel, which would have been North America's longest tunnel, which would bore into the mountains 16 miles west of Princeton, and, as Hill said, "would obviate the necessity of building 22 miles of line, would save 4 to 5 million dollars (1909 dollars), and would secure a westbound gradient of one percent, and an eastbound gradient of two percent." Hill

Afin de surmonter la barrière de ravins escarpés entre Princeton et la côte ouest (une route carrossable y serait enfin construite aussi tard qu'en 1949), Hill alla en appel d'offres, au cours du même mois de décembre durant lequel le Great Northern avait atteint Princeton, pour un tunnel de huit milles de longueur qui aurait été le plus long tunnel en Amérique du Nord, qui aurait traversé les montagnes 16 milles à l'ouest de Princeton et qui, comme l'a déclaré Hill, « aurait évité la nécessité de construire 22 milles de voie, aurait épargné de 4 à 5 millions de dollars (en valeur de 1909) et aurait permis d'obtenir un gradient d'un pour cent vers l'ouest et un

knew he could secure complete control of southern British Columbia with this bold gambit. Furthermore, in that same December 1909, Hill called for tenders for the construction of his railway east from Abbotsford to Hope, 52 Miles.

As if incited to fury, the CPR marshalled all of its manifold resources in readiness to build a competing railway west from Midway through southern British Columbia to connect with its transcontinental line at Hope. This plan, driven into an amazing achievement, would gain fame as CPR's Kettle Valley Railway.

A further blow to Hill was an announcement by B.C.'s premier, Richard McBride, that his government would be backing the CPR's rush to the coast. Accustomed to buffeting by Canadian politicians, and accustomed to funding his own railway projects --- there would be no subsidies for him --- Hill clenched his teeth, and kept building his V V & E railway.

Unfortunately, the extraordinary 8-mile tunnel was ultimately not in Hill's cards. As at Stevens Pass in Washington, Hill opted for completing the line as quickly as possible; the tunnel, he reasoned, could be built some time in the future.

By 1911 Hill's tracks reached 12 miles west of Princeton to Coalmont, and in the spring of that year, Hill consummated an unprecedented deal with the Canadian Northern, today's Canadian National, which was in the throes of building a transcontinental railway. Hill's V V & E railway would have running rights over the Canadian Northern's track from Hope west to Cannor (Canadian Northern), 38 miles, which meant that Hill would merely have to build 14 miles from Abbotsford east to Cannor to have his Vancouver-to-Hope section complete, waiting then only for the devilishly-difficult stretch from Coalmont west to Hope, 75 miles, to be constructed.

The running-rights deal with the Canadian Northern was no problem for Hill: the Canadian Northern needed terminal land in Vancouver upon its arrival there, and Hill was the only person who could supply it.

The 14-mile section between Abbotsford and Cannor was surely the most outrageous short-mileage railway project ever undertaken by Hill. Within these fourteen miles were 19,472 feet of trestling, comprised of 16 trestles, the longest 5,713 feet in length, incorporating a drawspan! (Remains of this engineering feat are scattered to this day along the southern flanks of Sumas Mountain).

gradient de deux pour cent vers l'est ». Hill savait qu'il pourrait s'assurer l'entier contrôle du sud de la Colombie-Britannique par cette audacieuse manœuvre. De plus, au cours de ce même mois de décembre 1909, il fit un appel d'offres pour la construction de son chemin de fer vers l'est d'Abbotsford à Hope, une distance de 52 milles.

Tout comme poussé par une folie furieuse, le C.P. rassembla ses nombreuses ressources en vue de construire un chemin de fer compétitif vers l'ouest, à partir de Midway, à travers le sud de la Colombie-Britannique, pour le raccorder à sa voie transcontinentale à Hope. Ce plan, réalisé de façon admirable, passa à la gloire en tant que Chemin de fer Kettle Valley du Canadien Pacifique.

Un autre coup porté à Hill fut l'annonce par le premier ministre de la Colombie-Britannique, Richard McBride, que son gouvernement soutiendrait la course du C.P. vers la côte. Habitué d'être contrecarré par les politiciens canadiens et de défrayer les coûts de ses propres projets ferroviaires --- il n'y aurait pas de subventions pour lui ---, Hill serra les dents et continua de bâtir son chemin de fer V V & E

Malheureusement, l'extraordinaire tunnel de huit milles ne fit pas ultérieurement partie du jeu de Hill. Comme à la Stevens Pass, dans le Washington, Hill choisit de compléter sa voie le plus vite possible; le tunnel, raisonna-t-il, pourrait être construit quelque part dans le futur.

En 1911, les rails de Hill rejoignirent Coalmont, à 12 milles à l'ouest de Princeton, et au printemps de cette même année, Hill entérina une entente sans précédent avec le Canadian Northern, le Canadien National de nos jours, qui était alors dans les affres de construire une voie intercontinentale. La compagnie V V & E de Hill aurait droit de passage sur la voie du Canadian Northern de Hope vers l'ouest jusqu'à Cannor (Canadian Northern), une distance de 38 milles, ce qui signifiait que Hill n'aurait à construire que sur 14 milles pour voir complétée sa section de Vancouver à Hope, en attendant seulement que la section extrêmement difficile de 75 milles de Coalmont vers l'ouest jusqu'à Hope soit construite.

L'entente avec le Canadian Northern pour les droits de passage ne causa aucun problème à Hill : le Canadian Northern avait besoin de terrain pour son terminus à son arrivée à Vancouver et Hill était la seule personne qui pourrait lui en fournir.

La section de 14 milles entre Abbotsford et Cannor fut certainement le projet de chemin de fer de courte longueur le plus difficile jamais entrepris par Hill. À l'intérieur de ces 14 milles se trouvaient 19 472 pieds de structures sur chevalets réparties sur 16 ponts dont le plus long avait une portée de 5 713 pieds de longueur (les ruines de ce prodige d'ingénierie sont de nos jours éparpillées sur les flancs sud des montagnes Sumas).

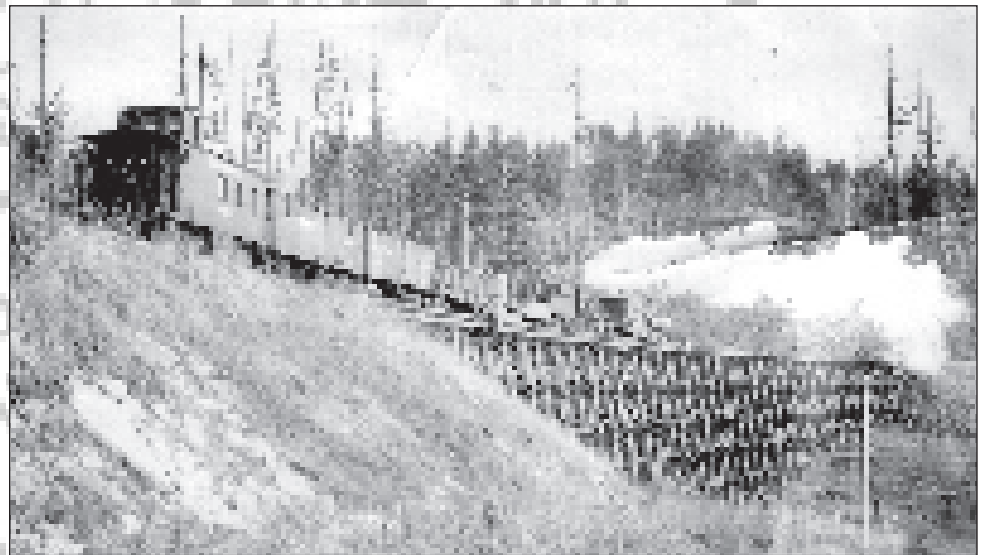


This photo shows a Great Northern work train on the long wooden trestle crossing the outer edge of Sumas Lake at what appears to be where the Sumas River flows now. The lake was drained in 1924. Some remnants of this trestle remain. The Reach Gallery Museum Abbotsford, P3827.

On aperçoit sur cette photo un train du Great Northern affecté à l'entretien de la voie qui circule sur le long pont à chevalets traversant l'extrémité du lac Sumas à l'endroit où, semble-t-il, la rivière Sumas coule maintenant (le lac fut drainé en 1924); des vestiges de ce pont existent toujours. Galerie Reach du Musée d'Abbotsford, P3827.

Another Great Northern work train on one of the many wooden trestles between Abbotsford and Cannon. Due to its erratic schedule, many locals referred to the GN as "the Great Now and Then"! The Reach Gallery Museum Abbotsford, P1375.

Un autre train du Great Northern affecté à l'entretien des voies sur l'un des multiples ponts à chevalets de bois dans la région d'Abbotsford. Étant donné l'horaire irrégulier des trains, certains habitants locaux se moquent du GN en l'appelant « the Great Now and Then » (« de temps en temps »). Galerie Reach du Musée d'Abbotsford, P1375.



Surely every British Columbian and all those keeping abreast of railway matters realized that the greatest battle between Hill and the CPR was now before both of them. The Coquihalla Pass was the only route through the mountains west to Hope, and both Hill and the CPR were on site.

The V V & E location survey utilized a continuous 2.5% grade located along the south side of the Coquihalla River canyon until a point 28 miles from Hope, when it crossed to the more agreeable north side. However, the Kettle Valley Railway survey maintained a continuous 2.2% grade located entirely on the north bank. Because it quickly realized that the south bank would be more snow prone, the V V & E surveyed a new location on the north bank, virtually duplicating the Kettle Valley Railway's location.

Chose certaine, tout résident de la Colombie-Britannique et tous ceux qui se tenaient au courant des affaires ferroviaires réalisèrent que la plus grande bataille entre Hill et le C.P. était maintenant devant eux. Le passage de Coquihalla était l'unique route à travers les montagnes vers l'ouest jusqu'à Hope et les deux adversaires étaient sur le site.

Le plan d'arpentage du site du V V & E montrait une pente continue de 2,5 % le long de la berge sud de la rivière Coquihalla jusqu'à un point situé à 28 milles de Hope où l'on traversait du côté de sa berge nord, plus facile à aménager. Par contre, le plan d'arpentage du Kettle Valley maintenait une pente continue de 2,2 % entièrement localisée sur la berge nord. Parce qu'on constata rapidement que la berge sud serait plus exposée aux chutes de neige, le V V & E fit l'arpentage d'un nouveau tracé sur la berge nord, reproduisant virtuellement le tracé du Kettle Valley.

Abbotsford to Cannor Trestle List				
Feature	West Mile Post	Survey Stationing	Length	Notes
Abbotsford	31.98	575+29 (Depot)		
Junction	32.46	600+45 (East Wye Switch)		
Bridge 135	32.56	605+26 to 633.47	1821 Feet	(2 Howe Trusses & Trestle)
CPR Crossing	32.80	617+93 (Underneath Bridge 135)		
Bridge 138	33.81	676+14 to 676+91	76 Feet	(6 Bents) Road
Bridge 142	34.43	707+83.4 to 708+55.1	76 Feet	(6 Bents)
Bridge 144	34.49	710+61 to 716+50	594 Feet	(43 Bents) Yale Road
Bridge 150	36.22	799+70 to 800+39.6	70 Feet	(6 Bents)
Kilgard	37.16	848+48 (Depot)		
Bridge 155	37.24	853+03 to 866+50.3	1288 Feet	(89 Bents)
Bridge 157	37.92	889+98 to 891.02	104 Feet	(8 Bents)
Bridge 158	38.01	895+31 to 903+96	882 Feet	(64 Bents)
Bridge 160	38.93	943+67 to 963+90	2044 Feet	(147 Bents)
Bridge 161	39.44	970+42 to 998+42	2800 Feet	(201 Bents)
Bridge 162	40.10	1005+09 to 1006+35	126 Feet	
Bridge 163	40.29	1014+96 to 1045+90	3094 Feet	(222 Bents)
Bridge 164	41.00	1070+26 to 1073+76	350 Feet	(26 Bents)
Bridge 171	43.21	1186+74 to 1190+10	336 Feet	(25 Bents)
Bridge 176	44.40	1249+68 to 1306+81	5713 Feet	(Drawspan & Trestle)
Sumas River	44.61	1260+90 (Under Bridge 176)		
Bridge 177	45.75	1320+85 to 1321+83	98 Feet	
Cannor	46.28	1349+?? (Junction)		

Notes: Sixteen bridges and trestles, and 19,472 feet (almost four miles) of trestling, in the fourteen miles from Abbotsford to Cannor. Gloriously constructed, as was the whole V. V. & E.

Meanwhile, in early 1912, B.C.'s Premier McBride called the fourth election of his political career, basing his election yet again on railway issues. His government would back a new railway, the Pacific Great Eastern (from Vancouver to northern B.C.), would give government aid to the Canadian Northern, and would grant the CPR's Kettle Valley Railway a subsidy of \$10,000 per mile for its line through Coquihalla Pass. For Hill there was nothing. Because Hill's 137-mile line between Wenatchee on Great Northern's main line and Oroville to the north on the 'third main line' was nearing completion, fear was great across the province that its produce, its minerals, and more would even more easily then be sucked down to the United States. One local newspaper screamed that "until a Canadian railway crosses the Hope Mountains, there is no possibility whatever that the Similkameen will cease to be a tributary to the city of Spokane".

In November 1912, an official of Canada's Board of Railway Commissioners wrote the following,

Entretemps, tôt en 1912, le premier ministre McBride de la Colombie-Britannique annonça la tenue des quatrièmes élections de sa carrière en politique, basant sa campagne de nouveau sur des questions ferroviaires. Son gouvernement appuierait un nouveau chemin de fer, le Pacific Great Eastern (de Vancouver vers le nord de la Colombie-Britannique), donnerait des subventions gouvernementales au Canadian Northern et accorderait au Kettle Valley du C.P. une subvention de 10 000 \$ le mille pour sa voie à travers le passage de Coquihalla. Pour Hill, il n'y avait rien. Étant donné que la voie de 137 milles de Hill entre Wenatchee, sur la voie principale du Great Northern, et Oroville vers le nord jusqu'à la « troisième voie principale » était près d'être complétée, on craignait à travers la province que ses denrées, ses minerais et autres seraient alors encore plus facilement attirés vers les États-Unis. Un journal local clama que « jusqu'à ce qu'un chemin de fer canadien traverse les montagnes Hope, il n'y a aucune possibilité que les Similkameen ne cessent d'être tributaires de la ville de Spokane ».

En novembre 1912, un officier de la

subsequent to the board's detailed study of the Coquihalla impasse: "It is my opinion there is no room for the two lines, even if the Coquihalla River was the dividing line between the two companies. The country is very rough. The locations of these lines for long stretches are in many places on perpendicular rock bluffs from three to five hundred feet above the River, and in many instances much higher". He recommended a single line of railway be constructed the entire distance from Coquihalla Summit west to Hope.

It seemed unbelievable; but after years of rancorous confrontation, an agreement between the Great Northern and the CPR was announced on November 15, 1912: the Kettle Valley Railway would construct and own the 49-mile section through Coquihalla Pass from Brookmere west to Hope, and the V V & E would have trackage rights over this line for 999 years in return for an annual rental fee. In return, Hill gave the CPR trackage rights on the 27-mile V V & E stretch from Brookmere to Princeton, a project that would be completed in 1914. Very surprisingly, Hill even gave the Kettle Valley Railway the option of running trains over his 15-mile Curlew-Midway section.

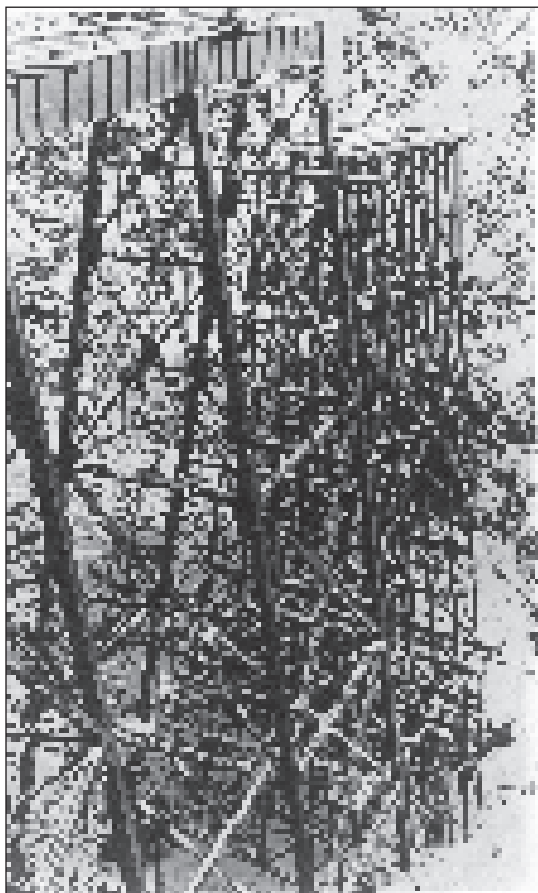
Commission des chemins de fer du Canada écrivit ce qui suit, à la suite d'une étude détaillée de la Commission sur l'impasse de Coquihalla : « Mon opinion est qu'il n'y a pas place pour deux chemins de fer, même si la rivière Coquihalla représentait la séparation entre les deux compagnies. La région est très accidentée. Les tracés de ces voies sur de longues distances se trouvent en maints endroits sur des falaises de roc de trois à cinq cents pieds au-dessus de la rivière et même, en quelques endroits, beaucoup plus haut. » Il recommanda qu'une seule voie de chemin de fer soit construite sur l'entière distance de Coquihalla Summit vers l'ouest jusqu'à Hope.

Cela sembla incroyable, mais, après des années de confrontations orageuses, une entente entre le Great Northern et le C.P. fut annoncée le 15 novembre 1912 : le Kettle Valley construirait et posséderait la section de 49 milles à travers le passage de Coquihalla de Brookmere vers l'ouest jusqu'à Hope et le V V & E aurait des droits de passage sur cette voie durant 999 ans moyennant un paiement annuel de location. En retour, Hill accorda au C.P. des droits de passage sur la section de 27 milles du V V & E de Coalmont à Brookmere, un projet qui serait complété en 1914. De manière fort surprenante, Hill donna même au Kettle Valley l'option de faire rouler des trains sur sa section de 15 milles entre Curlew et Midway.



While the building of the Kettle Valley Railway in the Coquihalla Pass is a story unto itself, we present four photos taken during the construction of the CPR line (with Great Northern running rights) through this most difficult and dangerous terrain. Here we see the Slide Creek bridge under construction on October 17, 1915. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

La construction du Chemin de fer Kettle Valley dans le col Coquihalla est toute une histoire en soi. Voici quatre photos prises durant la construction de la ligne du CPR (avec droits de passage pour le Great Northern) au travers de ce relief difficile et dangereux. Nous apercevons ici le pont Slide Creek en construction en ce 17 octobre 1915. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.



Timber false-work reaches up to receive the steel members of the Ladner Creek trestle on the Coquihalla Subdivision of the Kettle Valley Railway circa 1915. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Vers 1915, érection d'un échafaudage pour recevoir un élément d'acier du pont à chevalets Ladner Creek sur la subdivision Coquihalla du Chemin de fer Kettle Valley. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.



An indication of winter snow conditions in the Coquihalla Pass. One storm is recorded to have dumped 60 feet of snow overnight! Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Un indice des conditions hivernales dans le col Coquihalla. Selon les données météorologiques, une tempête a déjà laissé plus de 60 pieds (18,3 mètres) de neige en une seule nuit! Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.



Railway workers digging out from a snowslide in the Coquihalla circa 1915. Kettle River Museum Archives, Midway, British Columbia.

Vers 1915, des ouvriers s'affairent à dégager une voie après une avalanche de neige à Coquihalla. Archives du Musée Kettle River, Midway, Colombie-Britannique.

Had Hill capitulated, simply given in to his arch enemy? Or was he, even in the closing stages of his life, looking ahead with stunning clarity. There is no easy answer, simply because Hill seems to have left nothing in writing to give us a clue, leaving ample room for speculation. Here are some viable reasons for Hill's action:

1. Hill's V V & E sputtered out in indebtedness because the CPR drove its Kettle Valley Railway into the area to checkmate Hill;
2. In 1916, the year of Hill's death, the Great Northern, writes Michael Malone, had over 36 million dollars tied up in Canadian projects, and hardly any of these pursuits were paying dividends; and
3. Because of Canada's fear of U.S. economic domination, the Americans could truly not pry

Hill avait-il capitulé, se soumettant bonnement à son ennemi juré? Ou regardait-il en avant, même à ce stade avancé de sa vie, avec une lucidité frappante? Il n'y a pas de réponse facile, simplement parce que Hill n'a laissé aucun écrit pour en donner un indice, laissant le champ libre aux spéculations. Voici quelques raisons plausibles expliquant l'action de Hill :

1. Le V V & E de Hill sombra dans les dettes parce que le C.P. poussa son chemin de fer de Kettle Valley dans la région pour le contrecarrer.
2. En 1916, l'année du décès de Hill, le Great Northern, écrit Michael Malone, avait plus de 36 millions de dollars investis dans des projets au Canada et presque aucun de ces projets ne rapportait des dividendes.
3. Parce que le Canada craignait la domination économique des États-Unis, les Américains ne

economic control away from Vancouver, the CPR, and Canada.

The following concerns regarding Hill's expansionist proclivities are apparent in Great Northern's own documentation:

1. The apparent failure of the territory served to keep pace with its earlier growth;
2. The fear of the effects of the Panama Canal's opening in 1914;
3. The enormously increased costs of labour and supplies; and
4. The constantly increasing burden of taxation.

Barrie Sanford in his landmark McCulloch's Wonder suggests the following reasons:

1. The introduction of government regulation of railway rates and the rising power of the railway trade unions cut back on competition between all railroads;
2. The growing political tensions in Europe (which would very soon cause the Great War of 1914-1918), along with the slowing American economy, limited the sources of capital for expansion;
3. Hill was of advancing age and diminishing influence in the affairs of the Great Northern; and
4. Tariff barriers between the two countries were a powerful deterrent to a free trade, coupled with the defeat, in Canada in the national election of 1911, of the Liberal party under Sir Wilfrid Laurier. The Liberals had called for trade reciprocity.

On October 25, 1914, in a brief informal ceremony, Louis Hill drove the last spike at Brookmere of the V V & E's line west from Coalmont.

James J. Hill died unexpectedly on May 29, 1916, and with him died any serious interest in British Columbia by Great Northern management.

Nonetheless, Vancouver's Province newspaper reported the following, on July 13, 1916, under the heading "Connection Will Be Made With CNR to Hope -- Service From Interior Over KVR":

By working two and three shifts of men night and day, the Great Northern Railway has completed its grade and track around Sumas Lake, and the line is now completed to Chilliwack junction [Cannor], where some work in connecting up the tracks with the Canadian Northern will be completed within a week. With this work done there only remains some little work further eastward when the coast will have a new line of railway through southern British Columbia, and train service will start from Spokane and Grand Forks direct to the coast by way of the Boundary and Similkameen extensions, the new line from Hope eastward and the Fraser Valley to

pouvaient pas en vérité arracher le contrôle de l'économie de Vancouver, du C.P. et du Canada.

Les préoccupations suivantes à l'égard des penchants expansionnistes de Hill sont apparentes dans la documentation même du Great Northern :

1. L'échec apparent du territoire desservi à soutenir le taux de croissance de ses débuts.
2. La crainte des répercussions de l'ouverture du canal de Panama en 1914.
3. Les coûts énormément accrus de la main-d'œuvre et des fournitures.
4. Le fardeau toujours croissant de la taxation.

Barrie Sanford propose les raisons suivantes :

1. L'introduction de la réglementation gouvernementale touchant les tarifs ferroviaires et le pouvoir croissant des syndicats de main-œuvre ferroviaire freinèrent la compétition entre toutes les compagnies de chemin de fer.
2. Les tensions politiques grandissantes en Europe (qui causeraient peu après la Grande Guerre de 1914-1918), de même qu'un ralentissement de l'économie américaine, limitèrent les sources de capital pour l'expansion.
3. Hill prenait de l'âge et son influence dans les affaires du Great Northern diminuait.
4. Les barrières tarifaires entre les deux pays étaient un puissant obstacle au libre échange, allié au fait de la défaite, au Canada, lors des élections nationales de 1911, du Parti libéral sous la direction de Sir Wilfrid Laurier. Les libéraux avaient fait appel à la réciprocité dans le commerce.

Le 25 octobre 1914, lors d'une brève cérémonie, Louis Hill enfonça, à Brookmere, le dernier clou de la voie vers l'ouest du V V & E en provenance de Coalmont.

James J. Hill mourut soudainement le 29 mai 1916 et avec lui disparut tout intérêt sérieux de la direction du Great Northern à l'égard de la Colombie-Britannique.

Malgré tout, le journal The Province de Vancouver publia ce qui suit, le 13 juillet 1916, sous l'entête Jonction sera faite à Hope avec le CNR --- Service de l'intérieur par le KVR :

« En faisant besogner deux et trois équipes de travailleurs nuit et jour, le Great Northern Railway a complété son tracé et sa voie autour du lac Sumas et la ligne vers l'est est maintenant terminée jusqu'à la jonction de Chilliwack [Cannor], où quelques travaux pour raccorder les rails avec ceux du Canadian Northern Railway seront parachevés d'ici une semaine. Avec la réalisation de cet ouvrage il ne reste seulement que quelques petits travaux à l'est pour que la côte ait une nouvelle ligne de chemin de fer à travers la partie septentrionale de la Colombie-Britannique. Le service de train partira de Spokane et Grand Forks directement vers

Colebrook, where connection will be made both northward to New Westminster and Vancouver and southward to Seattle. It is expected that this road will be open to train service by August 1. Through trains will be run from Spokane [author's emphasis] and local trains from Grand Forks.

On July 31, 1916, when the CPR's Brookmere-to-Hope section opened for regular service, Hill's 502-mile Spokane-to-Vancouver line was finally ready for business. Yet all Great Northern dared to inaugurate at the Vancouver end was a three-times-a-week mixed train service between Vancouver and Hope, and even this token gesture was discontinued in 1919.

Only one train ever operated the entire distance between Vancouver and Spokane or vice versa, and that was a tribute by Louis Hill to his father: it left Vancouver on September 27, 1916, stopped overnight 195 miles along at Princeton, and continued the following day on to Spokane, peopled only by Louis Hill and a select group of Great Northern officials.

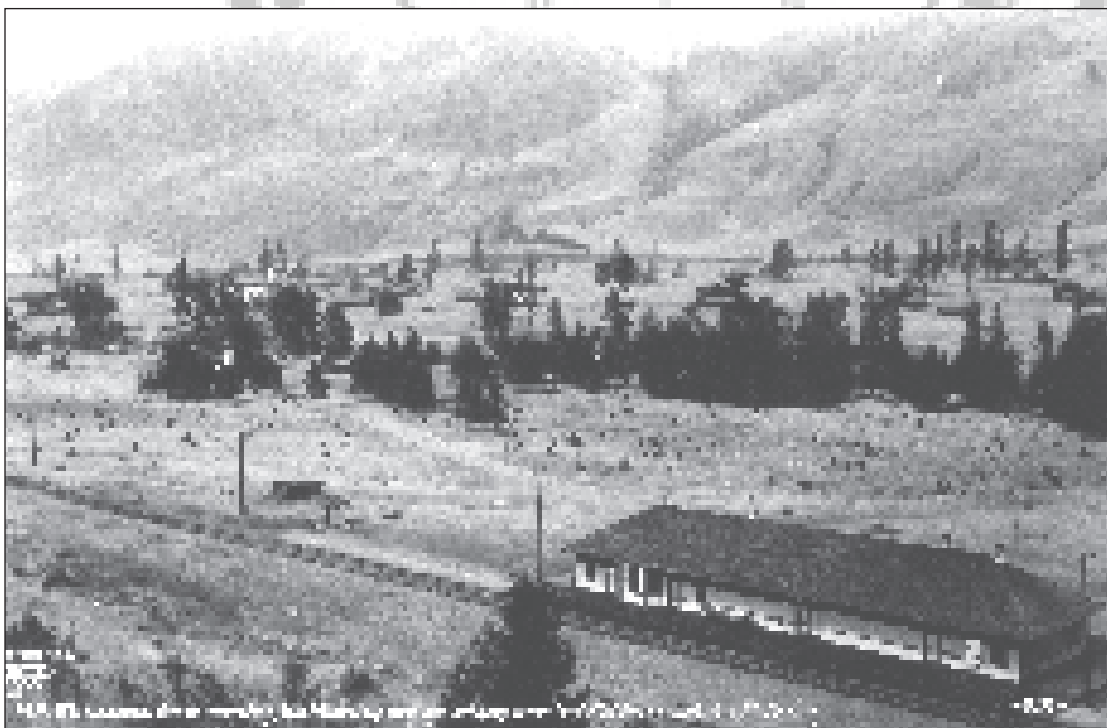
As Hill and friends were making the only passage of the complete line ever made, abandonment of much of this "third main line" was already being vigorously discussed in St. Paul by Great Northern's upper echelon. A railroad built to the highest standards --- one of the most expensive per mile ever built, anywhere --- was beginning its demise at its inaugural!

la côte par les prolongements de Boundary et de Similkameen, de la nouvelle ligne de Hope vers l'ouest et celle de la Fraser Valley jusqu'à Colebrook, où une correspondance sera faite vers le nord jusqu'à Vancouver et New Westminster et vers le sud vers Seattle. Il est attendu que cette ligne sera ouverte au service ferroviaire d'ici le 1er août. Les trains express partiront de Spokane (c'est l'auteur qui s'opuligne) et les trains locaux de Grand Forks. »

Le 31 juillet 1916, lorsque la section de Brookmere à Hope du C.P. fut ouverte pour le service régulier, la ligne de 502 milles de Hill de Spokane à Vancouver fut enfin prête pour l'exploitation. Toutefois, tout ce que le Great Northern osa inaugurer à l'extrémité de Vancouver fut un service de train mixte trois fois par semaine entre Vancouver et Hope, et même ce geste symbolique fut interrompu en 1919.

Un seul train parcourut l'entière distance entre Vancouver et Spokane, et vice versa... un hommage de Louis Hill à son père : le train partit de Vancouver le 27 septembre 1916, s'arrêta pour la nuit à Princeton après 195 milles, et continua le jour suivant jusqu'à Spokane, transportant seulement Louis Hill et un groupe distingué d'officiers du Great Northern.

Alors que Hill et ses amis effectuaient ce voyage unique dans l'histoire, l'abandon d'une grande partie de cette troisième voie principale était déjà énergiquement discuté à St. Louis par les cadres supérieurs du Great Northern. Un chemin de fer construit selon les normes les plus élevées --- un des plus coûteux par mille jamais construit dans quelque endroit que ce soit --- amorçait sa disparition dès son inauguration!



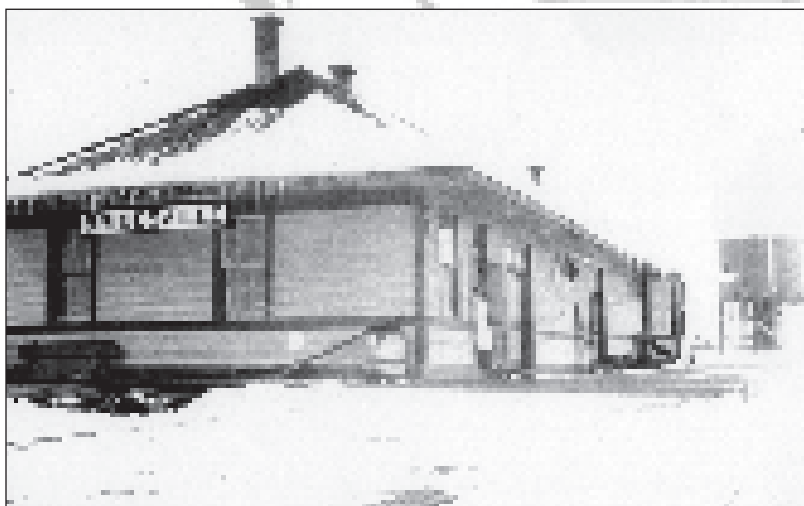
View looking north on August 29, 1934 showing the Great Northern depot at Midway; note the CPR eastbound train in the distance. James Mattson collection.

Vue en direction nord montrant la gare de Midway du Great Northern en ce 29 août 1934. À noter, le train du CPR en direction est, loin en arrière-plan. Collection James Mattson.



Great Northern's Myncaster Depot and section house in 1935. Susan Dahlo, Author's collection.

La gare et le bâtiment de canton du Great Northern à Myncaster en 1935. Susan Dahlo. Collection de l'auteur.



Bridesville depot was located two stations west of Myncaster; this view taken in 1924 shows the Great Northern depot and water tower. Ken Atkey, Author's collection.

La gare de Bridesville est située à deux arrêts à l'ouest de Myncaster. Cette photo, prise en 1924, nous montre la gare du Great Northern et le château d'eau. Ken Atkey, collection de l'auteur.



A Great Northern westbound freight approaches the depot at Bridesville in 1924; note the Great North Western Telegraph and Cable Office sign, a real collector's item today! Ken Atkey, Author's collection.

Un train de marchandises en direction ouest s'approche de la gare de Bridesville en 1924. À noter, l'enseigne du Great North Western Telegraph Office, un objet qui fait l'envie des collectionneurs de nos jours! Ken Atkey, collection de l'auteur.

The presidents' files of the Great Northern show that before the end of May 1917, the removal of the track between Molson and Oroville, 25 miles, had been discussed several times (it actually lasted another fourteen years). One of Great Northern's most profoundly imaginative railway feats --- the be-trestled 14 miles between Abbotsford and Cannor --- was rendered useless by the destruction, in 1920, by Great Northern, of its connection with the Canadian Northern at Cannor: this segment was only four years old; and the section west to Kilgard would be abandoned in 1924, nine miles of the most expensive construction any railway had ever dared.

Les dossiers des présidents du Great Northern montrent qu'avant la fin de mai 1917, l'enlèvement des rails entre Molson et Oroville, 25 milles, avait été discuté plusieurs fois (cela continua de fait 14 autres années). Un des tours de force ferroviaire les mieux imaginés du Great Northern --- les 14 milles tout en ponts sur chevalets entre Abbotsford et Cannor --- fut rendu inutile par la démolition, en 1920, par la compagnie, de sa jonction avec le Canadian Northern à Cannor : cette section datait seulement de quatre ans et celle vers l'ouest jusqu'à Kilgard fut abandonnée en 1924, soit 9 milles de la construction la plus coûteuse qu'une compagnie de chemin de fer ait jamais osé entreprendre.

†Daily except Sunday. ‡Monday, Wednesday and Friday.
Trains No. 397 and 398 are straight passenger trains between Cloverdale and Vancouver.

SUMAS, CLOVERDALE AND HAZELMERE.

No. 394	No. 397	No. 387	No. 387	Miles	Table No. 63 Pac. Time	No. 388	No. 384	No. 395	No. 398
Mixed Tu. & Fri.	Mixed Tu.Th. & Sat.	Mixed Tu. & Fri.	Mixed Mo.We. Th. Sat.			Mixed Daily Ex. Su.	Mixed Tu.Th. & Sat.	Mixed Tu. & Fri.	Mixed Tu.Th. & Sat.
.....	5 30	7 00	0	Lv..... Sumas.... Ar	5 45	.....	.....	.....
.....	5 32	7 02	1	.... Huntingdon....	5 43	.....	.....	.....
5 50	7 15	7 15	4	.... Abbotsford....	5 30	.....	6 55	.....
6 20	9	.... Kilgard....	.....	.....	6 25	.....
.....	7 30	7 30	8	.... Pinegrove....	5 05	.....	.....	.....
.....	7 55	7 55	13	.... Aldergrove....	5 50	.....	.....	.....
.....	8 10	8 10	17	.... Otter....	4 25	.....	.....	.....
.....	8 35	8 35	22	.... Lincoln....	4 10	.....	.....	.....
.....	3 35	9 00	8 40	29	.... Cloverdale....	3 45	4 20	.....	9 45
.....	4 00	.....	8 55	34	.... Hazelmere....	.....	4 05	.....	9 05

Great Northern 1915 timetable Sumas to Hazelmere. Author's collection.

L'horaire 1915 du Great Northern entre Sumas et Hazelmere. Collection de l'auteur.

Cloverdale to Abbotsford was shut down in 1929; Molson to Oroville in 1931; Princeton to Hedley in 1934; Curlew to Molson in 1935; Abbotsford to Kilgard in 1942; Keremeos to Hedley in 1955; west of Brookmere to Hope (the Kettle Valley-built segment) in 1959; Oroville to Keremeos in 1972; and Princeton to west of Brookmere in 1989.

All that remains of James J. Hill's magnificent 371-mile Marcus-to- Cloverdale fantasy is the 38-mile stretch built by Canadian Northern between Hope and Cannor, and the original 55 miles, Marcus to Curlew. The CPR's Kettle Valley Railway disappeared without fanfare from the face of the earth, and the Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company was formally liquidated on December 31, 1944.

La section Cloverdale à Abbotsford fut fermée en 1929, Molson à Oroville en 1931, Princeton à Hedley en 1934, Curlew à Molson en 1935, Abbotsford à Kilgard en 1942, Keremeos à Hedley en 1955, de l'ouest de Brookmere jusqu'à Hope (la section construite par le Kettle Valley) en 1959, Oroville à Keremeos en 1972 et Princeton jusqu'à l'ouest de Brookmere en 1989.

Tout ce qui reste du splendide caprice de 371 milles entre Marcus et Cloverdale de James J. Hill est la section de 38 milles construite par le Canadian Northern entre Hope et Cannor et les premiers 55 milles de Marcus à Curlew. Le Kettle Valley Railway du C.P. disparut sans fanfare de la surface de la planète et la Vancouver, Victoria and Eastern Railway and Navigation Company fut officiellement liquidée le 31 décembre 1944.

GREAT NORTHERN RAILWAY'S 371-MILE
MARCUS TO CLOVERDALE PROJECT, 1902-1916
CONSTRUCTION:

- 1902- Marcus to Curlew (building west)
- 1905- Curlew to Midway (building west)
- 1906- Midway to Molson (building west)
- 1907- Molson to Keremeos (building west)
- 1907- Cloverdale to 1.38 miles east of Cloverdale
(building east)
- 1908- 1.38 miles east of Cloverdale to Abbotsford (and
to Sumas, building east)
- 1909- Keremeos to Princeton (building west)
- 1911- Princeton to Coalmont (building west)
- 1912- Abbotsford to 7.82 miles east of Abbotsford
(building east)
- 1913- 7.82 miles east of Abbotsford to 12.86 miles east of
Abbotsford (building east)
- 1914- Coalmont to Brookmere (building west)
- 1915- Cannor to Hope (built by Canadian Northern
Railway, now Canadian National)
- 1916- Hope to Brookmere (built by CPR's Kettle Valley
Railway)
- 1916- 12.86 miles east of Abbotsford to Cannor (1.04
miles) to connect with C.N.

WITHDRAWAL:

- 1920- Cannor west to bridge 176 abandoned
- 1924- Kilgard east to bridge 176 abandoned
- 1929- Cloverdale to Abbotsford shut down (officially
abandoned 1933)
- 1931- Molson to Oroville abandoned
- 1934- Princeton to Hedley shut down (officially
abandoned 1937)
- 1935- Curlew to Molson abandoned
- 1942- Abbotsford to Kilgard abandoned
- 1955- Keremeos to Hedley abandoned
- 1959- west of Brookmere to Hope abandoned
- 1972- Oroville to Keremeos shut down (officially
abandoned 1985)
- 1989- Princeton to west of Brookmere abandoned

Only the 38-mile Hope-Cannor and 55-mile Marcus-Curlew sections remain.

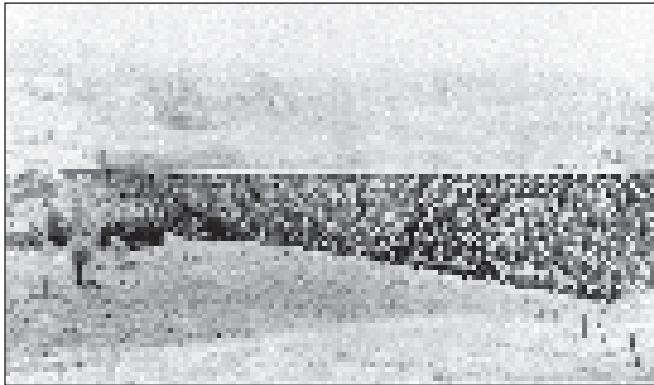
LE PROJET DE 371 MILLES MARCUS-
CLOVERDALE DU CHEMIN DE FER GREAT
NORTHERN, 1902-1916
CONSTRUCTION

- 1902- De Marcus à Curlew
- 1905- De Curlew à Midway
- 1906- De Midway à Molson
- 1907- De Molson à Keremeos
- De Cloverdale à un point 1,38 mille à l'est de
Cloverdale
- 1908- D'un point 1,38 mille à l'est de Cloverdale à
Abbotsford (et à Sumas)
- 1909- De Keremeos à Princeton
- 1911- De Princeton à Coalmont
- 1912- D'Abbotsford à un point 7,82 milles à l'est
- 1913- D'un point 7,82 milles à l'est d'Abbotsford à un
point 12,86 milles à l'est d'Abbotsford
- 1914- De Coalmont à Brookmere
- 1915- De Cannor à Hope (construit par le Canadian
Northern Railway, devenu le Canadien National)
- 1916- De Hope à Brookmere (construit par le Kettle
Valley Railway du Canadien Pacifique)
- d'un point 12,86 milles à l'est d'Abbotsford à
Cannor (1,04 mille) pour joindre le C.N.

DISPARITION

- 1920- De Cannor vers l'ouest jusqu'au pont 176 :
abandon
- 1924- De Kilgard vers l'est jusqu'au pont 176 : abandon
- 1929- De Cloverdale à Abbotsford : fermeture
(officiellement abandonné en 1933)
- 1931- De Molson à Oroville : abandon
- 1934- De Princeton à Hedley : fermeture (officiellement
abandonné en 1937)
- 1935- De Curlew à Molson : abandon
- 1942- D'Abbotsford à Kilgard : abandon
- 1955- De Keremeos à Hedley : abandon
- 1959- De l'ouest de Brookmere à Hope : abandon
- 1972- D'Oroville à Keremeos : fermeture (officiellement
abandonné en 1985)
- 1989- De Princeton à l'ouest de Brookmere : abandon

Seules les sections Hope-Cannor (38 milles) et Marcus-Curlew (55 milles) subsistent.



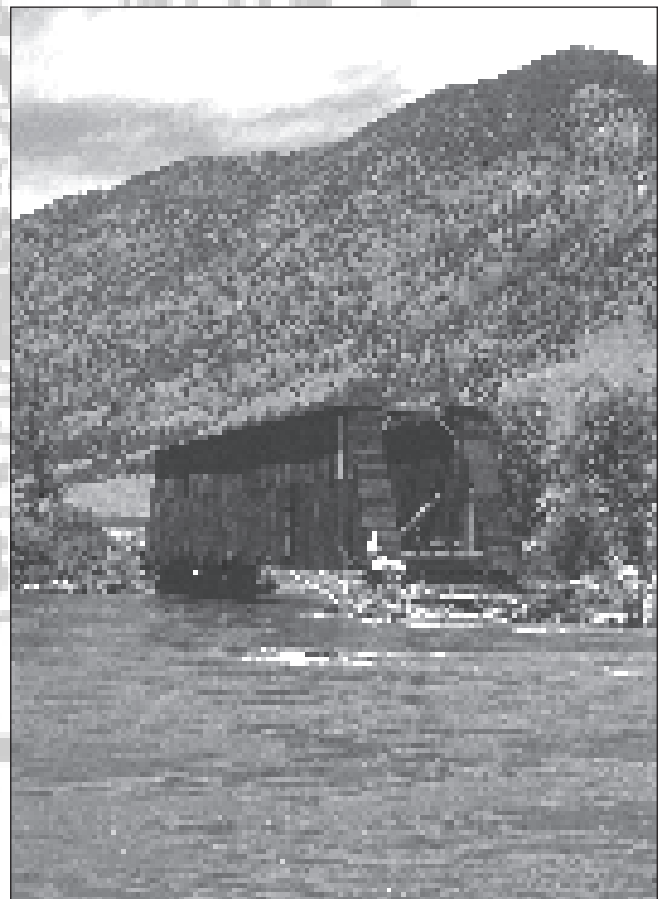
Crew removing steel on the Myncaster trestle in 1936. Okanagan Archive Trust Society, GNR 037, www.oldphotos.ca.

Une équipe retirant l'acier sur le pont à chevalets de Myncaster en 1936. Archives de l'Okanagan Trust Society, GNR 037, www.oldphotos.ca.



This appears to be a Great Northern track removal crew working near Myncaster in 1936. Panoramio website.

Une importante équipe d'enlèvement de voie du Great Northern près de Myncaster en 1936. Site Internet de Panoramio.



In the spring of 1972, the Similkameen River washed out Bridge 7 which was located just south of Similkameen station. By this time, the only shippers on this segment of Hill's 'Third Main Line' were fruit growers near Keremeos, B.C. Several BN reefers were stranded because of the flooding and were eventually trucked out by 1974 as the GN abandoned the line between Oroville, Washington and Keremeos, British Columbia. The distinctive wooden Howe truss design is evident in these photos from 1972. Philip Mason.

Au printemps 1972, la rivière Similkameen a emporté le pont no 7, situé au sud de la gare de Similkameen. À cette époque, les seuls clients de cette section de la Troisième voie principale de Hill sont des producteurs de fruits près de Keremeos, C.-B. Quelques wagons réfrigérés sont abandonnés après l'inondation et seront éventuellement remplacés par le transport routier en 1974, le GN ayant abandonné la ligne entre Oroville dans l'État de Washington et Keremeos en Colombie-Britannique. Le design particulier des chevalets de bois du pont Howe est visible sur cette photo de 1972. Philip Mason.



The wooden truss bridge just north of Keremeos survived the floods of 1972, it received concrete piers replacing the wooden ones. This view is from 1991, the bridge carries the Asnola road, access to the Cathedral Lakes Provincial Parks. Philip Mason.

Vue datant de 1891 du pont à chevalets de bois, juste au nord de Keremeos, qui a survécu à l'inondation de 1972. Des piles de béton ont remplacé, depuis lors, ceux en bois. Ce pont supporte maintenant le chemin Asnola, l'accès au parc provincial de Cathedral Lakes. Philip Mason.

The Great Northern line from Keremeos to Hedley (and the Nickle Plate copper mine) was abandoned in 1955 after the mines closed. Bridge 5 was originally 683 feet long, including two wooden Howe truss spans. Following abandonment of the railway, it served as a road bridge for many years. These photos show bridge 5 in 1979. In 1980 whitewater rafting enthusiasts received permission to remove all bridges on the Similkameen River except the Ashnola Bridge just north of Keremeos. Bridge 5 was burned in 1980. Philip Mason.

La ligne du Great Northern de Keremeos à Hedley (et la mine de cuivre Nickel Plate) est abandonnée en 1955 après la fermeture de la mine. Le pont no 5 avait à l'origine une longueur de 683 pieds (208 mètres), incluant les deux enjambées de bois Howe. Après l'abandon du chemin de fer, il a servi de pont routier durant plusieurs années. Ces photos illustrent le pont en 1979. En 1980, des amateurs de rafting ont reçu l'autorisation de retirer tous les ponts de la rivière Similkameen excepté le pont Ashnola, juste au nord de Keremeos. Le pont no 5 fut incendié en 1980. Philip Mason.



BIBLIOGRAPHY

Malone, Michael P., James J. Hill: Empire Builder of the Northwest. Norman, Oklahoma. University of Oklahoma Press, 1996.

Sanford, Barrie, McCulloch's Wonder. North Vancouver, B. C.: Whitecap Books, 1977.

SINCERE THANKS TO OUR PHOTO SOURCES

Brian Wilson, Okanagan Archive Trust Society, Penticton
Henry Ewert, Author

Ian Smith, Pacific Coast Division CRHA

Jeffrey Bloohm, Mid-Continent Railway Museum

Josee Vallerand, CRHA Archives

Kelly-Ann Turkington, Royal British Columbia Museum
Archives

Kris Foulds, The Reach Gallery Museum, Abbotsford

Linda Prior, Kettle River Museum Society, Midway

Nicholas Brown, Touchstones Archives - Museum of Art
and History, Nelson

Philip Mason

Ray Warren

Robert Hunter, West Coast Railway Association
Archives

Sue Adrain, Boundary Museum Society, Grand Forks

BIBLIOGRAPHIE

MALONE, Michael P. James J. Hill: Empire Builder of the Northwest, Norman, Oklahoma, University of Oklahoma Press, 1996.

SANFORD, Barrie. McCulloch's Wonder, North Vancouver, B. C., Whitecap Books, 1977.

MAPS

Thanks to James Taylor for drawing our three maps.

BACK COVER TOP: Great Northern steamer 959 greets a sizable crowd at White Rock, B.C. as it pauses on its northward journey to Vancouver, circa 1905. The express business is handled by the Great Northern Express Company and telegrams will be handled by Western Union. The Swift style train order signals 959 to "STOP for restricting train orders". Okanagan Archive Trust Society.

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: La locomotive à vapeur 955 du Great Northern entre en gare de White Rock C.B., vers 1905. Une foule compacte attend de monter à bord pour se diriger vers le nord et Vancouver. Les petits colis seront confiés au Great Northern Express et les télégrammes seront envoyés par la Western Union. Le signal de type Swift devant la gare a obligé le mécanicien à s'arrêter pour recevoir des commandes affectant la marche du train. Okanagan Archives Trust Society, www.oldphotos.ca.

BACK COVER BOTTOM: White Rock again, about a half century later. Great Northern E7 510 has paused alongside Boundary Bay and will soon be on the last lap of its northward journey from Seattle to Vancouver. Happily, these vistas can still be seen from the Talgo coaches of Amtrak's Vancouver - Seattle service. CRHA Archives, Fonds Bailey.

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: La E7 no 510 du Great Northern fait son arrêt à la même gare de White Rock un demi-siècle plus tard. Le train longe le Boundary Bay au cours de sa route vers le nord entre Seattle et Vancouver. Heureusement, ces magnifiques paysages peuvent être encore admirés par les passagers d'Amtrak sur ce même parcours. Archives ACHF, Fonds Bailey.

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit canadianrailwayobservations.com

Pour des nouvelles concernant le chemin de fer canadien, s'il vous plaît visitez le:

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



Canadian Rail

110, rue St. Pierre, St.-Constant, Quebec
Canada J5A 1G7

Postmaster: If undelivered within 10 days,
return to sender, postage guaranteed.

