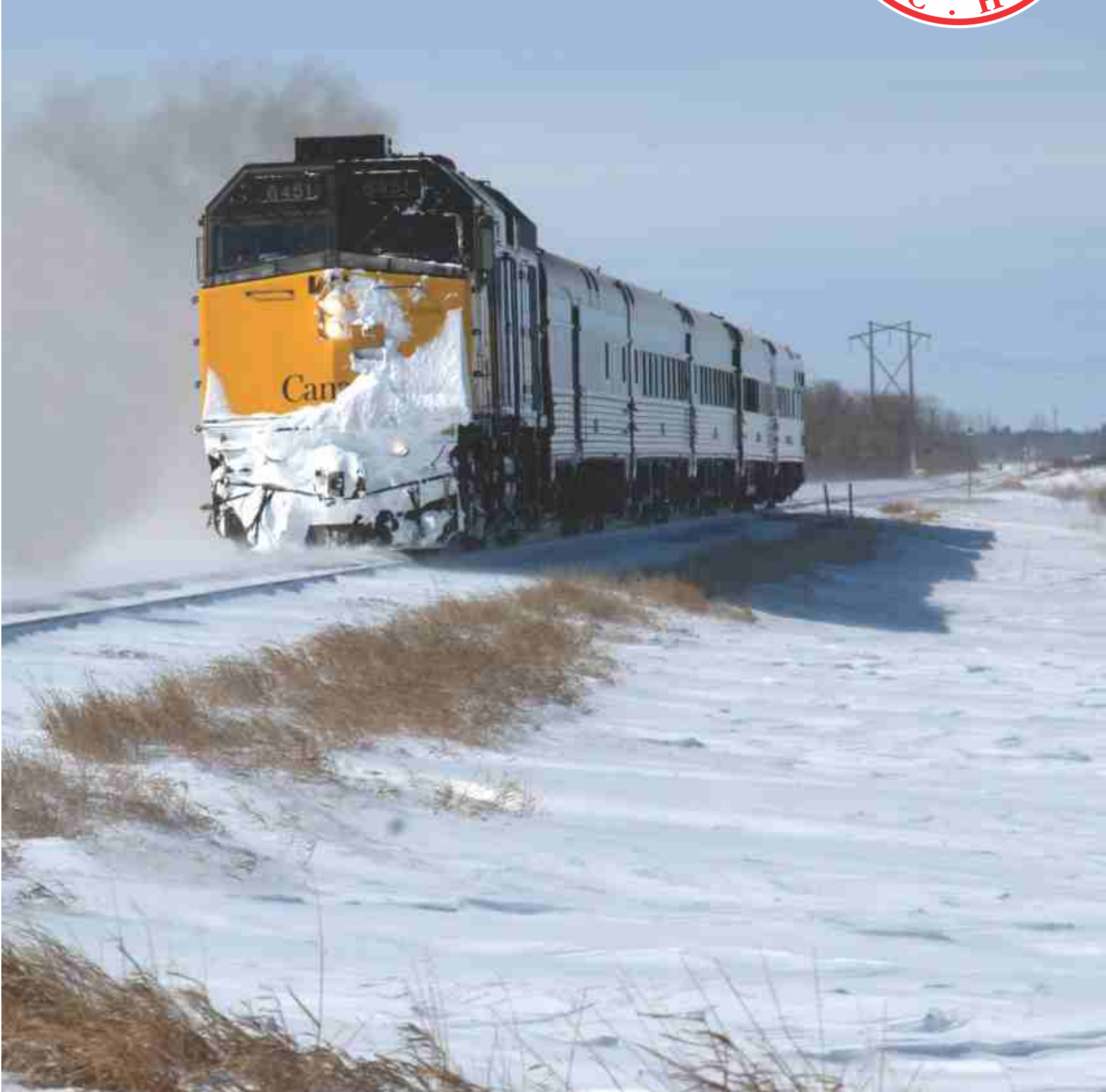


**The Origins of the Canadian Northern Railway, Part 1 Manitoba;
Stan's Photo Gallery; Heritage Business Car**
**Les origines du Canadian Northern Railway (CNo), 1^{re} partie: Manitoba;
Les photos de Stan; Le patrimoine ferroviaire**

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 570 • JANUARY - FEBRUARY • 2016





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 Origins of the Canadian Northern Railway (CNoR), Part 1 / Les origines du Canadian Northern Railway (CNoR), by / par Douglas N. W. Smith	3
Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan, by / par Stan Smaill.	22
Heritage Business Car	46

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.

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une corporation, sans but lucratif, formée de membres volontaires, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:
CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7
Membership Dues for 2016:
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, 80 Lakeshore Road, # 101, Pointe Claire, QC, H9S 4H6, 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: Jean-Maurice Boissard, Luc Hamilton, Gilles Lazure, Jacques Loiseau, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Micheline Vaillancourt

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Pub Cité

FRONT COVER: Approximately 86 miles of the original 123 miles built by Mackenzie and Mann under the Lake Manitoba Railway and Canal Company charter is still in service between Gladstone to just north of Dauphin. VIA train 692 is southbound from Churchill and was photographed at Ochre River, Manitoba on the original LMR&CC right of way on March 26, 2009. Mark A. Perry

PAGE COUVERTURE: Environ 86 des 123 milles originalement construits par Mackenzie and Mann sous la charte de la Lake Manitoba and Canal Company, sont encore utilisés entre Gladstone et nord de Dauphin. Parti de Churchill, le train 692 de VIA était en direction sud lorsque photographié à Ochre River, Manitoba, sur la voie originale du LMR&CC, le 26 mars 2009. Mark A. Perry

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

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.



Canadian Heritage

Patrimoine canadien



The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522
L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

The Origins of the Canadian Northern Railway:

Part 1 - Manitoba

by Douglas N W Smith

Translation: Jean-Maurice Boissard

Les origines du Canadian Northern Railway (CNoR)

1^{re} Partie: Manitoba

Par Douglas N W Smith

Traduction : Jean-Maurice Boissard

“Begun in 1896 with a little line in Manitoba, the Canadian Northern will have achieved the welding together of a great railway system totaling nearly 10,000 miles in 1914. It will be more than a mere transcontinental, for it will be complete with feeding branch lines over all parts of Canada. It will have its steamships, its hotels, its grain elevators, its express, its telegraph, its sleeping, parlor and dining cars. It will be a short line across the continent, and it will go on growing – and developing Canada.” – “Across a Continent – The Empire's Royal Road,” Canadian Northern Railway, c. 1913

« Commencé en 1896 avec une petite ligne au Manitoba, le Canadian Northern aura rassemblé en 1914, l'ensemble d'un grand réseau ferroviaire totalisant près de 16 000 km (10 000 milles). Ce sera plus qu'un réseau transcontinental, car il sera complet avec des embranchements partout au Canada. Il aura ses bateaux à vapeur, ses hôtels, ses élévateurs [céréales], ses Express, son télégraphe, ses wagons-lits, ses salons et ses wagons-restaurants. Ce sera une courte ligne à travers le continent, qui continuera de grandir – et participera au Développement Canada – À travers un continent – La voie royale de l'Empire », Canadian Northern Railway, c. 1913

Introduction:

2015 marked the 100th anniversary of the Canadian Northern Railway (CNoR) completing its transcontinental line. The last spike was driven at Basques, British Columbia, a point 59 miles west of Kamloops Junction, on January 23, 1915. Most the remainder of the year was spent completing ballasting, finishing permanent bridges and repairing several tunnels that caved in. The line finally opened to through freight and passenger service in November of that year. This capped an amazing period of growth. The CNoR proudly boasted that it had laid the equivalent of more than a mile of track each day for the past 18 years. Sadly, Mackenzie and Mann's reach exceeded the capacity of the areas they served to provide sufficient freight and passenger traffic to pay their railway's expenses and debt charges.

Even as the transcontinental line was being completed, debate raged in the Dominion Parliament during the spring and summer of 1915 as to whether the CNoR should receive more financial aid or be nationalized. One unidentified MP expressed the frustration that many felt with the railway problem in his remarks that appeared in the Financial Post on March 21, 1914, “Canada did not ask Mackenzie and Mann to build the CNoR, a different situation compared with the CPR or GTP. Influenced by ambition, or stirred by their restless energy, they undertook to build a monument for themselves in the shape of a transcontinental railway. Now [when] they are in financial straits they come to the country's representatives, and say if you do not see us

Introduction :

L'année 2015 a marqué le 100^e anniversaire de l'achèvement de la ligne transcontinentale du CNoR. Le dernier crampon a été planté à Basques, en Colombie-Britannique, à 95 km (59 milles) à l'ouest de Kamloops Junction, le 23 janvier 1915. Le restant de l'année se passe essentiellement à compléter le ballastage, à finir les ponts permanents et à réparer plusieurs tunnels qui ont cédé. La ligne ouvre enfin au fret et aux passagers en novembre de cette même année qui marque l'apogée du CNoR, ce dernier se vantant d'avoir construit l'équivalent de plus d'un mille de voie par jour pendant les 18 dernières années. Malheureusement, la capacité de trafic (fret et passagers) des zones desservies par Mackenzie et Mann ne peut payer les dépenses et les frais de la dette du chemin de fer.

Même si la ligne transcontinentale est en cours d'achèvement, les débats font rage dans les couloirs du Parlement du Dominion au cours du printemps et de l'été de 1915 pour savoir si le CNoR devrait recevoir plus d'aide financière ou être nationalisé. Un député non identifié exprime la frustration que beaucoup partagent quant au problème de la voie ferrée dans ses remarques qui paraissent dans le Financial Post du 21 mars 1914 : « Le Canada n'a pas demandé à Mackenzie et Mann de construire le CNoR, une situation différente par rapport au CPR ou au GTP. Poussés par l'ambition, ou animés par leur énergie infatigable, ils ont entrepris de construire un monument pour eux-mêmes sous la forme d'un chemin de fer transcontinental. Maintenant, [quand] ils sont dans

through we will not be responsible for the financial disaster or setback the country may have.”

To mark this major milestone in the development of the Canadian rail network, this article will look at the factors leading up to the creation of the CNoR and its first major accomplishment the linking of unsettled Manitoba prairie lands to the head of Lake Superior.

une situation financière difficile, ils viennent voir les représentants du pays, et disent que si vous ne les aidez pas ils ne seront pas responsables de la catastrophe financière ou d'un revers que le pays peut avoir. »

Pour marquer cette étape importante dans le développement du réseau ferroviaire canadien, cet article se penchera sur les facteurs qui ont mené à la création du CNoR et à sa première grande réalisation, la liaison avec les territoires non développés des prairies du Manitoba à la tête du lac Supérieur.

LIST OF ABBREVIATIONS USED	
Abbreviation	Railway Name
CNoR	Canadian Northern
CPR	Canadian Pacific
D&W	Duluth & Winnipeg Railroad
DSS&A	Duluth South Shore & Atlantic
DS&W	Duluth Superior & Western
LMR&CC	Lake Manitoba Railway and Canal Company
M&NW	Manitoba and North Western
M&SE	Manitoba and South Eastern
NPR	Northern Pacific
NP&M	Northern Pacific and Manitoba
O&R	Ontario and Rainy River
PAD&W	Port Arthur, Duluth & Western
W&HBR&SSC	Winnipeg & Hudson Bay Railway & Steamship Company
W&HB	Winnipeg & Hudson Bay
WGN	Winnipeg Great Northern
WSE	Winnipeg South Eastern

False Starts – The Lure of the North

“For twenty years, from the date hereof, no line of railway shall be authorized by the Dominion Parliament to be constructed south of the CPR . . . to within fifteen miles of latitude 49 degrees [the American border].” – Section 15, Canadian Pacific Railway Act, 1881

The construction of the Canadian Pacific Railway's transcontinental railway in the early 1880s threw open millions of acres of open prairie lands to farm settlement. The Section 15 clause prohibiting any railway from building across the border for 20 years rankled westerners. Many felt the CPR's monopoly allowed it to charge exorbitant rates, placing prairie farmers at a

Faux départs - La ruée vers le Nord

« Pendant vingt ans, à compter de la date des présentes, aucune ligne de chemin de fer ne devra être autorisée à être construite par le Parlement fédéral au sud du CPR. . . à moins de quinze milles du 49 degrés de latitude [frontière américaine] ». – Section 15, Loi Chemin de fer Canadien Pacifique, 1881

La construction du chemin de fer transcontinental du Canadien Pacifique dans les années 1880 ouvre des millions d'acres de terres des prairies à la colonisation agricole. L'interdiction, pendant 20 ans, dans le contrat du gouvernement fédéral avec le chemin de fer, de toute liaison ferroviaire à l'ouest du Canada avec les lignes américaines concurrentes, irrite les gens de l'Ouest. Beaucoup estiment que ce monopole permet à la

disadvantage in selling their crops to Central Canadian and foreign buyers.

With the border closed to competition, Manitoba's farmers looked north to Hudson Bay as an alternate route. The bonus with the Hudson Bay route was it would cut hundreds of miles off of the distance grain had to travel to the massive import market of Great Britain.

One who shared this vision was Hugh Sutherland, a native of Prince Edward Island, who had gone west in 1874 to serve as the Superintendent of Public Works for the Northwest Territories for the newly elected Liberal government of Alexander Mackenzie. Seeing the potential of the west, Sutherland became a permanent resident of Winnipeg in 1878. His job allowed him to find choice timber limits. He made a fortune supplying lumber for building projects during the Winnipeg real estate boom of 1881 and 1882. Besides being a lumberman, Sutherland was a promoter. He secured a charter for the Winnipeg & Hudson's Bay Railway and Steamship Company (W&HBR&SSC) in 1880 from the Dominion government for a line to be built from Winnipeg to the mouth of the Nelson River on Hudson Bay. Little noted provision in the Act authorized a branch line from the Winnipeg-Hudson Bay main line running west of Lake Winnipegosis to a junction with CPR main line. The Dominion Parliament also granted a charter to a competing scheme, The Nelson Valley Railway & Transportation Company (NVR&TC), to build from a point on the north shore of Lake Winnipeg to a point on the Churchill River near Hudson Bay. This scheme relied upon grain from southern Manitoba farms being shipped in boats up the lake to the railway.

Given Prime Minister Macdonald's strong support for the CPR transcontinental line, it seems odd that these two charters passed with scarcely any debate in Parliament. The competition of the two schemes for investment effectively prevented either from securing funding needed to start construction. That may have been exactly why Macdonald allowed Parliament to charter the two projects in the same year. After much fruitless vilification of each other's scheme, the two railways agreed to amalgamate in 1883. The following year the W&HBR&SSC bought out the assets and rights of the NVR&TC for \$10,970.

William Murdoch's 1884 survey for the W&HBR&SSC painted a glowing picture of the benefits from the construction of a 593 mile railway from Winnipeg to a port for ocean going steamships at Limestone Falls on the Nelson River. His report stated, “. . . the Canadian Pacific Railway and its branches west, south and south-west of Winnipeg, are all tributary to the

compagnie de facturer des tarifs exorbitants aux agriculteurs des Prairies, les plaçant dans une situation désavantageuse pour la vente de leurs récoltes aux acheteurs du Canada central et étrangers.

Avec la fermeture des frontières à la concurrence, les agriculteurs du Manitoba cherchent un itinéraire alternatif, au nord vers la baie d'Hudson. L'avantage de la route de la baie d'Hudson est qu'il réduit de centaines de milles la distance pour acheminer le grain au marché d'importation massive de la Grande-Bretagne.

Parmi ceux qui partagent cette vision, Hugh Sutherland, natif de l'Île-du-Prince-Édouard, parti vers l'ouest en 1874 comme surintendant des travaux publics pour les Territoires du Nord-Ouest pour le gouvernement libéral nouvellement élu d'Alexander Mackenzie. Voyant le potentiel de l'Ouest, Sutherland devient résident permanent de Winnipeg en 1878. Il fait rapidement fortune à partir de concessions forestières et il obtient du gouvernement la fourniture du bois pour des projets de construction pendant le boom immobilier de 1881-1882 à Winnipeg. En plus d'être forestier, Sutherland est aussi un promoteur. Il obtient du gouvernement fédéral une charte pour le Winnipeg et Hudson Bay Railway et Steamship Company (W & HBR&SSC) en 1880 pour la construction d'une ligne à partir de Winnipeg jusqu'à l'embouchure de la rivière Nelson sur la baie d'Hudson. Une disposition peu remarquée, incluse dans la Loi, concerne un embranchement à partir d'un point sur le CPR à l'ouest de Winnipeg à travers la région à l'ouest du lac Winnipegosis jusqu'à une jonction avec la ligne principale Winnipeg-Baie d'Hudson. Le Parlement fédéral accorde également une charte à la compagnie des chemins de fer Nelson Valley Railway & Transportation Company (NVR & TC) pour construire une ligne à partir d'un point sur la rive nord du lac Winnipeg à un point sur la rivière Churchill près de la baie d'Hudson. Ceci permet au grain des fermes du sud du Manitoba de remonter le lac jusqu'au chemin de fer.

Compte tenu du soutien du Premier ministre Macdonald pour le projet de chemin de fer transcontinental, il semble étrange que ces deux chartes aient été adoptées presque sans débat au Parlement. La création de deux projets, cependant en concurrence pour les investissements, ont effectivement empêché l'obtention de fonds nécessaires pour commencer la construction. C'est peut-être la raison pour laquelle le Parlement fédéral a autorisé les deux projets concurrents dans la même année. Après beaucoup de dénigrements infructueux de part et d'autre, les deux chemins de fer décident de fusionner en 1883. L'année suivante, le W & HBR&SSC rachète les actifs et droits du NVR & TC pour 10 970 \$.

L'enquête de William Murdoch en 1884, pour le W & HBR&SSC, donne une image éclatante des avantages de la construction d'un chemin de fer de 954 km

Hudson's Bay Railway, it being the shortest road to the sea; no corporation, however powerful, can coerce the channels of commerce, and the outlet is via Hudson's Bay.”

Facing an election in 1884, Macdonald's government gave the W&HBR&SSC a land grant of 6,400 acres a mile to cool the antipathy of western voters. To woo investors, the province agreed to provide \$6,400 a mile subsidy. The province planned to raise the money by using the federal land grant as security for a new bonds issue.

The first sod for the line was turned some nine miles northwest of Winnipeg on October 9, 1886. Present at the event was a Mr. Donald Mann, one of the line's contractors. His partners in the contract included William Mackenzie and James Ross. When construction work was suspended for the winter about 41 miles of rails had been laid northwards to a point between Lake Manitoba and Lake Winnipeg.

Despite the brave beginning, troubles arose in 1887. Ottawa raised a string of objections that delayed the transfer of the land grant. These included the failure to meet the construction standards specified in the contract, failure to secure right of way clearances from the municipalities, and finally a decision that 50 miles of line had to be completed before the transfer could occur.

The worried province dispatched Alphonse Larivière, the provincial treasurer, to meet with Prime Minister Macdonald late in the year. Larivière thought he had secured Macdonald's approval for the transfer of the land grant to the W&HBR&SSC. Macdonald later denied that an agreement had been reached, throwing the provincial finances into confusion. This led to the resignation of the Norquay government in December of that year.

Why did Macdonald – the leader of the Conservative Party – bring down a fellow Conservative? Speculation centres on his displeasure with the Norquay's government championing the Red River Valley Railway, which the province chartered in 1887 to link Winnipeg with the Northern Pacific Railway near Emerson on the American border. Ignoring Ottawa's bluster and disallowance of its legislation, construction of the Red River Valley Railway (RRV) began that year. Recognizing that Section 15 had become a political liability, the Macdonald government negotiated its cancellation with the CPR early 1888 by offering to guarantee payment on a new \$15 million bond issue to be used to upgrade the transcontinental line and rolling stock.

(593 milles) de Winnipeg à un port pour navires océaniques à vapeur à Limestone Falls, sur la rivière Nelson. Dans son rapport, il déclare : « ... le chemin de fer Canadien Pacifique et ses branches à l'ouest, au sud et au sud-ouest de Winnipeg, sont tous tributaires du chemin de fer de la Baie d'Hudson, c'est le plus court chemin vers la mer; aucune société, si puissante soit-elle, ne peut contraindre les circuits commerciaux, et le débouché se fait par la baie d'Hudson ».

Face à une élection en 1884, le gouvernement de Macdonald donne au W & HBR&SSC une concession de 6 400 acres par mille (NDT : de voie posée, environ 1 620 ha par km de voie posée) pour refroidir l'animosité de l'Ouest. Pour séduire les investisseurs, la province accepte de fournir 6 400 \$ de subvention par mille (4 000 \$/km) en utilisant la subvention fédérale à titre de garantie.

La première pelletée de terre pour la ligne a lieu à environ 14,5 km (9 milles) au nord-ouest de Winnipeg le 9 octobre 1886. M. Donald Mann, l'un des entrepreneurs de la ligne, est présent. Ses partenaires au contrat sont William Mackenzie et James Ross. Lorsque les travaux de construction s'arrêtent pour l'hiver, environ 66 km (41 milles) de rails ont été posés vers le nord jusqu'à un point situé entre les lacs Manitoba et Winnipeg.

Malgré les débuts courageux, les problèmes surgissent en 1887. Ottawa soulève une série de griefs pour transférer les concessions, disant que le chemin de fer ne répond pas aux normes spécifiées dans le contrat et a échoué à obtenir des autorisations pour les emprises avec les municipalités traversées. Finalement, il est décidé que 80 km (50 milles) de la ligne devront être achevés avant que le transfert ne se fasse.

Lorsque Alphonse Larivière, le trésorier de la province, rencontre le Premier ministre Macdonald en fin d'année, il pense avoir obtenu l'approbation de Macdonald pour le transfert de la concession à la W & HBR&SSC. Ces terres servent à garantir les obligations que la province a émises pour payer les entrepreneurs ferroviaires. Macdonald niera plus tard qu'un accord a été atteint, jetant les finances de la province dans la confusion. Cela conduit à la démission du gouvernement Norquay en décembre de cette même année.

Pourquoi Macdonald, le chef du Parti conservateur, descend-il un confrère conservateur? La spéculation se concentre sur son mécontentement vis-à-vis du gouvernement Norquay qui encourage le chemin de fer du Red River Valley (RRV). En 1887, ignorant les fanfaronnades et désavouant la législation d'Ottawa, la province commence, avec le RRV, la construction d'une ligne pour relier Winnipeg au Northern Pacific Railway, près d'Emerson à la frontière américaine. Reconnaissant que l'article 15 est devenu une responsabilité politique, le gouvernement Macdonald négocie son annulation avec le CPR au début de 1888, en offrant de garantir le paiement sur une nouvelle émission de 15 M \$ d'obligations à

The Americans Arrive

“The office of Vice President of the Northern Pacific and Manitoba [Railway] Company has been elevated in importance to a much greater height than that of Attorney-General. Indeed, it has virtually been made a Cabinet position, and the gentleman would be more fitly known now as the Hon. The Vice President.” – Winnipeg Free Press, January 31, 1890 commenting on the appointment of Attorney-General Joseph Martin to the Vice Presidency of the NP&M and the great potential for conflict in the two roles.

With the disallowance clause lifted, the work on the RRV was pushed. However, before the line was completed in October 1888, the province sold the line to the Northern Pacific Railway (NPR). In recognition of its new owners, the RRV was renamed the Northern Pacific & Manitoba Railway (NP&M). At the time, the NPR was the northernmost transcontinental railway in the United States, stretching from the Lake Superior port city of Duluth, Minnesota, to the Pacific coast port of Tacoma, Washington. The sales agreement legislation, which received royal assent on September 4th, required the NP&M to build branches from Winnipeg to Portage la Prairie and from Morris to Brandon and gave the province the power to approve rates. In exchange, the province guaranteed 5% interest on construction bonds up to \$6,400 per mile and exempted the railway from any provincial taxation. The sales agreement prohibited the NP&M from being leased or sold or giving running rights to the CPR or its American subsidiary the Minneapolis, St Paul & Sault St Marie Railroad. Any other railway could seek running rights on the NP&M and, if the parties could not reach an agreement, the parties could seek arbitration with the province holding the deciding vote.

Faced with a largely empty provincial treasury and no Dominion land grant, the province could not assist the W&HBR (the Steamship Company part of the name was dropped in 1887). Construction remained stalled, though Hugh Sutherland, now a Liberal Member of Parliament in Ottawa, worked tirelessly to reactivate the project. With the NP&M in operation, the provincial government felt no further need for the alternative line to Hudson Bay and repudiated its guarantee on the W&HBR's bonds in 1889.

Enter Mackenzie and Mann

“... the contractors will construct and complete the line of railway from a point at the end of the forty miles already constructed, or from such other point as may be agreed upon between the Company and the Contractors running either East or West of Lake Manitoba . . .” –

utiliser pour mettre à niveau la ligne transcontinentale et le matériel roulant.

Les Américains arrivent

« Les responsabilités du vice-président du Northern Pacific & Manitoba [Railway] Company ont été élevées à une hauteur beaucoup plus importante que celles du Procureur général. En effet, c'est pratiquement un poste au Cabinet, et le monsieur serait plus correctement connu maintenant comme l'hon. Vice-président », Winnipeg Free Press du 31 janvier 1890 commentant la nomination du Procureur général Joseph Martin à la vice-présidence du Northern Pacific & Manitoba (Railway) Company (NP & M) et le grand potentiel de conflit dans les deux rôles

La clause de révocation levée, les travaux sur le RRV reprennent. Toutefois, avant que la ligne ne soit achevée en octobre 1888, la province la vend au Northern Pacific (NPR). En reconnaissance de ses nouveaux propriétaires, le RRV est rebaptisé le NP & M. À l'époque, le NPR était le chemin de fer transcontinental le plus au nord des États-Unis, allant de la ville portuaire de Duluth sur le lac Supérieur, au Minnesota, au port de Tacoma, Washington, sur la côte du Pacifique. La législation en matière de contrat de vente, qui a reçu la sanction royale le 4 septembre, demande à la NP & M de construire des embranchements de Winnipeg à Portage la Prairie et de Brandon à Morris, et donne à la province le pouvoir d'approuver les tarifs. En échange, la province garantit 5% d'intérêt sur les obligations de construction jusqu'à 4 000 \$ par km (6 400 \$ par mille) et le chemin de fer est exempté de tout impôt provincial. Le contrat de vente interdit au NP & M d'être loué ou vendu ou d'accorder des droits de passage au CPR ou à sa filiale, le Minneapolis, St Paul & Sault St Marie Railroad. Tout autre chemin de fer pourra demander des droits de passage sur le NP & M et, si les parties ne parviennent pas à s'entendre, le prix sera fixé par arbitrage avec la province détenant le vote prépondérant.

Confrontée à un trésor provincial quasiment vide et à aucune subvention pour les terres fédérales, la province ne peut aider le W & HBR (la partie des bateaux à vapeur a été abandonnée en 1887). La construction est arrêtée, même si Hugh Sutherland, maintenant membre libéral du Parlement d'Ottawa, travaille sans relâche pour réactiver le projet. Le NP & M étant opérationnel, le gouvernement provincial répudie sa garantie sur les obligations du W & HBR en 1889.

Arrivent Mackenzie et Mann

« . . . les entrepreneurs vont construire et compléter la ligne de chemin de fer d'un point à l'extrémité des quarante milles déjà construits, ou de tel autre point qui pourra être convenu entre la Société et les entrepreneurs en passant par l'est ou l'ouest du lac

Contract was signed May 12, 1891 between W&HBR and Mackenzie, Mann, Holt and Ross.

Despite the waning interest by the province, Sutherland continued to promote the W&HBR and quickly seemed to be on the verge of success. In 1890, the Dominion government extended its charter another four years and only required completion of 290 miles of line to the Saskatchewan River to earn its land grant. Then in April 1891, the Manitoba government agreed to pay \$1.5 million to the railway provided that it complete 100 miles of line before the end of that year and reach Hudson Bay within five years. On May 12, 1891, the W&HBR signed a new agreement with its original contractors to resume construction from Winnipeg north to the Saskatchewan River. The contractors were Donald Mann, Herbert S Holt and James Ross of Montreal, and William Mackenzie of Toronto. Finally, the Dominion government agreed later that year to pay the railway \$80,000 a year for 20 years to carry the mail, government supplies and materials. With interest figured at 4%, this amount would have been sufficient to pay the interest on \$2 million worth of capital. The railway could assign the contract to raise funds during construction.

Manitoba. . . ", Contrat signé le 12 mai 1891 avec W & HBR et Mackenzie, Mann, Holt et Ross.

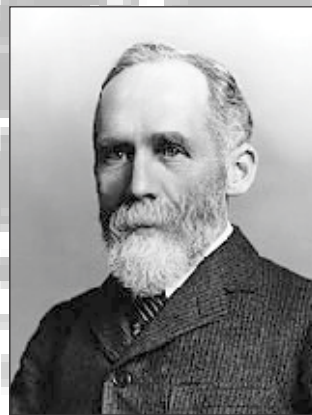
Malgré la baisse d'intérêt de la province, Sutherland continue de promouvoir le W & HBR et semble être rapidement sur le point de réussir. En 1890, le gouvernement du Dominion prolonge sa charte de quatre ans et n'exige que l'achèvement de 467 km (290 milles) de voie jusqu'à la rivière Saskatchewan pour obtenir la concession des terres. Puis, en avril 1891, le gouvernement du Manitoba accepte de payer 1,5 M \$ au chemin de fer à condition qu'il complète 160 km (100 milles) de ligne avant la fin de cette année et atteigne la baie d'Hudson dans les cinq ans. Le 12 mai 1891, le W & HBR signe un nouvel accord avec ses sous-traitants initiaux pour reprendre la construction de Winnipeg-Nord jusqu'à la rivière Saskatchewan. Les entrepreneurs sont Donald Mann, Herbert S Holt et James Ross, de Montréal, et William Mackenzie, de Toronto. Enfin, cette année-là, le gouvernement du Dominion accepte de payer au chemin de fer 80 000 \$ par année pendant 20 ans pour transporter le courrier, les fournitures et les matériaux gouvernementaux. Avec l'intérêt figuré à 4%, ce montant sera suffisant pour payer les intérêts sur le capital de 2 M \$. Le chemin de fer pouvait céder le contrat pour lever des fonds lors de la construction.



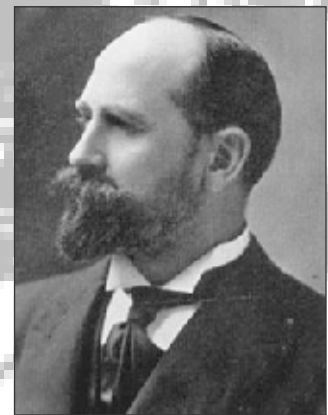
Donald Mann



Herbert S. Holt



James Ross



William Mackenzie

All photos courtesy of Wikipedia

The contract Sutherland signed with his four contractors specified that the railway could follow one of two routes: either continue northwards from the end of the original 40 miles of track laid in 1886 or follow an alternate route running west of Lake Manitoba through the Lake Dauphin region. In the fall of 1891 the W&HBR employed Alexander Stewart to study the two routes. In a letter dated December 28, 1891, he recommended the route running west of Lake Manitoba saying: "The result of my observations is such as to lead me to the belief that a line starting about 20 miles out on

Le contrat signé avec Sutherland et ses quatre entrepreneurs précise que le chemin de fer pourrait suivre un de deux trajets : soit continuer vers le nord à partir de la fin des 40 milles originaux de voies de 1886 ou suivre une autre route en passant à l'ouest du lac Manitoba. À l'automne de 1891, le W & HBR embauche Alexander Stewart pour étudier les deux itinéraires. Dans une lettre datée du 28 décembre 1891, il recommande la route passant à l'ouest du lac Manitoba en disant : « Le résultat de mes observations me conduit à penser qu'une ligne commençant à environ 32 km (20 milles) sur les 64 km (40 milles) existants et allant vers l'ouest jusqu'à un

the existing forty miles and running Westerly to a point at or near Gladstone, thence Northerly to Meadow Portage crossing Waterhen River [this river connects Lake Winnipegosis to Lake Manitoba] on the East side, and thence Northerly to Grand Rapids . . . is the best one to adopt. My reasons for coming to that that conclusion are principally that it would accommodate and open up the best agricultural country; that it would develop the lumbering and fishing interests on Lake Winnipegosis by connection at Meadow Portage . . .”

Stewart followed up his report on the location for the line with one looking at the financial projections for the route via the west side of Lake Manitoba. He estimated that the area served by the line would produce 11 million bushels of grain, 10,000 to 20,000 tons of lumber, and 3,000 to 5,000 tons of fish. On account of the light gradients through the largely flat country, the operating costs would be lower than on any other line in the province. Net profit (excluding interest and debt repayment) was estimated at over \$85,000 for the first years.

Indicative of their strained relationship with Sutherland (he owed the contractors and British company that provided the rails over \$400,000), the contractors had their own engineer, M Neilson, prepare an independent assessment. Neilson concurred with Stewart's report and recommended that the new line start at Mile 20 on the built, but unused, W&HBR&SSC line.

Despite the financial support of the two levels of government, there remained some dark clouds. Endeavouring to forestall a play by the CPR to extend its land grant selection to the Dauphin region, Sutherland wrote to the Minister of the Interior on August 25, 1891 asking that no land grants be made in the Lake Dauphin District until his railway completed its location survey. More importantly, British financiers refused to loan Sutherland the funds needed to resume construction. The company's record of failure to pay for the work undertaken in 1886 and scandal surrounding the possible misappropriation of provincial funds – Greenway alleged that Premier Norquay had received \$40,000 from Sutherland to fight the 1887 election – left a sour taste in Britain. Then the 1893 depression halted any new investments in railway projects. Sutherland could only hope for better times.

Meanwhile, the 40 miles of rails laid in 1886 lay rusting in the prairie sun.

Canadian Sons of the Soil Become Railway Builders

“James J Hill has said that he (Dan Mann) is the greatest railway builder in the world. Thirty years ago

point à ou près de Gladstone, puis, de là vers le nord de Meadow Portage en traversant la rivière Waterhen [qui relie le lac Winnipegosis au lac Manitoba] sur le côté est, et de là vers le nord jusqu'à Grand Rapids. . . est le meilleur trajet à adopter. Mes raisons pour en venir à cette conclusion sont principalement le fait qu'on pourrait étendre et desservir une meilleure région agricole et qu'on pourrait développer la foresterie et la pêche sur le lac Winnipegosis avec une connexion à Meadow Portage...».

Stewart poursuit son rapport sur le tracé de la ligne par le côté ouest du lac Manitoba en examinant les projections financières. Il estime que la zone desservie par la ligne pourrait produire 11 millions de boisseaux de grain, 10 000 à 20 000 tonnes de bois et de 3 000 à 5 000 tonnes de poissons. En raison des faibles gradients à travers le pays en grande partie plat, les coûts d'exploitation seraient plus faibles que sur toute autre ligne dans la province. Le bénéfice net (excluant les intérêts et le remboursement de la dette) est estimé à plus de 85 000 \$ pour les premières années.

Signe de leur relation tendue avec Sutherland (il doit aux entrepreneurs et à la société britannique qui a fourni les rails plus de 400 000 \$, ce qui correspond assez bien à la pleine valeur du travail accompli sans tenir compte des 250 000 \$ que la province a remis à l'entreprise pour la soutenir en attendant l'octroi de terres du Dominion devant garantir ses obligations hypothécaires), les entrepreneurs font réaliser une évaluation indépendante par leur propre ingénieur, M Neilson. Neilson est d'accord avec le rapport de Stewart et recommande que le début de la nouvelle ligne soit au point milliaire 20 sur la partie de la ligne du W & HBR&SSC déjà construite mais inutilisée.

Malgré le soutien financier des deux paliers de gouvernement, il reste quelques nuages sombres. Désireux de prévenir une combine du CPR pour étendre sa sélection de concession au district de Dauphin, Sutherland écrit au ministre de l'Intérieur le 25 août 1891, demandant qu'aucune des concessions effectuées dans le district du lac Dauphin ne puisse se faire avant que la compagnie de chemin de fer n'ait terminé ses relevés. Plus important encore, les financiers britanniques refusent de prêter à Sutherland les fonds nécessaires pour reprendre la construction. Le défaut de paiement pour le travail accompli en 1886 et le scandale entourant un possible détournement de fonds provinciaux de l'entreprise [Greenway avait allégué que le premier ministre Norquay avait reçu 40 000 \$ de Sutherland pour financer son élection en 1887] ont laissé un goût amer en Grande-Bretagne. Après 1893 la dépression interrompant les nouveaux investissements dans des projets de chemin de fer, Sutherland ne peut qu'espérer des jours meilleurs.

Pendant ce temps, les 60 km (40 milles) de rails posés en 1886 rouillent sous le soleil des Prairies.

Mann was several dollars worse off than nothing.” – Moncton Transcript, September 3, 1909

Mackenzie and Mann both came from small farms in southern Ontario – Mackenzie from a hard scrabble farm near Kirkfield and Mann from a farm near Acton. After leaving studies to be a Methodist minister, Mann tried his hand at farming, driving logs on rivers, and running a saw in a shingle mill. Mackenzie had been a school teacher before he joined his brother's contracting company. In 1874, Mackenzie and the brother secured a contract to supply bridges and other wooden structures along the Victoria Railway being built north from Lindsay. On this job, he met George Laidlaw, the railway's promoter, James Ross, the chief engineer and general manager, and Herbert Holt, then a surveyor and office boy. Mackenzie completed his contract on time and within budget. He then worked with Ross and Holt on Laidlaw's Credit Valley Railway. These contacts proved useful. After Ross became Manager of construction and Holt, his superintendent, on the mountain section of the CPR, Mackenzie received major contracts to supply timber and build bridges, stations and other wooden structures.

Like Mackenzie, Mann had turned to railway work at first taking out logs and trimmings for ties for the CPR line being built from Winnipeg to Pembina on the US border. This was followed by contracts for building the CPR roadbed in the west. The two men met in 1884 when working on CPR contracts in British Columbia. After the transcontinental line was completed, the CPR kept Mackenzie busy working on snow sheds while Mann, Ross and Holt went to Manitoba to construct the W&HBR. Mann also had a contract to grade 25 miles of the Manitoba & Northwestern Railway that was building westward from Portage la Prairie towards its goal of Yorkton. In 1887, Mackenzie and Mann secured adjacent contracts on the CPR Montreal-Saint John Short Line project in Maine. It was about this time that they decided to form a partnership. The following year, Mackenzie, Mann and Holt followed Ross to the Northwest Territories to work on the construction of the Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railway from Regina to Prince Albert via Saskatoon. When they moved on to the Calgary & Edmonton Railway in 1890, Ross was the contractor, Mann did the clearing and grading, Holt laid the track and Mackenzie built bridges and other wooden structures.

Des Canadiens de souche deviennent des bâtisseurs d'empires ferroviaires

« James J Hill dit qu'il (Dan Mann) est le plus grand constructeur de chemin de fer dans le monde. Il y a trente ans, Mann ne valait pas un sou », Moncton Transcript du 3 septembre 1909

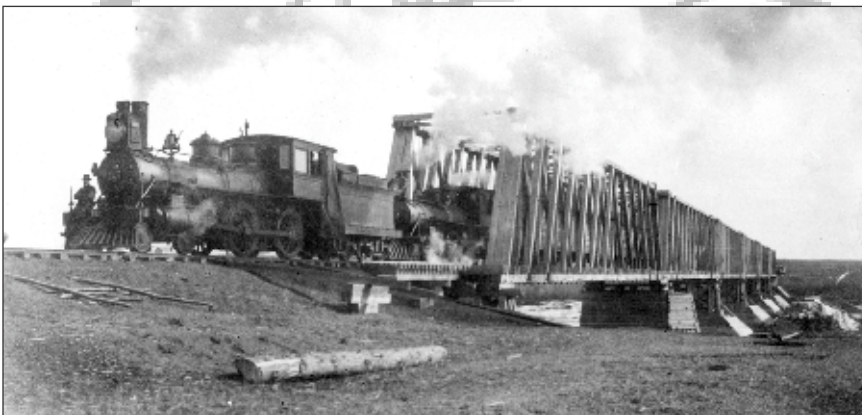
Mackenzie et Mann viennent tous deux de petites exploitations agricoles du sud de l'Ontario : Mackenzie d'une ferme minable près de Kirkfield et Mann d'une ferme près d'Acton. Après avoir abandonné ses études pour devenir pasteur méthodiste, Mann tente sa chance dans l'agriculture, la drave sur les rivières ou comme scieur dans une usine de bardeaux. Mackenzie est instituteur avant de rejoindre l'entreprise de construction de son frère. En 1874, Mackenzie et son frère obtiennent un contrat pour fournir des ponts et autres structures en bois le long du Victoria Railway, alors en construction au nord de Lindsay. Lors de ce contrat, il rencontre George Laidlaw, le promoteur de la voie ferrée, James Ross, l'ingénieur en chef et directeur général, et Herbert Holt, alors arpenteur et garçon de bureau. Mackenzie termine son contrat à temps en respectant le budget. Il travaille ensuite avec Ross et Holt sur le Credit Valley Railway de Laidlaw. Ces contacts s'avèrent utiles. Après que Ross soit devenu directeur de la construction et Holt son surintendant, Mackenzie reçoit d'importants contrats pour la fourniture de bois et la construction de ponts, gares et autres structures en bois sur la section de montagne du CPR.

Comme Mackenzie, Mann commence son travail au chemin de fer pour la première fois sur les billots et les traverses pour la ligne du CPR en cours de construction entre Winnipeg et Pembina, à la frontière des États-Unis. Et, par la suite, sur des contrats pour la construction de la banquette de la voie du CPR à l'ouest. Les deux hommes se rencontrent en 1884 lorsqu'ils travaillent sur des chantiers du CPR en Colombie-Britannique. Quand la ligne transcontinentale est achevée, le CPR garde Mackenzie pour travailler sur les paravalanches tandis que Mann, Ross et Holt vont au Manitoba pour la construction de la W & HBR. Mann a aussi un contrat pour évaluer 40 km (25 milles) du Manitoba & Northwestern Railway à l'ouest de Portage la Prairie vers Yorkton. En 1887, Mackenzie et Mann assurent des contrats conjoints sur le projet du CPR Montréal-Saint-John Short Line dans le Maine. C'est à cette époque qu'ils décident de s'associer. L'année suivante, Mackenzie, Mann et Holt suivent Ross dans les Territoires du Nord-Ouest pour travailler à la construction du Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railway, entre Regina et Prince Albert via Saskatoon. Quand ils arrivent sur le Calgary & Edmonton Railway, en 1890, Ross est l'entrepreneur, Mann fait le déboisement et le terrassement, Holt pose la voie et Mackenzie construit les ponts et autres structures en bois.



Two views of Mackenzie's impressive wooden bridge over the South Saskatchewan River at Saskatoon on the Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railway circa 1890. Most of the bridge was destroyed by an ice-jam in 1904. Saskatoon Public Library LH-3092 and LH-24

Deux aspects de l'impressionnant pont de bois de Mackenzie and Mann, au-dessus de la rivière South Saskatchewan, sur le Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railway, circa 1890. Une portion majeure du pont fut détruite par un embâcle en 1904. Saskatoon Public Library LH-3092 et LH-24



The Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railway was leased to the CPR between 1899 and 1904, here we see an early CPR train crossing the bridge over the South Saskatchewan River. Saskatoon Public Library LH-3060

Le Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway fut loué au CPR de 1899 à 1904. Nous voyons ici un des premiers trains du CPR traversant le pont de la rivière South Saskatchewan. Saskatoon Public Library LH-3060

The Honourable Edgar Dewdney, Lieutenant-Governor of the North-West Territories, turning the first sod of the Calgary & Edmonton Railway at Calgary, Alberta in 1890. The Glenbow Museum NA-3320-8

L'Honorable Edgar Dewdney, Lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, soulève la première pelletée de terre sur le Calgary & Edmonton Railway, Alberta, en 1890. Glenbow Museum NA-3320-8





The Calgary & Edmonton Railway never intended to own its own rolling stock. Upon completion, the railway was leased to the CPR for 999 years. Here we see an historic meet between a wood and coal fired locomotives near Innisfail, Alberta circa 1899. The Glenbow Museum NA-103-4

Le Calgary & Edmonton Railway n'a jamais eu l'intention de posséder son propre matériel roulant. Lorsque complété, il fut loué au CPR pour 999 ans. Nous voyons ici une rencontre historique, près d'Innisfail, Alberta, entre des locomotives chauffées respectivement au bois et au charbon, autour de 1899. Glenbow Museum NA-103-4

The profits they earned from their railway contracts were substantial. With the conclusion of the Calgary & Edmonton Railway project, railway construction in the Dominion slowed. In the early 1890s, the four took up with a different type of railway – electric ones running on city streets. After Mackenzie took over the horse-powered Toronto Street Railway, he formed

Les bénéfices réalisés avec leurs contrats de chemin de fer sont substantiels. Avec la conclusion du projet Calgary & Edmonton Railway, la construction ferroviaire dans le Dominion ralentit. Au début des années 1890, les quatre se lancent dans un type de chemin de fer différent : les tramways électriques dans les rues des villes. Après que Mackenzie a repris le chemin de fer hippomobile de Toronto, il forme la Toronto Railway Company qui débute ses opérations électriques en 1892. Holt et Ross développent les tramways électriques à Montréal. Mackenzie, Mann et Holt débute l'entreprise des tramways à Winnipeg la même année. Mackenzie ratisse au-delà du Dominion, en exploitant des tramways au Brésil, au Mexique, dans les Caraïbes et même à Birmingham, en Angleterre.

West India Electric Company, Limited

5%

First Mortgage Bonds

The Company owns and operates all tramway, light and power plants in Kingston, Jamaica.

For the past five years average net earnings were more than three times Bond interest, while for 1910 and 1911, net earnings were nearly four times Bond interest.

Prices to yield 5 3/4%.

Royal Securities Corporation, Limited

161 St. James St., Montreal
 Toronto Quebec Halifax
 Ottawa London, Eng.



All photos courtesy of Wikipedia

the Toronto Railway Company which started electric operation in 1892. Holt and Ross brought electric streetcars to Montreal. Mackenzie, Mann and Holt entered the street railway business in Winnipeg the same year. Mackenzie cast his net beyond the Dominion, operating street railways in Brazil, Mexico, the Caribbean and even Birmingham, England.

Mann was more of a plunger than Mackenzie and invested heavily in mining ventures in British Columbia. Mann was the partner who took the first step from railway contracting to railway ownership. His chosen target was the Lake Manitoba Railway & Canal Company (LMR&CC) - a failed railway project in western Manitoba that ran through the region of the province that two engineers, Alexander Stewart and M. Neilson, had written favorably about in December 1891. The country to be traversed was not much different from that traversed by the Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan or the Calgary & Edmonton, which the partners had constructed, so it was not difficult for Mann to gauge the cost that would be involved. Soon he would be discussing his new little project with his partner, William Mackenzie.

Rails to Dauphin Country

“The settlers of the Dauphin district are very much in earnest in desiring a railway . . . It may be that unknown to the public, a scheme is in process of incubation that will furnish the Dauphin settlers with the accommodation so necessary to their prosperity.” - Editorial in Winnipeg Free Press, October 22, 1895

The first proposal for a line in this part of the province dated to 1883 when the Manitoba legislature chartered the Gladstone, Lake Dauphin & Duck Mountain Railway (GLD&DM) with powers to build a line from Gladstone northerly to the boundary of the province. At Gladstone a junction would be made with the Portage, Westbourne & Northwestern Railway (PW&N) whose first train had chuffed into Gladstone from Portage la Prairie in the fall of 1882. The PW&N financial condition was perilous and in 1883 it was acquired by eastern Canadian interests headed by shipping magnate Sir Hugh Allan. The line was renamed the Manitoba & North Western Railway (M&NW). The proposed terminal for the M&NW was Prince Albert, but continuing poor financial results saw construction slow and then halt hundreds of miles from that point.

The grandly named GLD&DM died still-born. In 1889, the Dominion Parliament chartered the LMR&CC. The project was relatively modest – to bridge the 17 miles between Portage la Prairie and the southern end of Lake Manitoba with a railway and to construct a canal, locks and docks so steamboats could operate from Lake Manitoba to Lake Winnipegosis and the North Saskatchewan River. The goal was to tap the timber

Mann est plus téméraire que le prudent Mackenzie et investit massivement dans des entreprises minières en Colombie-Britannique. Mann est le premier à passer de constructeur à propriétaire de réseau ferroviaire. Sa cible choisie : la Lake Manitoba Railway & Canal Company (RMT & CC), un projet de chemin de fer avorté dans l'ouest du Manitoba, traversant une région de la province que deux ingénieurs, Alexander Stewart et M. Neilson, avaient favorablement décrite en décembre 1891. La région devant être traversée n'est pas très différente de celle traversée par le Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan ou le Calgary & Edmonton, où les partenaires ont déjà construit; donc, il n'est pas difficile pour Mann d'en évaluer le coût. Bientôt, il discute de son nouveau petit projet avec son partenaire, William Mackenzie.

Les rails dans la région de Dauphin

« Les colons de la circonscription de Dauphin désirent sérieusement un chemin de fer. . . Il se peut que, inconnu du grand public, un programme soit en cours d'incubation, qui fournira aux colons de Dauphin les outils si nécessaires à leur prospérité. », Éditorial du Winnipeg Free Press, le 22 octobre 1895.

La première proposition pour une ligne dans cette partie de la province date de 1883, lorsque l'Assemblée législative du Manitoba mandate le Gladstone, Lake Dauphin & Duck Mountain Railway (GLD & DM) pour construire une ligne de Gladstone vers le nord jusqu'à la limite de la province. À Gladstone, une jonction serait faite avec le chemin de fer Portage, Westbourne & Northwestern (PW & N) dont le premier train avait circulé dans Gladstone à l'automne de 1882. La situation financière du PW & N est difficile et en 1883, il est acquis par des intérêts canadiens de l'Est dirigés par l'armateur et magnat du transport, Sir Hugh Allan. La ligne est rebaptisée le Manitoba & North Western Railway (M & NW). Le terminal proposé pour le M & NW est Prince Albert, mais les faibles rendements ralentissent la construction et finalement obligent à l'arrêter à des centaines de milles de là.

Le pompeusement nommé GLD & DM est mort-né. En 1889, le Parlement du Dominion accorde sa charte au LMR & CC. Le projet est relativement modeste : combler les 27 km (17 milles) entre Portage la Prairie et l'extrémité sud du lac Manitoba avec un chemin de fer et construire un canal, des écluses et des quais afin que les bateaux à vapeur puissent opérer à partir du lac Manitoba jusqu'au lac Winnipegosis et de la rivière Saskatchewan Nord. L'objectif est d'exploiter les ressources forestières de la région. Un rapport d'ingénierie par T. Vernon Smith, C.E., estime le coût du canal et des écluses seuls à 560 000 \$. La construction de la voie ferrée et des quais aurait poussé le coût à plus de 750 000 \$. Une subvention du Dominion de 1 620 ha par km (6 400 acres par mille) de

resources of the region. An engineering report by T Vernon Smith, C.E. set the cost of the canal and locks alone at \$560,000. Adding in the railway and docks pushed the cost to over \$750,000. A Dominion subsidy of 6,400 acres of land per mile of railway line was authorized.

One of the incorporators of the company was C H MacIntosh, owner and Editor of the Ottawa Citizen, one time Mayor of Ottawa, Member of Parliament for Ottawa, and a director of the Ottawa & Gatineau Railway. MacIntosh approached William Van Horne about aiding the LMR&CC. In a letter dated October 30, 1890, Van Horne states that he had talked with Walter Baker, the General Superintendent of the M&NW, who was “very much opposed to any railway running for Portage la Prairie between his line and Lake Manitoba.”

He continued, “As I told you then and at our earlier interview we cannot give any aid or comfort to any railway enterprise that conflicts with the interests of the Manitoba and North Western believing as I do and as I have already told you that that Company deserves all of the protection and encouragement that can be given it both by the Dominion Government and the CPR.”

While the LMR&CC never built the projected line between Portage la Prairie and the southern end of Lake Manitoba, such a line was constructed under the charter of the Portage & North Western Railway. The 25 mile line was completed to the terminal point of Delta and opened to regular service on July 1, 1900. The Portage & North Western, a subsidiary of the Northern Pacific & Manitoba Railway, was one of the lines acquired by the Canadian Northern in 1901.

Settlers had been lured into the Dauphin Country – fertile agricultural lands lying west of Lake Manitoba – in the 1870s as the original route of the CPR passed through this area. Originally the CPR was to pass through Selkirk, not Winnipeg, and then head northwesterly between Lakes Manitoba and Winnipegosis en route to the Yellowhead Pass. The alignment had been changed in 1878 for a more southerly one, leaving the Dauphin Country 50 miles or more away from the railway. The settlers west of Lake Manitoba did not want a seasonal steamboat service envisioned by the GLC&DM scheme; they wanted a year-round service which could only be provided by a railway.

The LMR&CC sought to change its charter to build a rail line through the Dauphin Country, but faced opposition from the W&HBR which had the right in its earlier legislation to build through the area. On July 14, 1891, Robert Watson, the Liberal MP representing the area west of Lake Manitoba, discussed the opposition of the Conservatives to amending the charter of the LMR&CC to build a railway through the Dauphin Country north of Gladstone. He said, “At the last session of Parliament I promoted a Bill for the incorporation of a strong company, which I believed was prepared to build a

ligne de chemin de fer est accordée.

Un des fondateurs de la société est C.H. MacIntosh, propriétaire et rédacteur en chef de l'Ottawa Citizen, une fois maire d'Ottawa, député à Ottawa, et un des directeurs du chemin de fer Ottawa & Gatineau. MacIntosh approche William Van Horne à propos de l'aide à apporter au LMR & CC. Dans une lettre datée du 30 octobre 1890, Van Horne déclare qu'il avait parlé avec Walter Baker, le surintendant général du M & NW, dont la ligne se prolongeait vers l'ouest de Portage la Prairie, et qui était « très hostile à un chemin de fer à partir de Portage la Prairie entre sa ligne et le lac Manitoba ».

Il poursuit : « Comme je vous ai dit alors et lors de notre précédente entrevue, nous ne pouvons apporter aucune aide ou aucun soutien à toute entreprise ferroviaire qui entre en conflit avec les intérêts du Manitoba & North Western en croyant bien ce que je vous ai déjà dit que cette société mérite toute la protection et l'encouragement qui peut être donné à la fois par le gouvernement fédéral et le CPR ».

Comme le LMR & CC n'a jamais construit la ligne projetée entre Portage la Prairie et l'extrémité sud du lac Manitoba, une telle ligne est construite sous la charte du Portage & North Western Railway. La ligne de 40 km (25 milles) est achevée au point terminal de Delta et ouverte au service régulier le 1er juillet 1900. Le Portage & North Western, une filiale de la Northern Pacific Railway & Manitoba, était l'une des lignes acquises par le CNoR en 1901.

Les colons ont été attirés dans la région de Dauphin – terres agricoles fertiles situées à l'ouest du lac Manitoba – dans les années 1870, car elle se trouve sur l'itinéraire initial du CPR, qui devait passer par Selkirk, non par Winnipeg, et vers l'ouest, entre les lacs Manitoba et Winnipegosis en route vers le col Yellowhead. Le tracé a été modifié en 1878 pour un autre plus au sud, laissant la région de Dauphin à 80 km (50 milles) de la voie ferrée. Les colons à l'ouest du lac Manitoba ne veulent pas d'un service de bateau à vapeur saisonnier comme l'envisage le GLC & DM, ils veulent un service à l'année qui ne peut être assuré que par le chemin de fer.

Le LMR & CC cherche à modifier sa charte pour construire une ligne ferroviaire à travers la région de Dauphin, mais doit faire face à l'opposition de la W & HBR qui avait acquis le droit, dans sa législation antérieure, de construire à travers la région. Le 14 juillet 1891, Robert Watson, le député libéral représentant la zone ouest du lac Manitoba, discute de l'opposition des conservateurs visant à modifier la charte de la LMR & CC afin de construire un chemin de fer à travers la région de Dauphin au nord de Gladstone. Il déclare : « Lors de la dernière session du Parlement, j'ai avancé un projet de loi pour la constitution d'une société solide, que je croyais prête à construire une centaine de milles de voie ferrée dans ce comté l'année dernière, et le projet de loi a été

hundred miles of railway through that county last year; and that Bill was defeated at the instance of the promoters of the Hudson's Bay Railway. That railway which I promoted was intended to run from Portage la Prairie to the Lake Dauphin country . . . The reason given at that time by the late First Minister [Prime Minister Sir John A. Macdonald who died in June 1891 – ed] for his refusal to grant a charter to that company was that it was for the construction of a railway which might conflict with the [Winnipeg &] Hudson Bay Railway . . . The country to the west of Lake Manitoba and Lake Dauphin has been surveyed; it is a good country; and several townships in it are so well settled that today you cannot find a vacant section. But the people there are a hundred miles from any railway communication. They went there with the prospect of railway accommodation, which has not yet been furnished to them . . .”

The LMR&CC decision to build into the Dauphin Country came almost exactly when the W&HBR was considering shifting its main line to pass through the same territory. To complicate matters even more, early in 1891 the CPR filed surveys with the Dominion government to build its own line to the region. This line followed the original 1870s survey running from Selkirk to the Narrows cutting Lake Manitoba almost in two. From there it followed a new alignment due west (south of Lake Dauphin) into the heart of the Dauphin Country.

The LMR&CC interests prevailed and amendments to their charter in 1892 provided for a line from Portage la Prairie or Gladstone west of Dauphin Lake and north to Lake Winnipegosis. The Dominion government offered a land subsidy of 6,400 acres a mile. However, investors continued to shy away from the project – largely because of small population living along the route and the general lack of knowledge of the agricultural potential of the region.

With the province eager to see a railway built into the Dauphin region, a financial plan was cobbled together in 1893. The railway planned to issue first mortgage bonds in the amount of \$7,000 a mile. This would be supplemented by the Manitoba government guaranteeing second mortgage bonds of \$5,000 a mile secured by the Dominion land grant.

Van Horne expressed his views on this scheme in a letter dated March 22, 1893 to Major James Walsh, President of the Dominion Coal, Coke and Transportation Company, who also had an interest in the LMR&CC. Van Horne stated, “I am only afraid that in dealing with such wild schemes as that of the Dauphin Lake Railway, the Government will get themselves into disrepute. Does Mr. Greenway not know that the whole Dauphin Lake Railway can be built for less than \$8,000 a mile? Any competent Engineer will tell Mr. Greenway that the scheme as it stands will give Mackintosh and his

défait par les promoteurs du chemin de fer de la Baie d'Hudson. Ce chemin de fer qui j'ai encouragé visait à raccorder la région de Lake Dauphin à partir de Portage la Prairie. . . La raison invoquée à l'époque par le défunt Premier ministre [le Premier ministre Sir John A. Macdonald, est mort en Juin 1891 - ndlr] pour son refus d'accorder une charte à cette société était qu'elle construirait un chemin de fer qui pourrait entrer en conflit avec le [Winnipeg &] la Hudson Bay Railway. . . Les territoires à l'ouest du lac Manitoba et du lac Dauphin ont été évalués; c'est une bonne région et plusieurs cantons sont si bien développés aujourd'hui, que vous ne pouvez pas trouver un endroit vacant. Mais les gens là-bas sont à une centaine de milles de toute communication ferroviaire. Ils y sont allés avec la perspective d'un chemin de fer, qui n'est toujours pas là...».

La décision du LMR & CC de construire dans la région de Dauphin arrive presque exactement quand le W & HBR envisage de transférer sa ligne principale pour passer à travers le même territoire. Pour compliquer les choses encore un peu plus, au début de 1891, le CPR dépose une requête auprès du gouvernement fédéral pour construire sa propre ligne dans la région. Cette ligne reprend le tracé original de 1870 allant de Selkirk à Narrows, coupant presque en deux le lac Manitoba. De là, il suit un nouveau tracé à l'ouest (au sud du lac Dauphin) dans le cœur de cette même région de Dauphin.

Lorsque la charte du LMR & CC est modifiée en 1892, le droit de construire une ligne de Portage la Prairie ou Gladstone à l'ouest du lac Dauphin et au nord du lac Winnipegosis est ajouté aux pouvoirs antérieurs. Le gouvernement fédéral offre une subvention en terrain de 1 620 ha par km (6 400 acres par mille) de voie. Toutefois, les investisseurs continuent à se détourner du projet, en grande partie en raison de la faible population vivant le long du trajet et du manque général de connaissances sur le potentiel agricole de la région.

La province désirant voir un chemin de fer construit dans la région de Dauphin, un plan financier est concocté en 1893. Le chemin de fer prévoit émettre des obligations de première hypothèque d'un montant de 4 375 \$ par km (7 000 \$ par mille) de voie. Le tout serait complété par le gouvernement du Manitoba garantissant une deuxième série d'obligations hypothécaires de 3 125 \$ par km (5 000 \$ par mille) garantie par l'octroi de terres fédérales.

Van Horne donne son opinion sur ce projet dans une lettre datée du 22 mars 1893, adressée au Major James Walsh, président de la Dominion Coal, Coke and Transportation Company, qui a aussi un intérêt dans le LMR & CC. Van Horne déclare : «Je crains seulement que, face à de tels plans ferroviaires sauvages comme celui du lac Dauphin, le gouvernement ne se discrédite lui-même. Est-ce que M. Greenway savait que l'ensemble du chemin de fer du lac Dauphin peut être construit pour

friends something more than \$500,000 clean profit and will saddle the Province with an interest obligation of which barely a dollar will ever be recovered.”

He also cast doubts upon the ability of the LMR&CC to secure quality farm lands. He told Walsh, “If Mr. Mackintosh's land are in the Dauphin Lake district they are practically worthless, for we have filed on all the good lands in that district [in 1891] to make up the deficit in our Land Grant under our contract with the Dominion Government. We believe that our title to the Dauphin lake lands cannot be shaken.”

Lacking the financial means to get the project off the ground, the incorporators of the LMR&CC tried to sell their charter. Though it took several years, the results from this sale would have major repercussions on the development of the rail network in Manitoba and the country.

The Double Cross

“Well, it might not be too large a sum for a main trunk line to Hudson Bay, but it does seem a large subvention for a mere colonization road, more particularly when there are competitors for the construction of a road through the same territory who would probably accept a lesser subsidy than is proposed to be given to this road.” – Robert White, MP commenting on the splitting of the WGN transport subsidy with the LMR&CC, July 20, 1895

While the province was desperate to have a railway built into the Dauphin Country to open new land to settlers and tap lumber resources, the faltering finances of the CPR and the outright bankruptcy of the NPR during the 1893 recession left those two railways uninterested in building any extensions in the province. Neither company had found much, if any, profit from the branch lines they had built or leased in Manitoba and the North West Territories. As late as 1895, Van Horne said of its proposed Selkirk-Dauphin line, “So far as the Canadian Pacific is concerned, it has got to recover its lost ground before it can undertake any new line. It is very certain that nothing can be done for another year at least.”

The LMR&CC charter was offered to Mann when he returned from foreign railway construction projects in South America and China in 1892. Mann paid \$1,000 for an option, but he allowed it to lapse when the financial panic of 1893 ended any hopes of raising funds.

Mann, however, continued to believe that the LMR&CC was viable and acquired a second option in 1894. When he purchased the charter for \$38,000 early in 1895, there remained two obstacles. The first related to Sutherland's bold (some would say desperate) attempt to revive his railway project with direct government financial aid and a change of route. The second was the need to revive the LMR&CC charter. These came to a head in

moins de 5 000 \$ le km (8 000 \$ par mille)? Tout ingénieur compétent dira à M. Greenway que ce plan tel qu'il est offrira à Mackintosh et à ses amis quelque chose comme plus de 500 000 \$ de profit net et laissera la province avec une obligation d'intérêt dont on ne récupèrera jamais le moindre dollar».

Il émet également des doutes sur la capacité du LMR & CC à protéger les terres agricoles de qualité. Il dit à Walsh : « Si les terrains de M. Mackintosh sont dans la région du lac Dauphin, ils sont pratiquement sans valeur, car nous avons revendiqué toutes les bonnes terres dans ce district [en 1891] pour combler le déficit dans notre régime de concession en vertu de notre contrat avec le gouvernement du Dominion. Nous croyons que nos titres sur les terres du lac Dauphin ne peuvent être contestés ».

Faute de moyens pour réaliser ce projet, les fondateurs du LMR & CC essayent de vendre leur charte. Même s'il faudra plusieurs années pour ce faire, les résultats de cette vente auront des répercussions importantes sur le développement du réseau ferroviaire au Manitoba et du pays.

Le double jeu

« Eh bien, ce ne serait pas une si grosse somme pour un tronçon de ligne principale vers la baie d'Hudson, mais cela semble une grosse subvention pour un simple chemin de colonisation, plus particulièrement quand il ya des concurrents prêts à construire une route à travers le même territoire qui accepteraient probablement une subvention moindre que ce qui est proposé », Robert White, député commentant le fractionnement de la subvention de transport du WGN avec le LMR & CC, le 20 juillet 1895

Bien que la province désespère d'avoir un chemin de fer dans la région de Dauphin pour ouvrir de nouvelles terres aux colons et exploiter les ressources de bois d'œuvre, les finances chancelantes du CPR et la faillite pure et simple du NPR pendant la récession font que ces deux compagnies se désintéressent de la construction de toute extension dans la province. Aucune société n'a fait beaucoup de profit, sinon aucun, des embranchements qu'elle a construits ou loués au Manitoba et dans les Territoires du Nord-Ouest. Pas plus tard qu'en 1895, Van Horne déclare quant à sa ligne de Selkirk-Dauphin proposée : « En ce qui concerne le Canadien Pacifique, il devra récupérer son terrain perdu avant qu'il ne puisse entreprendre une nouvelle ligne. Il est bien certain que rien de nouveau ne peut être fait pour une autre année au moins ».

Faute de ressources financières ou de financement gouvernemental, les promoteurs du LMR & CC ne peuvent qu'espérer trouver un acheteur pour leur charte. On l'offre à Mann quand il revient de ses projets de construction de chemins de fer à l'étranger en Amérique du Sud et en Chine en 1892. Mann paye 1 000 \$

the Dominion Parliament during the early summer of 1895.

In 1894, the W&HBR was renamed the Winnipeg Great Northern (WGN). On November 12th of that year, Sutherland wrote to the Dominion government seeking a loan of \$2.5 million to build a 290 mile line from Winnipeg to the Saskatchewan River following the route via Gladstone that Alexander Stewart had recommended in 1891. Audaciously Sutherland proposed to repay the loan using the \$80,000 annual transport subsidy. In effect the government loan would be paid from the transport subsidy! In explaining the shift from the original 40 miles of track already laid, he noted “there is nothing of value left except the rails and fastenings, that is to say the ties have decayed and the road bed is considerably reduced. The rails are steel 56 lbs. to the yard.”

Included in Sutherland's application was a letter signed by contractors Mackenzie, Mann and a new associate, James Isbester, stating, “We desire to say that provided the Government of Canada by Order in Council agrees to advance by way of loan to the company, two million five hundred thousand dollars that such will be to us a verification that satisfactory financial arrangements have been made . . . we hereby undertake and agree to proceed with the construction of said line of Railway at once thereafter and continue the work to completion with all possible expedition.”

Isbester was a prominent railway contractor who had worked on the construction of the Intercolonial, the Canadian Pacific main line both east and west of Port Arthur, the Sault Ste Marie branch, and the Cape Breton Railway. He was well connected with the Conservative Party. Isbester and Mann spent over four hours on October 25th with cabinet members in October 1894 discussing the WGN. It is likely that Isbester's longstanding connections with the Conservative party helped secure the order in council approving the \$2.5 million loan.

Sir Mackenzie Bowell's Conservative administration approved the loan and the Governor General, Lord Aberdeen, signed an Order in Council to this effect on March 5, 1895. However, the measure came under attack from the Liberals in the House of Commons even before the government could introduce a bill to implement the measure. There is no record of how the Liberals found out about this measure. Wilfrid Laurier, the Leader of the Opposition, and his followers chided the government for such lavish spending when the government was facing a deficit. There were dark hints that kickbacks would be paid to the Conservatives (an election had been expected before the Manitoba school crisis roared into Ottawa that spring), and speculation that Sutherland had no plans to operate the line but only to pocket the profits from construction. His record with

pour une option, mais il se désiste lors de la panique financière de 1893 qui met fin à tout espoir de lever des fonds.

Mann, cependant, continue à croire que le LMR & CC est viable et acquiert une deuxième option en 1894. Quand il achète la charte pour 38 000 \$ au début de 1895, il reste deux obstacles à franchir : le premier lié à la grossière (certains diraient désespérée) tentative de Sutherland pour s'assurer une aide financière directe du gouvernement et la réorganisation de son chemin de fer, et le second étant la nécessité de relancer la charte du LMR & CC. Ces obstacles deviennent critiques pour le Parlement du Dominion au début de l'été de 1895.

En 1894, le W & HBR est rebaptisé Winnipeg Great Northern (WGN). Le 12 novembre de la même année, Sutherland écrit au gouvernement du Dominion demandant un prêt de 2,5 M \$ pour construire une ligne de 467 km (290 milles) de Winnipeg à la rivière Saskatchewan via Gladstone, en suivant le tracé qu'Alexander Stewart avait recommandé en 1891. Le prêt représente la somme que les 80 000 \$ de la subvention annuelle de transport peut financer, mais que les financiers britanniques ne sont pas prêts à prêter à Sutherland. En effet, ce prêt serait remboursé par la propre subvention de transport du gouvernement. Quant aux 64 km (40 milles) originaux de voies déjà posées, il remarque : « Il ne reste rien de grande valeur, sauf les rails et les crampons, car les traverses sont pourries et la plateforme de la voie est considérablement réduite. Les rails sont en acier de 25,3 kg/m (56 lb/yd, soit 17,6 lb/pi) ».

Dans la demande de Sutherland, il y a une lettre signée par les entrepreneurs Mackenzie, Mann et un nouvel associé, James Isbester, établissant : « Nous voulons dire que à condition que le gouvernement du Canada accepte par arrêté en conseil, pour faire progresser l'entreprise, de fournir à titre de prêt deux millions cinq cent mille dollars et que ce soit à nous de vérifier que les arrangements financiers satisfaisants ont été pris . . ., nous nous engageons et convenons de procéder à la construction de la ligne de chemin de fer dès maintenant et de mener le travail à son terme avec toute la diligence possible ».

Isbester est un entrepreneur de chemin de fer de premier plan qui a travaillé à la construction de l'Intercolonial, la ligne principale du Canadien Pacifique à l'est et à l'ouest de Port Arthur, la branche Sault-Ste-Marie, et le chemin de fer du Cap-Breton. Il est très proche du Parti conservateur. Isbester et Mann passent plus de quatre heures le 25 octobre 1894 avec les membres du Cabinet pour discuter de la WGN. Il est probable que les bons rapports de longue date d'Isbester avec le parti conservateur ont aidé à obtenir le décret approuvant le prêt de 2,5 M \$.

L'administration de Sir Mackenzie Bowell approuve le prêt et le gouverneur général, Lord

the W&HBR line gave the Liberals a strong hand. The government prevaricated, stonewalling demands for correspondence to be produced and refusing to announce its policy towards the WGN. Reflecting the administration's now tepid support for Sutherland, the Minister of Finance announced late in June that it would not bring in any new measures before the upcoming end of the Parliamentary session, leaving the \$2.5 million loan in limbo.

When the LMR&CC charter had been renewed in 1892, it specified that construction had to start within two years. Until the charter could be renewed, the company could do no work. Sutherland and the WGN, the successor to the ill-fated Winnipeg & Hudson Bay Railway, strenuously opposed any extension to the LMR&CC charter. They had a strong case as the LMR&CC's route paralleled that of the WGN which had power to build this line until its charter expired late in 1896. If the partners could revive their charter, they could kill off any chance of Sutherland building through the Dauphin region.

The battleground was the hearing of the Railway Committee of the Dominion Government. After several weeks of hearings in the spring of 1895, the LMR&CC bill was defeated by a vote of 33 to 34.

Sutherland ended his relationship with Mackenzie and Mann when they purchased the LMR&CC charter early in 1895. Sutherland replaced them with the very successful American railway builders, Foley Brothers & Guthrie. In a move to build public support for the WGN, Sutherland dispatched Alexander Stewart in early May to undertake the survey for the new route from Winnipeg. The Portage la Prairie Weekly Review on May 9th took notice and editorialized in favour of the project saying, "The beneficial effect of the Hudson's Bay railway are already beginning to be felt. The advent of the contractors has created a general stir among business people and life in business circles begets confidence generally. There have been so many disappointments in connection with this road in the past that the people are naturally slow to accept any premises in connection with the enterprise. But since the president of the road accompanied by well-known reliable railway contractors came into the Portage and survey parties began to be fitted out and negotiations were opened for the purchase of right of way . . . perhaps there is something in the HBR business after all."

Sutherland thought he had won, but he faced strong opposition from the provincial government. After the failure of the LMR&CC bill before the House of Commons Railway committee, Robert Watson, the Manitoba Minister of Public Works, was sent to Ottawa where he spent the weeks urging reconsideration of the bill. The bill to revive the LMR&CC charter was reconsidered by the Railway Committee and passed with

Aberdeen, signe un décret à cet effet le 5 mars 1895. Cependant, cette mesure est attaquée par les libéraux à la Chambre des communes avant même que le gouvernement ne puisse présenter un projet de loi pour la mettre en œuvre. Il n'y a pas trace de la façon dont les libéraux ont découvert cette mesure, mais il est probable que Mackenzie et/ou Mann ou leurs partisans ont diffusé la nouvelle. Wilfrid Laurier, le chef de l'opposition, et ses partisans réprimandent le gouvernement pour ces dépenses somptuaires à un moment où ce dernier est confronté à un déficit. Des insinuations circulent voulant que des ristournes soient versées aux conservateurs (une élection avait été prévue avant que la crise des écoles du Manitoba ne fasse rage à Ottawa ce printemps-là), et l'on spéculé que Sutherland n'a pas de plans pour l'exploitation de la ligne, mais cherche seulement à empêcher les bénéfices de la construction. Sa performance avec la ligne W & HBR donne aux libéraux de bons arguments. Le gouvernement tergiverse, avec des obstructions sur les exigences pour produire la correspondance, et refuse d'annoncer sa politique vers la WGN. Réflétant le faible soutien de l'administration pour Sutherland, le ministre des Finances annonce, à la fin de juin, qu'il ne pourra pas apporter de nouvelles mesures avant la fin de la prochaine session parlementaire, laissant le prêt de 2,5 M \$ dans les limbes.

Lorsque la charte du LMR & CC est renouvelée en 1892, on y précise que la construction doit commencer dans les deux ans. Tant que la charte n'était pas renouvelée, l'entreprise ne pouvait pas faire le travail. Sutherland et le WGN, le successeur de l'infortuné Winnipeg and Hudson Bay Railway, s'opposent vigoureusement à toute extension de la charte du LMR & CC. Ils montent un dossier solide prouvant que le tracé du LMR & CC qu'il pouvait construire avant que sa charte n'expire à la fin de 1896, est parallèle à celui du WGN. Si les partenaires peuvent rétablir leur charte, ils annuleront toutes les chances de Sutherland pour construire à travers la région de Dauphin.

Le champ de bataille est le Comité des chemins de fer du gouvernement du Dominion. Après plusieurs semaines d'audience au printemps de 1895, le projet de loi du LMR & CC est défait par un vote de 33 à 34. Sutherland pense alors qu'il a gagné. Robert Watson, le ministre des Travaux publics du Manitoba, passe les semaines suivant le vote à exhorter le réexamen du projet de loi pour le LMR & CC dans lequel de nombreux leaders libéraux étaient intéressés. Le projet de loi pour rétablir la charte du LMR & CC est réexaminé par le Comité des chemins de fer et adopté par un vote de 39 à 37, le 12 juillet 1895. La loi est rapidement adoptée sans grand débat par la Chambre des communes et aucun au Sénat.

Quelques instants après l'adoption du projet de loi LMR & CC à la Chambre des communes, le 19 juillet 1895, M. Taggart, le ministre des Chemins de fer et

a 39-37 vote on July 12, 1895. The bill was quickly passed; there was scant discussion of it in the House of Commons and none in the Senate.

Just minutes after passing the LMR&CC bill in the House of Commons on July 19, 1895, Mr. Taggart, the Minister of Railways and Canals, introduced a new bill regarding the WGN. The measure created a storm of protest as Parliament was scheduled to end its session the next day; indeed many members and senators had already left. The opposition protested the unseemly haste, noting they had not even been given a printed copy of the bill. John Haggart, the Minister of Railways and Canals, read aloud the provisions in the proposed legislation that changed the southern terminus of the railway from Winnipeg to either Portage la Prairie or Gladstone, extended the date for reaching the Saskatchewan River to December 31, 1898, and modified the terms of the 1891 transport contract with the WGN to permit half of the \$80,000 transport subsidy to be paid from the time the rails reached the Saskatchewan River. The first provision to move the southern terminus to Portage la Prairie or Gladstone had been insisted on by the government as there already were two railways in operation between Winnipeg and Portage la Prairie. The speaker ruled the first two provisions had to be dropped from the bill for procedural reasons leaving only the transport subsidy change.

Haggart then introduced one of the oddest revisions ever made to a railway charter stating, “In the event of the company not being able or not showing sufficient energy in pushing the road or not making manifest the probability of completing the road, the Government may enter into arrangements with another company for the purpose of building that portion of the line between Gladstone . . . in the direction of the Saskatchewan [River].”

Unless the WGN began construction soon, the unnamed railway – certainly the LMR&CC – would be built and able to claim the \$40,000 subsidy. With no mention of the \$2.5 million loan and the requirement for the WGN to continue construction from the north end of the existing track, Sutherland's game was up. He had expended considerable energy over the past 16 years to build his railway to Hudson Bay. Now Mann, one of his contractors and one who had considerable inside knowledge about Sutherland's railway, had outflanked him just when he had thought that he had finally succeeded in restarting his project with ample funding.

With the LMR&CC charter extended, it only remained to secure the necessary funding. Both the Dominion and provincial government were tapped. To entice Mann to take on the project, the province had to offer some financial inducements. Since the provincial treasury was largely empty, the province could not offer a cash subsidy. Clifford Sifton, the powerful Manitoba

Canaux, présente un nouveau projet de loi concernant le WGN. La mesure crée une tempête de protestations car le Parlement doit terminer sa session le lendemain. En effet, de nombreux députés et sénateurs sont déjà partis. L'opposition proteste contre cette précipitation, en notant qu'on n'a même pas transmis une copie imprimée du projet de loi. John Haggart, le ministre des Chemins de fer et Canaux, lit à haute voix les dispositions du projet de loi qui va changer le terminus sud de la ligne ferroviaire de Winnipeg à Portage la Prairie ou à Gladstone, reporte la date pour atteindre la rivière Saskatchewan au 31 décembre 1898 et modifie les termes du contrat de transport de 1891 avec le WGN pour permettre que la moitié de la subvention de 80 000 \$ soit payée à partir du moment où les rails atteindront la rivière Saskatchewan. La première disposition pour déplacer le terminus sud à Portage la Prairie ou à Gladstone vient de l'insistance du gouvernement car il y a déjà deux chemins de fer en service entre Winnipeg et Portage la Prairie. Le Président décide que les deux premières dispositions doivent être abandonnées pour des raisons de procédure en ne gardant que le changement de la subvention de transport.

Haggart présente ensuite l'une des révisions les plus bizarres jamais faite à une charte de chemin de fer en déclarant : « Dans le cas où l'entreprise ne pourrait pas ou ne montrerait pas qu'elle a suffisamment de volonté pour construire la voie ou que manifestement elle ne la terminera probablement pas, le gouvernement peut conclure des arrangements avec une autre entreprise dans le but de construire cette portion de la ligne entre Gladstone... vers la Saskatchewan [rivière] ».

À moins que le WGN ne commence la construction bientôt, le chemin de fer sans nom – certainement le LMR & CC – pourra construire et prétendre à la subvention de 40 000 \$. Aucune mention n'étant faite quant à l'emprunt de 2,5 M \$ et l'obligation pour le WGN de poursuivre la construction à partir de l'extrémité nord de la voie existante, pour Sutherland la partie était jouée. Il avait dépensé beaucoup d'énergie au cours des seize dernières années pour construire son chemin de fer jusqu'à la baie d'Hudson. Maintenant, Mann, l'un de ses entrepreneurs et celui qui connaissait très bien de l'intérieur le réseau de Sutherland, le dépassait au moment où il pensait qu'il avait enfin réussi à redémarrer son projet avec un financement généreux.

Sutherland termine sa relation avec Mackenzie et Mann quand ils exercent leur option d'achat de la charte du LMR & CC au début de 1895. Sutherland les remplace par les entrepreneurs américains très réputés Foley Brothers & Guthrie. Dans une tentative pour rechercher l'appui du public, Sutherland envoie, au début de mai, Alexander Stewart pour entreprendre les relevés d'un nouveau trajet de Winnipeg. L'hebdomadaire de Portage la Prairie du 9 mai en prend note et son éditorial en faveur du projet dit : « L'effet bénéfique du chemin de fer de la

Attorney General and Minister of Education, worked out a deal with Mann whereby the province would guarantee the principal on 30 years bonds with a 4% interest rate up to \$8,000 per mile to a maximum length of 125 miles. This was a tool that Mackenzie and Mann were to use extensively of over the following twenty years. The provincial and federal governments were ready partners as the scheme allowed their credit to be used to fund the construction of rail lines that voters were clamouring for without having to put up any cash. Every one believed that the railways built this way would be able to pay the interest and principal out of their earnings.

With their funding secured for the LMR&CC, Mackenzie and Mann were in the driver's seat. A meeting was held with Sutherland on January 29, 1896 where Sutherland, having exhausted all means to forward the WGN, agreed to work with the partners. Sutherland became a senior executive of the LMR&CC.

On February 20, 1896, Manitoba Premier Greenway publicly announced in the legislature that this assistance would be provided to the LMR&CC to build from either Portage la Prairie or Gladstone. The province would guarantee bonds issued in the amount of \$8,000 a mile, bearing 4% interest, for 30 years. An added sweetener was the exemption of the railway from taxation for 30 years.

The banks, however, refused to finance the railway's construction costs into this remote region unless Mann put more of his own or business associates money into the venture. The banks felt the project was a high risk venture as similar railways – the Calgary & Edmonton, the Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan and Manitoba & North Western (M&NW) – were having difficulty paying their debts. The M&NW had been put into receivership in 1894. To minimize their exposure, the bankers demanded that the promoters have a financial stake in the venture.

Neither Holt nor Ross (who probably were soured on Manitoba railways by the failure of the W&HBR) were interested. Mackenzie, however, was enthusiastic about the project. The success Mackenzie had enjoyed with the Toronto Railway Company and his other business ventures persuaded the Canadian Bank of Commerce, which was based in Toronto, to finance the railway's construction costs until enough work was done for Manitoba to issue the provincially guaranteed construction bonds.

The last piece of the puzzle to fall into place was the decision as to whether the LMR&CC would start in Portage la Prairie or Gladstone. If it started in the first town, it would have direct connections with the CPR and the Northern Pacific & Manitoba Railway both of which offered connections to Winnipeg and the Lake Superior ports. However, starting in Portage la Prairie would require paralleling almost 37 miles of the M&NW. The

Baie d'Hudson commence déjà à se faire sentir. L'arrivée des entrepreneurs a créé un enthousiasme général parmi les gens d'affaires et engendre la confiance générale dans ce milieu. Il y a eu tant de déceptions dans le cadre de ce projet de voie ferrée dans le passé que les gens ne sont pas prêts à accepter d'emblée les installations en rapport avec l'entreprise. Mais depuis que le président de la compagnie accompagné d'entrepreneurs ferroviaires fiables et bien connus sont arrivés à Portage, que les relevés ont commencé et que les négociations ont été ouvertes pour l'achat des droits de passage. . . peut-être y-a-t-il quelque chose dans l'entreprise de HBR après tout ».

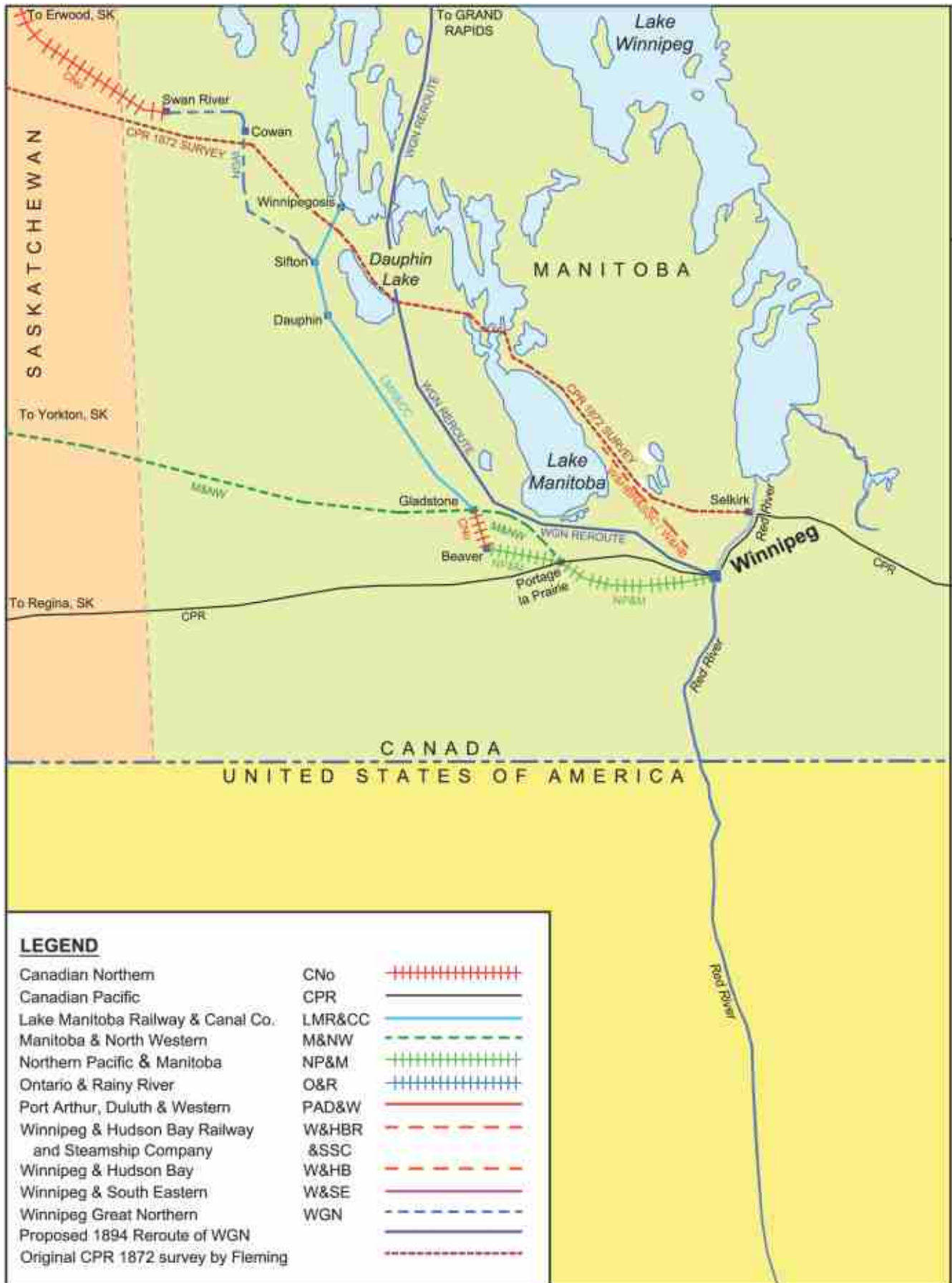
La charte du LMR & CC prolongée, il ne reste plus qu'à obtenir le financement nécessaire. Tant le Dominion que le gouvernement provincial sont sollicités. Pour inciter Mann à participer au projet, la province offre des incitations financières. Comme le Trésor provincial est pratiquement vide, la province ne peut pas offrir de subvention financière. Clifford Sifton, le puissant procureur général du Manitoba et ministre de l'Éducation, travaille à un accord avec Mann selon lequel la province devra garantir le capital sur 30 ans par des obligations avec un taux d'intérêt de 4% jusqu'à 5 000 \$ par km (8 000 \$ par mille) de voie pour une longueur maximale de 200 km (125 milles). Ce sera un outil que Mackenzie et Mann utiliseront intensivement pendant les vingt années suivantes. Les gouvernements provincial et fédéral soutenaient ce principe de financement leur permettant de construire, sans avoir à déboursier de liquidités, les lignes de chemin de fer que leurs électeurs réclamaient. Chacun croyait que les chemins de fer construits de cette façon seraient en mesure de payer les intérêts et le capital par leurs gains.

Le financement assuré pour le LMR & CC, Mackenzie et Mann sont dans le siège du pilote. Une réunion a lieu avec Sutherland le 29 janvier 1896 où ce dernier accepte de travailler avec les partenaires. Le WGN construira dans le nord, mais à partir d'une tête de ligne plus en avant du LMR & CC, et sera contrôlé par Mackenzie et Mann. Sutherland deviendra un cadre supérieur de la compagnie.

Le 20 février 1896, le premier ministre du Manitoba, Greenway, annonce publiquement à l'Assemblée législative qu'un appui sera accordé au LMR & CC pour construire une voie ferrée à partir de Portage la Prairie ou de Gladstone. La province garantira les obligations émises pour un montant de 5 000 \$ par km (8 000 \$ par mille) de voie, portant intérêt de 4%, pendant 30 ans avec un bonbon en plus : l'exemption de taxe à la compagnie pour 30 ans.

Toutefois, les banques refusent de financer les coûts de construction d'un chemin de fer dans cette région reculée à moins que Mann et ses associés ne mettent plus d'argent dans l'entreprise. Les banques estiment que le

continued on page 33



Stan's Photo Gallery

January - February 2016

By Stan Smaill

Translation: Gilles Lazure

Introduction

Happy New Year to all our faithful readers! May you prosper and be well as we head into 2016. A very sincere thanks to Co-Editor Peter Murphy and his 'traction team' for an excellent November-December Photo Gallery depicting Canada's PCC streetcars. A superb effort that properly illustrates the whole story of one of Canada's most intriguing railway vehicles. Messrs. Bromley, Ewert, Grumley, Laurendeau, McOuat, Murphy, Sandusky, Wickson and Jacques Loïselle (for the French translation) take a bow! Both the late Fred Angus and Ray Corley must surely be pleased with your efforts and sorry that they could not be here 'for the ride'!

In this issue, we present our annual digital photo review. Change is constant on Canada's railways and we are so fortunate in this day and age of the infernal phone – camera that there are still great photographers lensing the ever changing Canadian railway scene with honest-to-gosh single lens reflex digital cameras! Thanks in advance to all our contributors to the 2016 Canadian Rail digital photo review.

Even in 2015, CPR manages to nicely recall the heavy weight passenger train era with the company executive train. At Pitt Meadows, British Columbia, mile 109.4 of the CP Cascade Subdivision, FP9u 4107 leads F9B 1900 and companion FP9u 4106 eastward returning from the 2015 Canadian Pacific Women's Open LPGA Golf Tournament held at the Vancouver Golf Club in Coquitlam, B.C. Kevin Dunk



Même en 2015, le CP parvient à bien rappeler l'époque des trains de passagers à voitures de type « lourd » avec son train pour directeurs. À Pitt Meadows, Colombie-Britannique, à la borne milliaire 109,4 de sa subdivision Cascade et en direction est, la locomotive numéro 4107, une FP9u, précède la F9B 1900 et sa jumelle 4106, au retour du Tournoi de golf féminin 2015 de la LPGA tenu au club de golf Vancouver à Coquitlam, C-B. Kevin Dunk

Les photos de Stan

Janvier – février 2016

Par Stan Smaill

Traduction : Gilles Lazure

Prologue

Bonne Année à tous nos fidèles lecteurs. Santé et prospérité alors que nous débutons 2016. Sincères remerciements au coéditeur Peter Murphy et à son « équipe de tramways » pour l'excellente galerie de photos illustrant les tramways PCC canadiens dans le numéro de novembre-décembre. Un superbe ensemble qui a brillamment décrit l'histoire complète d'un des plus fascinants véhicules sur rail au Canada. Saluons messieurs Bromley, Ewert, Grumley, Laurendeau, McOuat, Murphy, Sandusky, Wickson et Jacques Loïselle (pour la traduction française)! Les regrettés Fred Angus et Ray Corley auraient tous deux été certainement enchantés par vos efforts et désolés de n'avoir pu être ici pour la « randonnée ».

Nous faisons, dans le présent numéro, notre revue annuelle de photos numériques. Les chemins de fer canadiens évoluent constamment et nous sommes chanceux qu'en cette époque ahurissante de téléphones équipés de caméras, il reste encore de formidables photographes pour capter ces changements incessants au moyen de caméras numériques reflex haute-gamme à mono-objectif. Merci d'avance à tous ceux qui contribueront à la revue annuelle de photos 2016 de Rail canadien.



Finally! CPR FA-2 4090 and FB-2 4469 have been at the Canadian Museum of Rail Travel in Cranbrook, B.C. since November 1992. Until July 2015, the two cab units reposed on display adjacent to the former CPR Elko station in various shades of primer paint! On July 14, 2015, CPR 4090 and 4469 display their as-built maroon and gray paint scheme at the ceremony commemorating this long overdue restoration. Kevin Dunk

Enfin! Les FA-2 4090 et FB-2 4469 du CP ont séjourné au Canadian Museum of Rail Travel à Cranbrook, C-B, à partir de novembre 1992. Jusqu'en juillet 2015, les deux unités à cabine avant furent en montre près de l'ancienne gare Elko du CP sous une livrée de peinture d'apprêt de nuances variées! Le 14 juillet 2015, ces locomotives exhibent leur peinture d'origine marron et gris lors de la cérémonie soulignant leur restauration si longuement attendue. Kevin Dunk

What's in a number? Trains Magazine's managing editor Rosemary Entringer would often ask that of her readers in her delightful column of the same name in that storied publication of yore. In this case, today's CPR 8726 is a GE ES44AC leading a westbound coal train on December 29, 2014 near Jaffray, B.C. on the CPR Cranbrook Subdivision. Fifty years ago, 8726 was a CLC-built Fairbanks-Morse H-16-44, a regular in this territory. Kevin Dunk

« What's in a number? »
 L'éditrice en chef, Rosemary Entringer, de TRAINS MAGAZINE demandait souvent cela autrefois aux lecteurs de sa délectable chronique du même nom dans cette publication de grande réputation. Dans ce cas-ci, la 8726 du CP est une locomotive General Electric modèle ES44AC à la tête d'un train-bloc de charbon, en direction ouest, près de Jaffray, C-B, le long de la subdivision Cranbrook, le 29 décembre 2014. Il y a 50 ans, la 8726, qui parcourait régulièrement ce trajet, était une unité Fairbanks-Morse modèle H-16-44, fabriquée par la compagnie Canadian Locomotive. Kevin Dunk





About six-million dollars worth of new diesel power in the form of brand new CN ES44AC's head west at Stony Plain, Alberta, on their maiden trip back on April 15, 2015. The two big GE's develop 8800 horsepower, more than a five unit lashup of fifties era first generation diesels! John A. Rushton

Une valeur d'environ six millions de dollars d'équipement de traction diesel du CN, sous la forme d'unités ES44AC neuves, roule en direction ouest, à Stony Plain, Alberta, au retour de leur premier périple, le 15 avril 2015. Ces grosses unités General Electric produisent un total de 8 800 HP, soit plus qu'un attelage de 5 unités du temps des locomotives diesel de première génération! John A. Rushton



Aspen Crossing 's ex CNR MLW S-3 is seen here operating on Canada's newest tourist railway between Arrowhead and Mossleigh, Alberta in July 2015. Aspen Crossing features scenic train rides, a dinner train, caboose accommodations and a full dining car experience. Mark A. Perry

Sur cette photo de juillet 2015, la S-3 (ex-CNR), de fabrication MLW de l'Aspen Crossing Railway, est montrée en opération sur le plus récent chemin de fer canadien pour touristes, entre Arrowhead et Mossleigh, Alberta. Aspen Crossing offre des randonnées d'agrément, un train avec voiture-restaurant, des séjours en « caboose » et une réelle expérience de dégustation de haute cuisine à bord d'un train. Mark Perry



Stranger in the Canadian Prairie West! CNR locomotive engineer Mark Perry caught Lake Line Railroad's ex Wabush Lake Railway MLW RS18 MDXX 911 leaving Gimli, Manitoba for Netley on April 29, 2015. LLR operates two separate entities that were once CPR branch lines in Manitoba. Mark A. Perry

Une étrangère dans les prairies de l'Ouest canadien! Le 29 avril 2015, le mécanicien Mark Perry du CN a capté la MDXX 911 du chemin de fer Lake Line, une RS-18 (ex-Wabush Lake Railway) de fabrication MLW, alors qu'elle quitte Gimli, Manitoba, pour Netley. Le LLR exploite deux embranchements distincts qui faisaient partie autrefois du réseau secondaire du CP au Manitoba. Mark Perry

Meet at MF! Night has fallen and VIA Rail F40PH 6406 with westbound train 59 is waiting at Smiths Falls, Ontario for eastbound train 46 for Ottawa. The date is October 22, 2015. The former CPR Smiths Falls Division offices can be seen to the left of 6406 and its train. MF were the call letters for Smith Falls in the days of station agent-operators. Raymond Farand

Rencontre à MF! Il fait nuit et, à Smiths Falls, Ontario, la 6406, une F40PH, à la tête du train 59 de VIA Rail en direction ouest, est en attente du train 46 de VIA Rail en direction est vers Ottawa. Nous sommes le 22 octobre 2015. Les anciens bureaux de la subdivision Smiths Falls du CP peuvent être vus à la gauche de la 6406 et de son train. MF étaient les lettres d'appel de Smiths Falls du temps des chefs et agents de gare. Ray Farand





This Budd's for you! VIA Rail RDC-4 6251, RDC-2 6208 and RDC-1 6105 were at Ottawa Union Station on October 14, 2015. Apparently, the trio of RDC's were to be tested on the VIA Alexandria Subdivision between Ottawa and Coteau, Quebec before being possibly transferred to VIA services in southern Ontario. Bernard Goodman

Cette Budd est pour vous! Le 14 octobre 2015, les 6251, 6208 et 6105 de VIA Rail, respectivement de type RDC-4, RDC-2 et RDC-1, sont à la gare Union d'Ottawa. Apparemment, le trio de « RDCs » allait être mis à l'essai sur la subdivision Alexandria de VIA, entre Ottawa et Coteau, Québec, avant d'être envoyé pour desservir des lignes de VIA dans le sud de l'Ontario. Bernard Goodman



Continuing on the self-propelled car theme, we see Dave Barrett's image of a Union-Pearson shuttle train on test at mile 6 of the CN Weston Subdivision on April 22, 2015. The new Sumitomo DMU's are now in regular service between Toronto Union station and Toronto's Pearson Airport. Dave Barrett

Encore sur le thème des autorails, nous voyons ici la photo de Dave Barrett d'un train de la navette Union-Pearson à l'essai au mille 6 de la subdivision Weston du CN, le 22 avril 2015. Les nouveaux autorails diesel à unités multiples « DMUs », de fabrication Sumitomo, sont maintenant en service régulier entre la gare Union de Toronto et l'aéroport Pearson de la même ville. Dave Barrett



Jeff Wilsie's Ontario Southland network of shortlines has become one of the last repositories of F units in freight service, anywhere. On January 13, 2015, with the venerable CPR Woodstock station in the background, OSR FP9a 1401 leads companions 6508 and 1400 in a switching move at Woodstock, Ontario. All three F units were originally CNR FP9's. Stephen C. Host

Le réseau de lignes secondaires Ontario Southland de Jeff Wilsie est devenu l'un des derniers refuges existants d'unités F en service de marchandises. Le 13 janvier 2015, devant l'ancienne gare du CP à Woodstock, Ontario, la 1401 de l'OSR, une FP9a, est en tête de ses jumelles 6508 et 1400 dans une manœuvre de triage. Ces trois unités F furent toutes à l'origine des FP9 du CN. Stephen C. Host

Whose railroad is this anyway? Union Pacific SD-90-43MAC 3696 is one mile from Belle River on the CPR Windsor Subdivision in late February 2015. A BNSF unit trails behind UP 3696 on this bitterly cold afternoon. E. Minnis

De quel chemin de fer s'agit-il au juste? En fin février 2015, la 3696 de l'Union Pacific, une SD90-43MAC, est à un mille de Belle River, le long de la subdivision Windsor du CP. En cet après-midi, par un froid mordant, la 3696 tracte un train de la BNSF. E. Minnis





Old friend Gary Knapp is still out there after sundown pursuing trains in nocturnal settings. Herewith is a trio of Gary Knapp night scenes shot after dark along the CP-D&H main line between Rouses Point and Mechanicville, New York. On February 20, 2015, at 1853, engineer Ed Blaine has CN-NS train 930 southbound at Port Henry, New York behind CN SD-60F 5556. Gary Knapp

La nuit tombée, Gary Knapp, un ami de longue date, est encore à l'extérieur pour rechercher des trains pour des photos de nuit. Voici un trio de scènes de Gary photographiées, en pleine noirceur, le long de la voie principale du CP-D&H entre Rouses Point, Québec, et Mechanicville, New York. Le 20 février 2015, à 18:53, le mécanicien Ed Blaine, à bord de la 5556 du CN, une SD60F, dirige le train 930 du CN-NS, en direction sud, à Port Henry, New York. Gary Knapp



Further along the CP-D&H Main Line, Gary captured GP-38-2 7304 still painted in the D&H blue-gray lightning stripe paint scheme at Rogers Island in Fort Edward, New York. The train is local freight D47, shot at 0028 on June 21, 2015. Gary Knapp

Plus loin le long de la voie principale du CP-D&H, à Rogers Island localisé à Fort Edward, New York, Gary a saisi la 7304, une GP38-2, portant encore la livrée bleu et gris à motif d'éclair. Le train est le convoi D-47, un local de marchandises photographié à 00:28, le 21 juin 2015. Gary Knapp



The final shot in this trio of Gary's nocturnal images finds D&H-painted GP-38-2 at XO tower in Mechanicville, New York on local freight D-45. CP- D&H dispatcher Gordy Smith, who helped arrange these shots with Gary, once worked as operator at XO tower. Gary Knapp

La dernière de ce trio de photos de nuit de Gary montre la GP38-2, aux couleurs du D&H et en tête du train local D-45, à la tour de contrôle XO à Mechanicville, New York. Gordy Smith, un expéditeur du CP-D&H qui a aidé Gary à planifier ces photographies, a déjà travaillé en tant que contrôleur à la tour XO. Gary Knapp

Mentor, great friend and great photographer Ken Goslett is one of the Montreal shooters who still gets out and about with a camera. At St. Lambert, Quebec on October 4, 2015, CN train 120, led by SD70M-2 8960, has no less than 215 platforms of containers bound for Halifax. That's about 13,000 feet of train! Ken Goslett

Ken Goslett, mentor, grand ami et excellent photographe, est l'un de ces Montréalais partant encore à la chasse aux clichés avec leurs caméras. Le 4 octobre 2015, à Saint-Lambert, Québec, le train 120 du CN, tracté par la 8960, une SD70M-2, est formé de pas moins de 215 porte-conteneurs à destination d'Halifax. C'est un train d'environ 13 000 pi (4 000 m) de longueur! Ken Goslett





Also on October 4, 2015, almost new CN General Electric, ET44AC 3024 has train 368 well in hand eastbound at Dorval, Quebec. In earlier times, CNR 3024 was an MLW RS-3 built in the fifties to displace steam locomotives. Ken Goslett

Le même jour, la 3024 du CN, une General Electric ET44AC presque neuve, tracte aisément le train 368 en direction est, à Dorval, Québec. Il y a longtemps, la 3024 du CN était une RS-3 construite par la MLW au cours des années 1950 pour remplacer les locomotives à vapeur. Ken Goslett

CSX Transportation operates the former New York Central - Montreal secondary line between Beauharnois, Quebec, and Massena, New York. The old NYC line is quite busy these days with road switchers. CN - CSX operate through freights 326 and 327 and new terminals have been built at Beauharnois and Valleyfield. In August 2015, CSX GE Dash 8-40B 5930 is on the Beauharnois switcher near the 'new' yard at Beauharnois. 5930 began life as NYS&W (New York, Susquehanna & Western Railroad) 4010. Ken Goslett



La compagnie CSX Transportation exploite l'ancienne ligne secondaire du New York Central entre Beauharnois, Québec, et Massena, New York via Montréal. Cette voie est très utilisée de nos jours par des diesels d'usage mixte (voie principale et triage). Le CN-CSX exploite les trains 326 et 327 qui relient ces villes directement et de nouveaux terminus ont été construits à Beauharnois et Valleyfield. En août 2015, la 5930 de la CSX, une GE Dash 8-40B, est sur l'embranchement de Beauharnois près de la nouvelle cour de triage du même nom. La 5930 a commencé sa carrière sous le numéro 4010 du New York, Susquehanna & Western Railway (NYS&W). Ken Goslett



Still on the old NYC is this Goslett image of train 327 with GE Dash 9-44CW 2570 near Valleyfield, Quebec, 327 is about to pass Quebec's newest 'talking switch' at South Valley on the CSX. The high signal is actually a switch indicator which indicates the position of the switch in addition to a radio transmission to crews. Ken Goslett

La 2570, une GE Dash 9-44CW, est en tête du train 327 sur cette photographie aussi prise par Ken le long de l'ancienne voie du NYC, près de Valleyfield, Québec. Le train va bientôt passer près du plus récent aiguillage « parlant » du CSX, à South Valley, Québec. Le haut signal est en fait un indicateur de position de l'aiguillage qui complète un message radio aux équipages. Ken Goslett

Goslett on safari, in California! California's Napa Valley Wine Train has the distinction of owning four ex CNR, ex VIA Rail MLW FPA4's. On his May 2015 getaway to California, Ken captured Napa Valley FPA4 73 in the company of an ex Southern Pacific Alco RS-11 nearing Oakville, California. Napa Valley 73 was once CNR-VIA 6790. Ken Goslett

Ken en safari, en Californie! La compagnie Napa Valley Wine Train de cet État a la distinction de posséder quatre locomotives FPA4 (ex-CNR, ex-VIA Rail) construites par la MLW. Lors de son voyage en Californie en mai dernier, Ken a photographié la FP4A numéro 73 en compagnie d'une ALCO RS-11 (ex-Southern Pacific) près de Oakville, Californie. La 73 était numérotée 6790 lorsqu'elle était au CN et à VIA Rail. Ken Goslett





It could be CPR's St Luc Diesel Shop in Montreal circa 1979, but it is actually Exporail-The Canadian Railway Museum in 2015! Ex CPR C-424 4237 and M630 4563 create a timeless scene while CPR S-2 7077 lurks in the background. Michael Berry

Ceci pourrait être l'atelier diesel de Saint-Luc du CPR, à Montréal, autour de 1979, mais c'est de fait Exporail, le Musée ferroviaire canadien (MFC), en 2015! Toutes trois ex-CPR, les locomotives 4237, une C-424, et 4563, une M630, créent une scène intemporelle alors que la 7077, une S-2, apparaît à l'arrière-plan. Michael Berry



Exporail volunteer and former CPR mechanical man Richard Young photographed ex VIA Rail LRC-3 6921 at Barrington station on the CRM Hays Subdivision in September 2015. VIA 6921 is one of only two Bombardier built LRC locomotives in existence. Richard Young

Richard Young, un ancien employé des ateliers d'entretien du CP et maintenant un bénévole à Exporail, a photographié la diesel 6921 de VIA Rail, une LRC-3, à la gare Barrington, le long de la subdivision Hays du MFC en septembre 2015. La 6921 est l'une des deux locomotives LRC construites par Bombardier encore en existence. Richard Young

continued from page 20

preferred option was to acquire running rights over the M&NW and start construction at Gladstone. The M&NW, however, wanted to handle any traffic from the LMR&CC itself rather than simply receive track rental fees. But the M&NW, which was suffering financial difficulties, granted the running rights after the provincial government threatened to provide the funding to extend the LMR&CC to Portage la Prairie if running rights were not granted.

The Work Begins

“[Donald Mann] expects to remain in Manitoba till November, and by that time the Dauphin railway will be hauling out the crop of 1896. He proposes to accomplish this result, even if he has to sit up nights to do it.” – Brandon Weekly Sun, July 23, 1896

Thomas White, a civil engineer from Toronto, arrived in Gladstone on April 23rd to begin the survey for the line. White was familiar with some of the territory as he had undertaken the 1891 survey of the proposed CPR Selkirk-Dauphin Country line. White became a key figure in Mackenzie and Mann's railway building; he served as Chief Engineer until their transcontinental line was completed.

The subsidy contract with the province was signed on May 8th after the running rights over the M&NW were secured. Mackenzie and Mann lost no time in securing financing as they assigned the rights to the annual \$40,000 transport subsidy to the Canadian Bank of Commerce on May 19, 1896. Tenders for construction were called in late May 1896.

Construction of the grade began in June, but the work was delayed for weeks on account of the wet spring raising the water in the marsh lands to unusually high levels. At the end of July Mann reported the ground was drying up. In early August the raiiling of a large yard at the junction with the M&NW, about one mile west of Gladstone, was completed. Mackenzie and Mann journeyed out to Gladstone to observe the scene of operations in their private car, the Sea Falls. Mackenzie had just returned from a trip to England where he had secured the rails for the line. With the arrival of a steam locomotive – a contractor's engine – rail laying on the main line began on August 17th.

Faced with the requirement to have 100 miles down by year-end, Mackenzie and Mann boosted their labour force by hiring men who had come west on harvest excursions. On August 22nd, the Free Press reported 300 labourers had been secured this way. With the marshland bordering the Grassy River drying out, the work force was doubled to 1,000 men by the end of August.

On September 1st, the Manitoba Free Press carried an interview with Mann. He stated a second locomotive had arrived. This could possibly be

suite de la page 20

projet est une entreprise à haut risque comme les chemins de fer similaires : Calgary & Edmonton, Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan et Manitoba & North Western (M & NW), qui ont des difficultés à payer leurs dettes. Le M & NW a été mis sous séquestre en 1894. Afin de minimiser leurs risques, les banquiers exigent que les promoteurs aient un intérêt financier dans l'entreprise.

Ni Holt, ni Ross (probablement aigris par les chemins de fer du Manitoba avec l'échec du W & HBR), ne sont intéressés. Mackenzie, cependant, est enthousiasmé par le projet. Les succès de Mackenzie avec la Compagnie des chemins de fer de Toronto et ses autres entreprises persuadèrent la Banque Canadienne de Commerce, basée à Toronto, de financer les coûts de construction du chemin de fer jusqu'à ce que le travail soit assez avancé pour que le Manitoba émette les obligations de construction garanties par la province.

La dernière pièce du puzzle à se mettre en place est la décision à savoir si le LMR & CC commencerait à Portage la Prairie ou à Gladstone. S'il commence dans la première ville, il y aura des connexions directes avec le CPR et le Northern Pacific Railway & Manitoba qui offrent tous deux des liaisons à Winnipeg et à des ports sur le lac Supérieur. Par contre, si on commence à Portage la Prairie, il faudrait construire 60 km (37 milles) de voie parallèle à celles du M & NW. L'option privilégiée est d'acquérir les droits de circulation sur le M & NW et de commencer la construction à Gladstone. Le M & NW, cependant, veut gérer tout le trafic du LMR & CC lui-même plutôt que de simplement recevoir les frais de location de la voie. Mais le M & NW, qui souffre de difficultés financières, accorde finalement les droits après que le gouvernement provincial a menacé de fournir le financement pour étendre le LMR & CC jusqu'à Portage la Prairie si les droits de circulation ne sont pas accordés.

Les travaux commencent

« [Donald Mann] prévoit demeurer au Manitoba jusqu'au mois de novembre, moment où le chemin de fer de Dauphin pourra transporter la récolte de 1896. Il propose de parvenir à ce résultat, même s'il doit y passer des nuits blanches pour ce faire. », Brandon Weekly Sun du 23 juillet 1896

Thomas White, un ingénieur civil de Toronto, arrive à Gladstone le 23 avril pour commencer les relevés pour la ligne. White est devenu familier avec certains coins du territoire quand il a effectué les relevés en 1891 pour la ligne projetée du CPR dans la région Selkirk-Dauphin. White travaillera à perpétuité pour le CNoR; il a servi comme ingénieur en chef jusqu'à ce que la ligne transcontinentale soit achevée.

Le contrat de subvention avec la province est signé le 8 mai, après que les droits de circulation sur le M & NW aient été conclus. Mackenzie et Mann ne perdent

LMR&CC No. 1, a second hand 2-6-0 acquired from the CPR. With 14 miles of the track completed to Plumas, the line carried its first revenue shipment – a carload of wheat shipped by R Herron – on August 31st. The car had been loaded at the end of track and was billed via the CPR to Port Arthur. An additional 74 cars were at Gladstone waiting to be moved to the end of track for loading. A round trip was made each day to move the cars. By the end of the 1896, some 6,000 bushels of grain had been hauled by the yet uncompleted railway.

On September 18th the Manitoba Free Press carried an account of progress on the railway that had appeared earlier in the Portage la Prairie Review saying, “TH White of Toronto is chief engineer, and is now in the north directing the location and inspecting the work of the graders . . . At present Gladstone is the base of operations and nearly 100 men are employed there, under charge of J R Turnbull, late of the CPR engineering staff . . . One mile west of town the new line makes connection with the M&NW, and there to the north of the latter's tracks are several miles of sidetracks filled with loaded cars of materials: piles of ties, steel rails, boxes of spikes, bridge timbers, signal boxes, switch apparatus, telegraph poles, fence posts, wire, etc., are arranged in order and convenient for loading and shipment as needed up the line. Here also are temporary buildings used as headquarters, dining and sleeping apartments for the employees, and on the tracks are several new box and flat cars with the letter 'L. M. R. & Co.' . . . the new line is now practically located to Lake Winnipegosis and graders are at work [at many locations to] within a few miles of Dauphin . . . an average of one and a half miles per day is being ironed, though adding the sidings put down, the record up to last Friday noon had been one and three-quarter miles per day. Preceding the tracklayers are a number of bridge builders, constructing the culverts, bridges, etc., and following are several men erecting water tanks, the first contingent under charge of Mr. McClay of Winnipeg, commencing work at Plumas, on the north side of the Jordan River, last Friday, where the well-borers are at work sinking a well. It is expected that quite a town will develop here . . . The Northern Elevator Company of Winnipeg have already decided to erect an elevator there and will probably commence work immediately . . . Telegraph poles are erected and wire strung to near the Grassy River [at Plumas], and an instrument is in possession of the stores department at the end of the track, so that an emergency communication can be secured with the offices at Gladstone . . . Passengers are accommodated [in a passenger car operated on construction trains] . . .”

The track was being laid with one of Robert's Steam Track-laying Machines, a relatively new innovation that had first been tested on the Northern Pacific in 1888. A 20 horsepower steam engine on the lead or 'pioneer'

pas de temps pour obtenir du financement quand ils reçoivent les 40 000 \$ de la subvention annuelle de transport à la Banque Canadienne de Commerce le 19 mai 1896. Les appels d'offres pour la construction paraissent à la fin de mai 1896.

La construction de la banquette de la voie commence en juin, mais le travail est retardé pendant des semaines en raison d'un printemps humide faisant monter l'eau des terres marécageuses à des niveaux anormalement élevés. À la fin de juillet, Mann constate que le sol est asséché. Au début d'août, la clôture d'une grande cour, à la jonction avec le M & NW, à environ 1,6 km (1 mille) à l'ouest de Gladstone, est achevée. Mackenzie et Mann arrivent à Gladstone pour observer la scène des opérations dans leur voiture privée, la Sea Falls. Mackenzie revenait d'un voyage en Angleterre, où il avait obtenu les rails pour la ligne. Avec l'arrivée d'une locomotive à vapeur – celle d'un entrepreneur –, la pose des rails sur la ligne principale commence le 17 août.

Devant l'exigence d'avoir à terminer 160 km (100 milles) à la fin de l'année, Mackenzie et Mann augmentent leur puissance de travail par l'embauche d'hommes venus de l'Ouest avec les transports de récolte. Le 22 août, le Free Press affirme que 300 ouvriers sont arrivés de cette façon. Le marais en bordure de la rivière Grassy étant asséché, les effectifs sont portés à 1 000 hommes à la fin d'août.

Le 1er septembre, le Manitoba Free Press a une entrevue avec Mann. Il déclare qu'une deuxième locomotive est arrivée. Cela pourrait être la LMR & CC numéro 1, une 2-6-0 d'occasion acquise du CPR. Les 22,5 km (14 milles) de voie complétés jusqu'à Plumas permettent à la ligne de recevoir ses premiers revenus de transport – un wagon de blé expédié par R Herron – le 31 août. Le wagon avait été chargé à la fin de la voie et a été facturé par le CPR à Port Arthur. À Gladstone, 74 wagons supplémentaires attendaient d'être envoyés au bout de la voie pour y être chargés. Un aller-retour est effectué chaque jour pour déplacer les wagons. À la fin de 1896, quelques 6 000 boisseaux de grain ont été transportés par la voie ferrée encore inachevée.

Le 18 septembre, le Manitoba Free Press rapporte les progrès du chemin de fer, parus plus tôt dans le Portage la Prairie Review, en disant : « TH White de Toronto, l'ingénieur en chef, est maintenant dans le nord pour diriger le chantier et inspecter les travaux de terrassement . . . À l'heure actuelle, Gladstone est la base des opérations et près de 100 hommes y sont employés, sous la supervision de JR Turnbull, anciennement de l'équipe d'ingénierie du CPR . . . À 1,6 km (un mille) à l'ouest de la ville sur la nouvelle ligne se trouve un raccordement avec le M & NW, et de là vers le nord, sur plusieurs kilomètres de voies de garage de ce dernier, sont stationnés des wagons chargés de matériaux: tas de traverses, rails, boîtes de crampons, bois pour les ponts, boîtes de signaux, appareils de

railcar drove a conveyor belt to deliver the ties and powered the derrick and boom that pulled the rails forward for laying. This is reputed to be the first instance of this new technology to be used in Canada. The machine could lay a mile of track in three to five hours with a 40 man crew. Without the machine it would have taken a crew of about 75. These machines would feature prominently in photos of the construction of the Grand Trunk Pacific and Canadian Northern transcontinental lines a decade later.

The tracklayers made rapid progress across the relatively flat topography. Newspaper reports state 46 miles of track had been laid to October 1st. The Lake Dauphin Pioneer reported on October 28 that about 75 miles of track were laid. The first shipment of 100 head of cattle was made from Ochre River on November 2nd. The rails reached Dauphin, 85 miles from Gladstone, on November 6th.

In June, Mann had confidently predicted that 125 miles of line would be laid to Lake Winnipegosis that season. However, the wet spring and slow deliveries of rails on account of a CPR telegraphers' strike delayed progress. When the construction season ended on November 24th the rails were laid 100 miles from Gladstone Junction to what would become the site of the village of Sifton.

J A Macdonnell, MP, inspected the newly laid line on behalf of the provincial government early in December 1896. He said Mackenzie and Mann, the contractors, had fulfilled their duty with commendable energy, giving the province better value than they were called upon to do. The road was now ready for operation and only awaited the final inspection by the Dominion government. He reported that a passenger car was running on their construction train for the accommodation of the travelling public. He called the combination station and section house buildings being erected about every 18 miles “commodious and comfortable and of considerable architectural beauty.”

**From the pages of the Dauphin Pioneer Press
Gladstone Age Items – Issue of August 19, 1896**

Lake Manitoba Railway's first locomotive expected this week. A large yard has been laid out [west of Gladstone] and some cars have arrived. The full gang to go on tracklaying on Monday. The grade is complete and ready for iron to the Grassy River.

The Rails Reach Dauphin – Issue of Nov. 11, 1896

Rails had reached within one mile of Dauphin last Friday [November 6th]. The rails were laid across Main Street Saturday evening and work

commutation, poteaux télégraphiques, poteaux de clôture, fils, etc., et sont disposés dans un ordre pratique pour le chargement et le transport au besoin jusqu'à la ligne. Il y a également les bâtiments temporaires utilisés comme bureaux de chantier, réfectoires et dortoirs pour les employés, et sur les voies, sont stationnés plusieurs nouveaux wagons fermés et plats avec les lettres « L. M. R. & Co. ». La nouvelle ligne est maintenant pratiquement arrivée au lac Winnipegosis et les niveleuses sont au travail [à de nombreux endroits] à quelques kilomètres de Dauphin ... une moyenne de 2,4 km (1,5 mille) par jour sont ferrés, avec les voies d'évitement, le record jusqu'à vendredi midi dernier avait été de 2,8 km (1-3/4 mille) par jour. Précédant les poseurs de rail, il y a un certain nombre de charpentiers, pour la construction des ponceaux, ponts, etc., et à la suite plusieurs hommes pour ériger des réservoirs d'eau; le premier contingent sous la supervision de M. McClay de Winnipeg, a commencé à travailler à Plumas, sur le côté nord de la rivière Jordan, vendredi dernier, où les puisatiers sont à l'œuvre. Il est prévu que toute une ville se développera ici. . . La Northern Elevator Company de Winnipeg a déjà décidé d'ériger un élévateur à grains à cet endroit et va probablement commencer immédiatement le travail. . . Les poteaux télégraphiques sont plantés et les fils tendus à proximité de la rivière Grassy [au Plumas], et un appareil est installé au magasin à la fin de la ligne, de sorte que les communications d'urgence peuvent être établies avec les bureaux à Gladstone. . . Les passagers sont pris en charge [dans une voiture de passagers incorporée aux trains de construction]. . . ».

La voie est posée avec l'une des machines poseuse de rail à vapeur de la compagnie Robert's, une innovation relativement récente qui a d'abord été testée sur le Northern Pacific en 1888. Un moteur à vapeur de 20 chevaux sur le châssis d'un wagon "pionnier" entraîne une bande transporteuse pour apporter les traverses et motorise la grue et la flèche qui tirent les rails vers l'avant pour la pose. Ceci est réputé comme le premier exemple de cette nouvelle technologie à être utilisée au Canada. La machine pouvait poser un mille de voie en trois à cinq heures avec une équipe de 40 hommes. Sans la machine, il aurait fallu une équipe d'environ 75 hommes. Ces machines vont figurer en bonne place dans les photos de la construction des lignes transcontinentales du Grand Trunk Pacific et du Canadian Northern une décennie plus tard.

Les poseurs font des progrès rapides dans une topographie relativement plate. Le journal annonce que 74 km (46 milles) de voie ferrée sont installés au 1er octobre. Le Lake Dauphin Pioneer du 28 octobre rapporte qu'environ 120 km (75 milles) de voie ferrée ont été posés. Le premier envoi de 100 têtes de bétail part de Ochre River le 2 novembre. Les rails atteignent Dauphin, à 137 km (85 milles) de Gladstone, le 6 novembre.

En juin, Mann prédit avec assurance que 201 km (125 milles) de ligne seront posés jusqu'au lac

stopped for a week. The roundhouse is to be built north of the [Vermilion] river in Section 10.

J R Nicolson arrived here Saturday morning with a train bringing a large consignment of freight from Winnipeg.

Dauphin District News – Issue of December 16, 1896

The water tank for the railway is about completed and the roundhouse is also moving on well, a large force working hard to finish up. The depot is finished inside, plastering, wood work and all. The building is very substantial, the best material being used all through and being back plastered and doubled floored will be warm at a small cost. Very comfortable quarters for the sectionmen are provided in one end and the centre of the building is for the offices and agent's residence. Like every part of the road, the depot is built to last.

To mark the end of the construction season, Mann ran a special train on December 15th carrying the Lieutenant Governor, government representatives and newspaper reporters from Winnipeg to the end of track to show them the agricultural possibilities of the newly accessible territory. Leaving Winnipeg, the special consisted of a LMR&CC locomotive and the private car, the Sea Falls.

Winnipegosis cette saison. Cependant, le printemps humide et les livraisons de rails ralenties par la grève des télégraphistes du CPR retardent la progression. Lorsque la saison de construction prend fin le 24 novembre, 160 km (100 milles) de voies sont posés depuis Gladstone Junction jusqu'à ce qui va devenir le site du village de Sifton.

JA Macdonnell, député, inspecte la ligne nouvellement posée au nom du gouvernement provincial au début de décembre 1896. Il dit que Mackenzie et Mann, les entrepreneurs, ont rempli leur devoir avec une énergie remarquable, donnant à la province mieux que ce qu'on leur avait demandé. La ligne est maintenant prête à fonctionner et on n'attend plus que l'inspection finale par le gouvernement du Dominion. Il indique aussi qu'une voiture de passagers est incorporée au train de construction pour le transport des voyageurs. Il précise que des bâtiments de gare mixte et des « section houses » sont construits tous les 30 km (18 milles) environ « commodes et confortables et d'une grande beauté architecturale ».

Pour marquer la fin de la saison de construction le 15 décembre, Mann organise un train spécial embarquant le lieutenant-gouverneur, les représentants gouvernementaux et les reporters des journaux de Winnipeg jusqu'à la fin de la ligne pour leur montrer les possibilités agricoles du territoire nouvellement accessible. En partant de Winnipeg, le convoi spécial est composé d'une locomotive du LMR & CC et de sa voiture privée, la Sea Falls.

Le convoi spécial quitte la gare de Winnipeg du CPR à 9 h et arrive à Gladstone à midi. Un arrêt est fait à

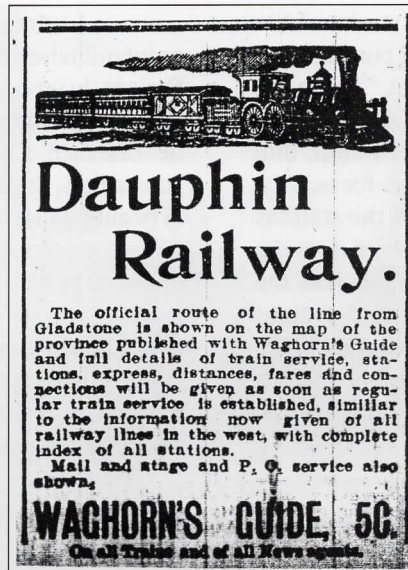
LMR&CC locomotive No. 3 was one of a pair of 4-4-0s purchased new. The twice-weekly mixed train stands at the Dauphin station, possibly during the first winter of operation. One wonders if Billy Walker is the engineer posing proudly in the cab. Source: Manitoba Archives



La locomotive No 3 du LMR & CC est une des deux 4-4-0 achetées neuves. Le train mixte bihebdomadaire est stationné à la gare de Dauphin possiblement durant son premier hiver d'exploitation. On se demande si c'est Bill Walker, le conducteur, qui pose fièrement dans la cabine. Sources : Archives du Manitoba.

The special train left the CPR Winnipeg station at 9 am and was at Gladstone by noon. A stop was made at Portage la Prairie for William Baker, the Superintendent of the M&NW, and his private car, the Minnedosa, to join the train. Dauphin was reached around 4 pm where the reporter found “the only settlement of much proportion along the line . . . Where on the 7th of October last, there was nothing but a stubble field, now stands a thriving town of four hundred inhabitants . . . Hammers all over the place were beating a boom-town accompaniment to the energetic movements of the residents. Everybody was in a hurry. Buildings were in the course of erection everywhere. The roundhouse at Dauphin is rapidly nearing completion. It is a commodious building and looks strong enough to stand a century of wear and tear . . . The only buildings in a completed state were those which had been moved in from the old towns of Dauphin and Gartmore which previous to the advent of the railway were four miles apart.”

The LMR&CC had adopted a page from the construction of the CPR and used its ability to choose the location of its division point on land that could be then be developed as a new townsite. The railway purchased the land for the new town of Dauphin from R D Gibson for \$20,000 and began selling town lots in early October.



Newspaper as dated Wednesday, October 11, 1896

Journal daté du mercredi 11 octobre 1896

Portage la Prairie pour que William Baker, le surintendant de la M & NW, et sa voiture privée, la Minnedosa, se joignent au convoi. Dauphin est atteint autour de 16 h, où le journaliste trouve que « C'est le seul village de cette taille le long de la ligne... Où le 7 octobre dernier, il n'y avait rien qu'un champ de chaume, se dresse aujourd'hui une ville prospère de quatre cents habitants... Partout les marteaux rythmaient les mouvements énergiques des résidents de la ville champignon. Tout le monde était pressé. Les bâtiments étaient en cours d'érection partout. La rotonde à Dauphin s'achève rapidement. C'est un bâtiment spacieux qui semble assez solide pour résister à un siècle d'usure. . . Les seuls bâtiments semblant achevés sont ceux qui ont été déplacés des vieilles villes de Dauphin et Gartmore qui, avant l'avènement du chemin de fer, étaient à 6,5 km (4 milles) de là ».

Le LMR & CC avait adopté un principe de construction du CPR et utilisait sa capacité à choisir l'emplacement de son centre de division pour trouver des terrains vides qui puissent ensuite être développés comme un nouveau lotissement. Le chemin de fer a acheté le terrain pour la nouvelle ville de Dauphin à RD Gibson pour 20 000 \$ et a commencé à vendre des lots de la ville début octobre.

Dauphin on the move

The antics during the movement of the buildings from the two settlements were reported in the January 6, 1897 edition of the Boston Evening Transcript: “The Dauphin Railway has been completed some 16 miles beyond the [new] town of Dauphin. While the road was being constructed, the two rival towns, [old] Dauphin and Gartmore, which are four miles apart, made strong bids for the line.”

[Old Dauphin started in 1886 and gained the area post office in 1893, while Gartmore was started in 1889 when the Hudson Bay Company located a store there. The contractors surveyed a town site between the two towns, about an equal distance from each. The town lots were put on the market by the LMR&CC in early October.]

“Both Dauphin and Gartmore were moved bodily to the new town which will be known as Dauphin.

The buildings were first moved on rollers, but when the snow came skids were used and houses were rushed over in great haste.”

“The Dauphin Hotel started on its two mile journey on rollers, but the snow covered the ground before it had gone far and rollers had to be replaced by skids. This seriously delayed the work and the journey lasted seven days. During this time the business of the house was thriving, rooms were let at a premium and guests attended to. Stores were moved in the same way. A ranchman would overtake a moving grocery store and after tying his horse to it, would go in and make his purchases. The horse would follow the tow line.”

“The Anglican churches of Gartmore and Dauphin merged when the congregations saw what would be saved by requiring only one clergyman and [the two buildings were pulled to one lot and joined].”

The special train ran to the end of track at Mile 100 where even a station had not yet been constructed. Writing of the trip, one reporter commented, “There are four station houses along the line. These are about twenty miles apart. They are decidedly well built, and were designed by an architect who had an eye for beauty. Long and broad platforms run in front of all the stations and at each is a water tank and a wind-mill, which does the pumping . . . At Dauphin the station is larger than the others, containing commodious waiting and freight rooms. The agents have very comfortable quarters in the buildings . . . In fact all along the line the company seems to have spared no expense to make the buildings of the very best.”

Le train spécial va jusqu'au bout de la voie au point milliaire 100 où il n'y a pas de gare encore construite. Parlant du voyage, un journaliste écrit : « Il ya quatre gares le long de la ligne. Elles sont à une trentaine de kilomètres de distance (20 milles). Elles sont décidément bien construites, et ont été conçues par un architecte qui avait la beauté dans l'œil. Devant toutes les gares, les quais sont longs et larges, chacune à son château d'eau et une éolienne pour le pompage... La gare de Dauphin est plus grande que les autres, avec une salle d'attente et une consigne pratiques. Les agents ont des quartiers très confortables dans les bâtiments... En fait tout le long de la ligne, l'entreprise semble n'avoir épargné aucune dépense pour construire les meilleurs bâtiments ».

Table 1
STATIONS BUILT BY THE LAKE MANITOBA RAILWAY & CANAL
COMPANY AND WINNIPEG GREAT NORTHERN 1896-1899

Lake Manitoba Railway & Canal Company			
<i>Mileage</i>	<i>Location</i>	<i>Station Facilities</i>	<i>Notes and Status</i>
0.0	Gladstone	Shared the M&NW station	New CNoR station built 1901 and is now museum
7.7	Ogilvie	Unknown type built 1899	Demolished
14.2	Plumas	Combination Station-Section House built 1896	Demolished
27.7	Glenella	Combination Station-Section House built 1896	Demolished
56.3	Laurier	Combination Station-Section House probably built 1897	Demolished
71.9	Ochre River	Combination Station-Section House built 1896	Demolished
85.6	Dauphin	Combination Station-Freight Shed-Agent Quarters built 1896, replaced 1912	First station burnt January 15, 1912; the replacement station now houses a railway museum and offices
101.7	Sifton	Combination Station-Section House built 1897	Sold and moved off site
113.8	Fork River	Combination Station-Section House built 1899	Demolished
124.1	Winnipegosis	Combination Station-Section House built 1897	Museum
Winnipeg Great Northern (mileage from Sifton)			
5.6	Valley River	Freight and passenger shelter built 1899	Demolished
16.7	Ethelbert	Combination Station-Section House built 1898	Sold and moved off-site
53.5	Cowan	Combination Station-Section House built in 1899	Demolished
85.2	Swan River	Combination Station-Section House built 1899	Demolished
Notes: The combination station-section house design was largely superseded after the LMR&CC and WGN were merged into the CNoR in 1899. At least one station of this design was built in Ontario, at Fort William, in 1899.			
Source: Various Railway and Shipping World and newspaper articles			

The raw world of a line constructed to “colonization railway” standards is clearly shown in this photo. The building gang puts finishing touches on the station at an unknown location. The wood ties were none too carefully trimmed at the lumber mill. The rail is light 56 pound standard and the ballast is practically non-existent. Locomotive 14 stands before one of the unique combination station-section-man structures (which is just being completed) built along the LMR&CC and WGN. Source: Dauphin Rail Museum



Sur cette photo, on constate la dure réalité des standards de construction des lignes de chemin de fer pour la colonisation. L'équipe de construction met la touche finale à une gare dans un lieu inconnu. Les traverses en bois ne sont pas taillées avec soin à la scierie. Le rail est léger, 25,3 kg/m (56 lb/yard, soit 17,6 lb/pi) et le ballast est pratiquement inexistant. La locomotive No 14 est arrêtée devant une station. L'une des structures aménagées unique (qui vient d'être terminée) construite le long des lignes du LMR & CC et du WGN. Source : Musée ferroviaire de Dauphin.

The LMR&CC was lightly equipped for its length. At the time of its opening, the line had three locomotives, which included a second hand 2-6-0 purchased from the CPR in August 1896, two 4-4-0s purchased new from the Canadian Locomotive Works, 50 new box cars from the Crossen Company, 31 flat cars, two second hand passenger coaches from the Rathbun Company, a second hand baggage-mail-coach and two vans. The two new 4-4-0s were delivered on October 13 and 27, 1896. At least one of the engines was fitted with a massive plow in Winnipeg to clear the line of winter snows.

In early December, it had been reported that J R Turnbull, who had supervised the construction of the track, would be General Superintendent. David Hanna, however, took up these duties on December 22nd at Portage la Prairie. The headquarters were on the second floor of the M&NW station. He had been employed by the M&NW and apparently had come to Mackenzie and Mann's attention during the negotiations over the running rights on that line. Turnbull went on to supervise construction of Mackenzie and Mann lines for many years.

Regular operations began on January 3, 1897 with mixed trains making two round trips weekly

Le LMR & CC est peu équipé pour sa longueur. Au moment de son ouverture, la ligne a trois locomotives, une 2-6-0 d'occasion achetée du CPR en août 1896, deux 4-4-0 achetées neuves des Canadian Locomotive Works, 50 nouveaux fourgons de la Société Crossen, 31 wagons plats, deux voitures de voyageurs d'occasion de la Compagnie Rathbun, un fourgon postal d'occasion et deux fourgonnettes. Les deux nouvelles 4-4-0 sont livrées les 13 et 27 octobre 1896. Au moins une des machines est équipée d'une grosse lame chasse neige à Winnipeg pour dégager la ligne en hiver.

Début décembre, on rapporte que J R Turnbull, qui a supervisé la construction de la voie, sera surintendant général. David Hanna, cependant, prend ces fonctions le 22 décembre à Portage la Prairie. Le siège social est au deuxième étage de la gare du M & NW. Il avait été employé par le M & NW et apparemment avait été remarqué par Mackenzie et Mann au cours des négociations sur les droits de circulation sur cette ligne. Turnbull continuera à superviser la construction des lignes pour Mackenzie et Mann pendant de nombreuses années.

Les opérations régulières commencent le 3 janvier 1897 avec des trains mixtes faisant deux allers-retours par semaine par le M & NW entre Portage la

operating over the M&NW from Portage la Prairie to Gladstone Junction and the LMR&CC to Dauphin. Once a week, the northbound train made a quick trip to the end of track at Sifton and returned almost immediately to Dauphin where the engine servicing facilities were located. The timetable lists the Sifton turn as a “Freight” which probably means the passenger cars were dropped at Dauphin and the few, if any, passengers carried on in the van. The LMR&CC mixed train departed Portage la Prairie 20 minutes after the M&NW passenger train and similarly departed Gladstone 20 minutes ahead of the passenger train heading east. However, the M&NW passenger train took about 70 minutes to cover the distance between the two stations, while the mixed train took two hours.

Besides the four LMR&CC stations, there was a roundhouse at Dauphin and a two-stall engine house at Gladstone Junction. With the start of regular service, the Dominion Express Company opened operations and installed agencies at Plumas and Dauphin.

Prairie et Gladstone Junction et le RMT & CC jusqu'à Dauphin. Une fois par semaine, le train en direction du nord fait un voyage rapide jusqu'au bout de la ligne à Sifton et revient presque aussitôt à Dauphin où se trouvent les installations d'entretien des locomotives. Les horaires indiquent que le voyage à Sifton est un "Fret" ce qui signifie probablement que les voitures-passagers restent à Dauphin et le cas échéant, les quelques passagers sont transportés dans le fourgon. Le train mixte RMT & CC quitte Portage la Prairie 20 minutes après le train de passagers du M & NW et de la même façon, part de Gladstone 20 minutes avant le train de passagers en direction est. Cependant, le train de passagers du M & NW prend environ 70 minutes pour couvrir la distance entre les deux gares, tandis que le train mixte prend deux heures.

The Lake Manitoba & Canal Co.		
TIMETABLE		
To take effect Sunday Noon Jan 3rd, 1897		
	<i>Lv</i>	<i>Ar</i>
Portage la Prairie	Mon and Fri	12:30
Portage la Prairie	Tues and Sat	19:00
Gladstone	Mon and Fri	14:35
Gladstone	Tues and Sat	16:55
Dauphin	Mon and Fri	19:00
Dauphin	Tues and Sat	12:30
Sifton	Fridays only	20:40
Sifton	Fridays only	20:50
D B Hanna, Superintendent		

The Lake Manitoba Railway & Canal Company				
<i>Read Down</i>			<i>Read Up</i>	
<i>3rd Class Freight</i>	<i>2nd Class Mixed</i>		<i>2nd Class Mixed</i>	<i>3rd Class Freight</i>
<i>Fri Only</i>	<i>Mon & Fri</i>	<i>Stations</i>	<i>Tues & Sat</i>	<i>Fri Only</i>
No. 3	No. 1		No. 2	No. 4
	1230	Portage la Prairie	1900	
	1420	Gladstone	1700	
	1435	Gladstone Junction	1655	
	1500	Oglivie	1630	
	1522	Plumas	1607	
	1605	Glenella	1528	
	1635	Glencairn	1504	
	1705	Elliott	1424	
	1732	Laurier	1357	
	1756	Makinak	1332	
	1820	Ochre River	1310	
	1900	Dauphin	1230	
1945		Dauphin		2140
2015		Valley River		2110
2040		Sifton		2050
<i>CPR Connection</i>				
	955	Winnipeg	2125	
	1155	Portage la Prairie	1925	

Source: Portage La Prairie Weekly Review, January 1897

The LMR&CC reached Winnipegosis, on the shore of the lake bearing the same name, the following year. Scheduled service over the 23 mile long extension from Sifton started on October 8, 1897 with mixed trains making two round trips a week from Portage la Prairie through to Winnipegosis.

The completion of the line to Winnipegosis was celebrated by a gala excursion from the Winnipeg CPR station on October 27th. The Lieutenant-Governor, the Premier, most of the cabinet and sitting Liberal members of the legislature, several Members of Parliament, local mayors and reporters were carried to the end of track. The special train was composed of LMR&CC locomotive No. 3, a leased CPR colonist car, two leased CPR sleepers, the leased CPR dining car St Cloud, CPR Manager William Whyte's private car No. 15, and Mackenzie and Mann's private car Sea Falls.

Le LMR & CC atteint Winnipegosis, sur la rive du lac portant le même nom, l'année suivante. Le service régulier sur les 37 km (23 milles) du prolongement de la ligne à partir de Sifton commence le 8 octobre 1897 par trains mixtes avec deux allers-retours hebdomadaires entre Portage la Prairie et Winnipegosis.

L'achèvement de la ligne à Winnipegosis est marqué par une excursion de gala à la gare du Canadien Pacifique de Winnipeg le 27 octobre. Le lieutenant-gouverneur, le premier ministre, la plupart des membres du cabinet et des députés libéraux de la législature, plusieurs députés, les maires locaux et les journalistes vont jusqu'à la fin de la ligne. Le train spécial est composé de la locomotive LMR & CC numéro 3, une voiture coloniale louée au CPR, deux wagons-lits loués au CPR, le wagon restaurant St Cloud loué au CPR, la voiture privée numéro 15 du directeur du CPR William Whyte, et celle de Mackenzie et Mann, la Sea Falls.



Mackenzie and Mann and a host of guests rolled into Winnipegosis on a special train to mark the completion of the Lake Manitoba Railway & Canal Company on October 1897. The rear of the newly completed combination station shows (moving from right to left) the waiting room, the entrance to the living quarters and, at the far end, the freight room. Prominently positioned before the station is the CPR dining car "St Cloud" that was leased for the special run. A LMR&CC caboose is at the extreme left. Source: Library Archives Canada

Mackenzie et Mann et une foule d'invités arrivent à Winnipegosis dans un train spécial pour marquer l'achèvement du chemin de fer Lake Manitoba & Canal en octobre 1897. À l'arrière de la station mixte nouvellement achevée, on distingue (de droite à gauche), la salle d'attente, l'entrée des locaux d'habitation et, à l'autre bout, la salle de fret. Bien garé en évidence devant la gare, le wagon-restaurant « St Cloud » du CPR, qui a été loué pour cette occasion spéciale. Un fourgon de queue du LMR & CC est à l'extrême gauche. Source : Bibliothèque et Archives Canada



Train time at Dauphin. Historians have written that when the twice weekly mixed train rolled into the station, most of the populace of the town turned out to break the monotony of life in the pioneer communities. Source: Dauphin Rail Museum

Tableau horaire à Dauphin. Les historiens ont écrit que lorsque le train mixte bihebdomadaire entrait en gare, la plupart de la population de la ville venait assister à cette arrivée pour rompre la monotonie de la vie des communautés de pionniers. Source : Musée ferroviaire de Dauphin

Mackenzie and Mann could afford the public display. While serving as contractors for the construction of the line they could not be on the executive of the company. For this reason one of Mackenzie's partners in the Toronto Railway Company, Frederic Nicholls, was the first president of the LMR&CC. The board of directors was loaded with friendly business associates (all holding a very nominal number of shares) whose actions the partners effectively controlled through their holding almost all of the subscribed stock. For services rendered, the friendly LMR&CC board of directors gave the partners a bonus of 6,000 LMR&CC shares. The minimum profit they made on the construction of the railway was estimated at \$200,000 – and it could well have been multiples of that.

Mackenzie et Mann peuvent s'afficher en public. À titre d'entrepreneurs pour la construction de la ligne, ils ne peuvent être à la direction de l'entreprise. Pour cette raison, l'un des partenaires de Mackenzie dans le Toronto Railway Company, Frederic Nicholls, sera le premier président du LMR & CC. Le conseil d'administration était composé de nombreux associés d'affaires amis (tous titulaires d'un nombre très nominal d'actions) dont les partenaires contrôlaient effectivement les actions par le biais de leur holding détenant la quasi-totalité du capital souscrit. Pour services rendus, le conseil d'administration du LMR & CC donnait à ses partenaires un bonus de 6 000 actions du LMR & CC. Le bénéfice minimum qu'ils ont fait lors de la construction du chemin de fer est estimé à 200 000 \$, mais cela pourrait bien être plusieurs fois cette somme.

THE CANADIAN NORTHERN RY. CO.		
Going North-read down.		Going South-read up
Mix'd No. 1 & 2. Mon. Wed. Fri.	STATIONS.	Mix'd No. 1 & 2. Tues. Thur. Sat.
6 50	Winnipeg	21 00
10 40	Portage la Prairie	16 50
11 10	Macdonald	18 15
11 30	Westbourne	18 30
11 57	Woodside	18 00
12 25	Gladstone	14 55
13 05	Gladstone Junc.	14 10
13 31	Ogilvie	13 43
14 00	Plumas	13 30
14 41	Glencairn	12 30
15 15	Glencairn	12 05
15 51	Elliot	11 25
16 25	Laurier	10 51
16 50	Makinak	10 25
17 20	Ochre River	10 00
18 00	Dauphin	d 9 15
19 30	Valley River	a 7 45
20 02	Valley River	7 15
20 30	Sifton Jet	6 45
Mixed Fri		Mix'd Sat.
20 55	Fork River	6 10
21 35	Winnipegosis	5 50
Mon		Tue
Wed.		Thrs.
21 30	Ethelbert	6 00
21 54	Garland	5 25
22 30	Pine River	4 54
23 00	Sclater	4 25
23 30	Cowan	4 00

D. B. HANNA,
Superintendent.

Winnipeg.

Canadian Northern Railway timetable for April 1899. Railway and Shipping World magazine.

Le tableau horaire d'avril 1899 du Canadian Northern Railway, tel que publié dans le Railway and Shipping World magazine.



Labelled as the first train into Swan River, this appears to be an excursion – possibly for land sales purposes – that followed on the heels of the construction train in October 1899. The side door caboose appears to be lettered for the LMR&CC and supports its marker light upon the side of the cupola as was the standard in the nineteenth century. Source: Swan River Historical Museum

Ce train est présenté comme étant le premier train à Swan River, possiblement dans le cadre d'un voyage à des fins de prospection pour la vente des terres, immédiatement après la construction de la gare en octobre 1899. La porte latérale du fourgon de queue semble être marquée pour le LMR & CC et le feu de fin de convoi est sur le côté de la coupole comme cela était la norme au XIXe siècle. Source : Musée historique de Swan River.



Early Days in Swan River. The Canadian Northern mixed train has rolled into town. In the early days of the twentieth century the most important buildings in the early days were the station and grain elevator. Source: Western Canada Pictorial Index

Premiers temps à Swan River. Le train mixte du Canadian Northern est arrivé en ville. Au début du XXe siècle, les bâtiments les plus importants étaient d'abord la gare et un élévateur à grain. Source : Répertoire d'imagerie de l'Ouest canadien, Université de Winnipeg.

Failed Expectations

“It is stated that his withdrawal from competition with the Canadian Pacific is the result of the latter company having made certain concessions to the Northern Pacific on the Pacific coast in withdrawing certain competition for the carrying trade east from Tacoma and Seattle, which was taking away a large amount of paying traffic from the Northern Pacific.” – Montreal Herald, July 16, 1889

While the completion of the LMR&CC had fulfilled one leg of Greenway's railway policy, the construction of the NP&M, which was supposed to reduce freight rates on traffic moving between Manitoba and the Lakehead by offering competition to the CPR, had failed. Even before the NP&M's initial line from the border to Winnipeg had been completed in October 1888, the NPR, the parent of the NP&M, and CPR had agreed

Déceptions

« Il est précisé que son retrait de la concurrence avec le Canadien Pacifique vient du fait que cette dernière société avait fait certaines concessions au Northern Pacific, sur la côte Pacifique, en retirant une part de la concurrence pour le commerce de transport à l'est de Tacoma et de Seattle, qui ôtait une grande partie du trafic payant du Northern Pacific. », Montréal Herald, le 16 juillet, 1889

Alors que l'achèvement de la LMR & CC comble une partie de la politique ferroviaire de Greenway, la construction du NP & M, qui devait réduire les taux de fret pour le trafic entre le Manitoba et le Lakehead en faisant concurrence au CPR, a échoué. Même avant que la ligne initiale du NP & M, entre la frontière et Winnipeg ne soit achevée en octobre 1888, le NPR, le parent du NP & M, et le CPR avaient convenu de maintenir les taux de



Makinak, Manitoba was one of the many towns that were created by the construction of Mackenzie & Mann railway lines. It was located 21 miles south of Dauphin. In 1903, CNoR built a 3rd Class station to serve the growing community. Along the siding the Western Canada Flour Mills Company's tall elevator is followed by a flat warehouse elevator whose use was mandated by the LMR&CC subsidy agreement with the province. The lower view shows the front of the station designed by Ralph Pratt, who served as Chief Architect for the Canadian Northern from 1901 to 1906. Today, while Makinak is listed as one of Manitoba's "ghost towns", a grain elevator continues to serve local farmers. Source: Dauphin Rail Museum



Makinak, au Manitoba était l'une des nombreuses villes créées par la construction des lignes de chemin de fer de Mackenzie et Mann. Elle était située à 34 km (21 milles) au sud de Dauphin. En 1903, le CNoR y construisit une gare de 3e classe pour desservir la communauté grandissante. Le long de la voie d'évitement, on y trouve le grand élévateur de la Western Canada Flour Mills Company puis un élévateur d'entrepôt plat dont l'utilisation a été définie par l'accord entre le LMR & CC et la province. La vue inférieure montre la façade de la gare conçue par Ralph Pratt, qui a servi comme architecte en chef pour le Canadian Northern de 1901 à 1906. Aujourd'hui, alors que Makinak est considérée comme l'une des « villes fantômes » du Manitoba, un élévateur à grains continue de servir les agriculteurs locaux. Source : Musée ferroviaire de Dauphin.

to keep freight rates the same on both sides of the border. The NPR's only interest in building into Manitoba had been caused by the inroads the CPR was making on transcontinental traffic to and from the States of Washington and Oregon via Vancouver through rate reductions. With the NP&M, the NPR could threaten the CPR's hold on the traffic of the Manitoba grain belt. The two transcontinental railways, each built through largely vacant lands ahead of settlement, quickly recognized that the slashing of freight rates would only cripple their earnings thereby threatening their solvency. The two railways agreed to hold the line on rates and charge the same rates to points they both served.

The NPR did keep its pledge to the Manitoba government that the freight rates on the NP&M would be the same as on its main line. However, the new rates, that were announced on October 21, 1888, were only minimally lower than the existing CPR rates. The CPR speedily matched the lower rates.

While the NP&M quickly built the lines to Portage la Prairie and Brandon as required in its charter of 1888, the only advantage for the Manitoba shippers and farmers was the additional capacity these lines offered during the fall grain movement. The farming community was particularly restive as Premier Greenway had promised that with competition the grain rates from Manitoba to Lake Superior would fall to 10 cents a bushel.

fret identiques des deux côtés de la frontière. Le seul intérêt du NPR dans la construction au Manitoba avait été provoqué par les incursions que le CPR faisait sur le trafic transcontinental vers et depuis les États de Washington et de l'Oregon, en passant par Vancouver grâce à des réductions de taux. Avec le NP & M, le NPR pourrait menacer l'emprise du CP sur le trafic de la ceinture céréalière du Manitoba. Les deux chemins de fer transcontinentaux, chacun construit à travers les terres en grande partie vacantes avant la colonisation, ont rapidement reconnu que réduire radicalement les taux de fret bloquerait leurs gains, menaçant ainsi leur solvabilité. Les deux chemins de fer ont convenu des mêmes taux et des mêmes tarifs aux points qu'ils desservaient.

Le NPR a tenu sa promesse au gouvernement du Manitoba de fixer les mêmes taux de fret sur le NP & M que sur sa ligne principale. Cependant, les nouveaux taux annoncés le 21 octobre 1888, sont à peine inférieurs à ceux du CPR, et ce dernier les adapte rapidement.

Alors que le NP & M construit rapidement les lignes à Portage la Prairie et Brandon comme requis dans sa charte de 1888, le seul avantage pour les expéditeurs et les agriculteurs du Manitoba sera l'augmentation de la capacité de transport que ces lignes offriront lors de l'expédition du grain à l'automne. La communauté agricole était particulièrement impatiente, le premier ministre Greenway ayant promis qu'avec la concurrence, les taux de transport du grain du Manitoba vers le lac Supérieur pourraient tomber à 10 cents le boisseau.

This locomotive is probably Northern Pacific Railway 824 a 4-4-0 built by Baldwin in 1879 or 1880. When the Canadian Northern was building their locomotive fleet, a group of NPR 4-4-0s were sold to the railway via James T. Gardiner of Chicago, (a locomotive dealer). While not specifically listed, it is probable that this locomotive was one of them (three of the group do not have numbers recorded). If so, it probably became CNoR 15 (1900 - 1912) and 19 after January 1912, the locomotive was scrapped in Winnipeg on November 5, 1917. Ralph Friske collection, caption information Don McQueen



Cette locomotive est vraisemblablement la 824 du Northern Pacific Railway, une 4-4-0 construite par Baldwin en 1879 ou 1880. Alors que le Canadian Northern formait sa flotte de locomotives, un groupe de 4-4-0 du NPR lui fut vendu par l'intermédiaire de James T. Gardiner, un vendeur de Chicago. Bien qu'absente de la liste, il est probable que celle-ci était du nombre (les numéros de trois d'entre elles ne furent pas enregistrés). Si c'est le cas, elle a dû devenir la No 15 du CNoR de 1900 à 1912 et la 19 après janvier 1912 ; elle fut envoyée à la ferraille à Winnipeg, le 5 novembre 1917. Collection Ralph Friske, légende de Don McQueen



Heritage Business Car

January - February, 2016

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Photo of Harbour Commission of Montreal's # 11 submitted



Ralph Friske, a CRHA member, found and submitted this photo of Harbour Commission of Montreal tank engine 11 as a follow up to Michael Leduc's excellent article on the Port of Montreal railway which appeared in the May - June issue of Canadian Rail No. 566. Our roster indicates that this locomotive was built by Baldwin in 1873 for the Grand Trunk Railway, it came to the H.C.M. in 1925 and was scrapped in September 1935.

Ex-TTC PCC 4612 still operating in Edmonton



Don Scafe writes: "I really enjoyed the article on Canadian PCCs in the latest issue of Canadian Rail. A former Toronto PCC still operates in Edmonton. Ex-TTC 4612 (re-gauged by the Edmonton Radial Railway Society) exits Station Loop on to the outbound track at Fort Edmonton Park during the Christmas operations, December 13, 2015". High Iron Photos (Don Scafe)

PCC photo caption correction



John Bromley

George Bergson writes (in part) from Chilliwack, British Columbia: "I disagree with the caption appearing with the lovely photo of BCER 415, top page 274, in Canadian Rail No. 569."

"The car is continuing west on Hastings Street navigating the slight jog on Hastings at Cambie Street. Also the BCER's Carrall St. interurban station is two blocks down (east) of the rear of car 415. I worked part-time in the Woodwards store for two years while in high school (1954/55); I love those colour photos."

At least 24 RDC cars on the scrapping block in Moncton, New Brunswick



Matt Keoughan

A Canadian scrap dealer has begun to cut up more two dozen stainless steel Rail Diesel Cars. Industrial Rail Services, Inc., previously owned the cars.

Included in the scrap line is a fully-functional RDC, No. 6202, which Industrial Rail had rebuilt as a demonstrator. A former company production manager confirmed that the railcar has yet to be scrapped, "but it's on the block."

In February 2014, after the Industrial Rail factory had shut down, there were 27 RDCs on the property. They had been collected over the years after VIA Rail Canada and BC Rail no longer needed them by the company's owner, Richard Carpenter, who had hoped to find a market for the self-propelled railcars. The Budd company had manufactured 398 RDCs between 1949 and 1962.

To generate interest among possible buyers, Carpenter spent more than \$2 million to rehabilitate one already in good condition as a demonstrator, the No. 6202, with modern turbocharged power plants and logic-controlled hydraulic transmissions. Also among the improvements were reconfigured air ducts, climate-controlled air conditioning, and a handicapped-accessible modular bathroom.

The company had developed knowledge and expertise doing heavy overhauls of VIA's remaining active RDCs, which at the time had been operating on Vancouver Island and continue to provide remote service between White River and Sudbury, Ontario.

When Canadian economic stimulus money became available in 2009, VIA contracted with Industrial Rail to rebuild six RDCs; one car was traded for a rare, former Canadian Pacific all-baggage RDC-4 that Carpenter had acquired. But the order was never finished following a bitter disagreement between the company and VIA over differences on what repairs were required on the much larger LRC and Renaissance projects.

A lawsuit followed and a final outcome has yet to be resolved.

IRSI tried its best to sell the cars in re-manufactured form and found there really wasn't any appetite for them. They couldn't even sell them to Argentina, which initially showed some interest.

Regardless of how they are moved, the buyer of the Industrial Rail property wants the RDCs gone quickly. The activity prompted Canadian model train manufacturer Rapido Trains, Inc., to purchase one of the RDCs, No. 6133, on Jan. 23, 2016.

Rapido president Jason Shron declined to disclose the purchase price, but says that the substantial cost of moving the vehicle will be determined once Canadian National inspectors decide what maintenance would be necessary so it can be hauled to Ontario on its own trucks in a freight train or if it must be loaded onto a flatcar.

"We are very grateful to have raised over \$20,000 (in an online appeal) so far," Shron says, "but we might have to pay substantially more than that if we have to lift it. This is the major expense for any prospective buyer, because the new owner wants all the RDCs off of the property as soon as possible."

Both Shron and Matt Keoughan, a Halifax, Nova Scotia observer who recently visited Moncton, are

reaching out to seek potential buyers. As of last weekend, Keoughan says 11 railcars have either been scrapped or are being dismantled; Shron believes the 6202 is being held to the end. (Trains New Wire edited)

Meals on Wheels - New temporary exhibition at Exporail

The Canadian Railway Museum invites visitors to its new exhibition: Meals on Wheels. Rail enthusiasts will find this exhibit to be like a culinary trip and gourmets will have a unique opportunity to discover the evolution of food aboard trains. This exhibition provides a look at the exceptional contribution made by railway catering to modern culinary art through vintage crockery, silverware, menus, archival documents and billboards. The exhibition will run through to October 30, 2016.



CPR Archives

Exhibit Theme

Faster! Further! Long before the advent of aircraft and cars, railways changed the way we travel. At that time only comfort and luxury were missing from enjoying the beauty of breathtaking landscapes. Longer distance travel created dining cars to satisfy the traveller's appetite.

Designing the dining car: innovation in motion

In 1858, George Mortimer Pullman (1831-1897) filed a patent for his sleeping car design. In 1867, he developed the original concept into a hotel car, and in 1868, he filed a new patent for a dining car. Train travel would never be the same! Through this exhibition, visitors will appreciate in particular the development of equipment, service and life in the dining car.... Until Black Tuesday in 1929.

Serving with class: an exceptional staff

The quality of service on trains, especially in the dining car, was a virtual trademark of the industry. And while the train staff were extremely proud of their contribution to this prestigious image, they worked in difficult conditions. The steward had full responsibility

for the dining car and supervision of onboard staff. The kitchen brigade was composed of a chef and three other cooks, a pastry chef, and four or five waiters.

Good meals enhance the pleasure of travel

When American William Cornelius Van Horne became general manager of Canadian Pacific in 1882, he immediately sensed the potential of Canadian scenery as a tourist attraction for wealthy travellers from the United States and Europe. To lure them here, he offered travel packages that included accommodation, gourmet dining and beautiful scenery. Canadian Pacific had launched a new national industry: luxury tourism and resorts.

Acknowledgements

This exhibition was produced by Exporail, the Canadian Railway Museum. The project has been made possible in part by the Government of Canada, and through the support of the ministère de la Culture et des Communications du Québec, Bibliothèque et Archives nationales du Québec and MRC de Roussillon.

Dîner sur rails - Nouvelle exposition temporaire à Exporail

Exporail, le Musée ferroviaire canadien convie le grand public à visiter sa nouvelle exposition temporaire du 5 décembre 2015 au 30 octobre 2016. Dîner sur rails. Cette invitation au voyage ouvrira l'appétit des esprits passionnés d'histoire ferroviaire en quête d'évasion culinaire et permettra aux gourmets de découvrir l'univers et l'évolution de la cuisine à bord des trains. Par le biais de pièces de vaisselle d'époque, d'argenterie, de menus, de documents d'archives et d'affiches publicitaires, cette exposition pose un regard sur la contribution exceptionnelle apportée par la restauration ferroviaire à l'art culinaire moderne. À table!

Les thèmes de l'exposition

Plus vite! Plus loin! Bien avant l'apparition de l'avion et de l'automobile, le chemin de fer bouleverse la manière de voyager. Il ne manque plus que le confort et le luxe pour apprécier la beauté des paysages à couper le souffle. C'est ainsi que, tout naturellement, après avoir ouvert les horizons, le chemin de fer ouvrit aussi les appétits.

Rêver, imaginer, innover la voiture-restaurant

George Mortimer Pullman (1831-1897) : en 1858, il dépose un brevet pour la création d'une voiture-lit. En 1867, il conçoit une voiture-hôtel et en 1869, il dépose un nouveau brevet pour la voiture-restaurant. On ne voyagera plus jamais comme avant! À travers cette exposition, les visiteurs apprécieront notamment l'évolution des équipements, du service et de la vie à bord des voitures-restaurants. Dans les années 1920, c'est l'apogée du train de luxe et de la voiture-restaurant...

jusqu'à la crise de 1929.

Servir, c'est être ambassadeur des chemins de fer

À bord des trains, et surtout des voitures-restaurants, l'excellence du service est une véritable marque de commerce. Le personnel de bord ressent une grande fierté de participer à cette image prestigieuse malgré des conditions de travail difficiles. Le steward est le véritable chef de la voiture-restaurant et il supervise toute l'équipe de travail à bord. Cette équipe, la brigade de cuisine, est composée d'un chef, de trois autres cuisiniers, d'un pâtissier et de quatre à cinq serveurs...

Heureux qui comme Ulysse a fait un beau voyage

Devenu directeur général du Canadien Pacifique en 1882, l'américain William Cornelius Van Horne (1843-1915) pressent immédiatement le potentiel touristique des paysages canadiens auprès d'une clientèle fortunée provenant des États-Unis et d'Europe. Il combine hébergement et restauration de luxe avec l'appréciation du paysage. Le Canadien Pacifique inaugure ainsi une nouvelle industrie canadienne : le tourisme et la villégiature de luxe.

Remerciements

Cette exposition est une réalisation d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien. Elle a été rendue possible en partie grâce au gouvernement du Canada ainsi qu'au soutien financier du ministère de la Culture et des Communications, de Bibliothèque et Archives nationales du Québec et de la MRC de Roussillon.

VIA Rail's RDC fleet of 8 cars have been rebuilt

The RDC fleet is being improved to ensure reliable service and upgrade interior comfort.

Structural upgrades include engine, transmission, heating, ventilation and air conditioning (HVAC) systems and refrigeration system replacements. Our goal is to achieve substantial fuel savings, while extending the life of our trains with new parts.

The trains will also feature fully-rebuilt diesel engines that meet Euro II emission standards and fully-rebuilt air brakes. There will be new cabs at one end of each RDC with new operator controls, and new LED lighting. A new camera system will record the operator's track view from the cab, enhancing safety and minimizing wait time if a delay-causing incident occurs, allowing VIA to deliver passengers as quickly as possible.

New wheelchair lifts are now available on either side of the cars, allowing passengers to embark or unload at any station, regardless of which side the track is on.

In addition, we'll be adding a modern touch to interiors with features designed for passenger comfort, including improved accessibility for passengers with special mobility needs. RDC train seats will be treated to new foam and reupholstered in bright new fabrics. As well

the cars will feature new toilets with environmentally-friendly retention systems in redesigned, accessible washrooms. (VIA Rail Canada)

Orford Express train to return to service



Ken Goslett

The Orford Express tourist train, idle since 2013, has announced a return to service for the 2016 season. The train's first trip is scheduled for June 18, 2016. To that end, Orford Express' two locomotives, EMD FL9 #484 and MLW M-420TR # 26, moved to Coteau, Quebec where a rebuild / repair facility will check the units over and prepare them for service. Photos by Ken Goslett, Dec 10, 2016, Coteau Station, QC.

Vandalism frustrates volunteers of the York-Durham Heritage Train



Shane MacDonald

Malcolm Back, who has volunteered with the York-Durham Heritage Railway for 20 years and sits on its board of directors, discovered the graffiti recently and said it is “one of the worst” cases of vandalism he's seen.

“We put a lot of hours, all volunteer hours, into this organization to run the trains to attract people to the town and when something like this happens it's just so frustrating to us,” he said.

Mr. Back said there are thousands of dollars in damages to the train.

“That car was totally refurbished last year from scratch, probably 5 to 600 man hours were put into it. All the windows were replaced, each window cost about \$300 and six or seven man hours to replace,” he said.

Four windows had been tagged along with the side of the train, which makes weekend trips to Stouffville during warmer months.

The heritage railway has experienced vandalism in the past and security lighting was installed recently to deter vandals. Mr. Back said they've also discussed putting up fences and installing cameras.

Durham Regional Police Service spokesperson Sergeant Bill Calder said they received a call about the vandalism and dispatched an officer to the scene to take photos of the damage.

The police are continuing their investigation. (Metroland Media Group)

Elgin County Railway Museum launches major project

It's “Full Steam Ahead” for restoration of the Elgin County Railway Museum, as announced in December, 2015. Partnering with the Elgin St. Thomas Community Foundation (ESCF), the museum is utilizing a managed fund the foundation will invest and the museum will use the money toward the application of matching grants. These government grants will be needed to offset the cost of a major roofing project, estimated to cost \$1.6 million.

“Our Full-Steam Ahead - Phase 1 Capital Restoration fundraising campaign is building momentum,” said Dawn Miskelly, Elgin County Railway Museum executive director. “One of the most important projects in our restoration plan is replacement of the building's 52,000-square-foot, century-old roof. Since this is a sizable project, we were looking at responsible investment options for these funds as they accumulate during the campaign. A managed fund with the Elgin St. Thomas Community Foundation seemed like the perfect fit for us.”

Managed Funds are primarily established in support of large capital campaigns and fundraising initiatives, where there may be many months or years of fundraising required in order to complete a project. The ESCF will manage and invest those funds to maximize returns, allowing local charities to focus their efforts on their fundraising and marketing of their campaign.

The Elgin County Railway Museum has invested \$91,000 of funds they have raised during their “Full Steam Ahead” capital campaign into their managed fund with

the ESCF. The funds will be leveraged as matching funds in future grant applications to replace the deteriorated roof of their heritage building.

Since the roofing project is so cost prohibitive, Miskelly said the initiative will be done in phases. The first phase restoration of significant features within the building. Donors interested in contributing to this managed fund, can do so directly through the Elgin St. Thomas Community Foundation.

The immediate phase of the project will focus on the centre roof portion, estimated to cost \$570,000. This, she advised, will open up more of the building's square footage to the public. Presently, the museum only uses about 25% of the building's square footage for public use. "The centre block of the roof would open up about 35% of the building's footprint," she added. "We could use this for public programming or special events."

The total cost of the entire Phase 1 of the restoration plan is estimated to be \$6.11

million. This represents the amount needed to fully restore the building including a new roof, windows, brickwork and related work.

Last train in Kelowna, British Columbia



Corwin Doeksen

Another of Canada's branch lines has disappeared when CN started pulling up their track out of Kelowna, British Columbia in late 2015. CN train 908 with single unit 5449 an SD60 and a short rail train, only accommodating 600 foot rail lengths, backed into Kelowna and began to pull up rail.

The starting point was not at the end of the line, rather at Hardy Street in Kelowna which is about two miles from the waterfront. This is because CN had removed the Hardy Street crossing in the summer of 2014.

It was remarkable to see a CN train back in Kelowna, after a fifteen year absence. The line had been operated by the Kelowna Pacific Railway since 2000, and had not been used at all since the Kelowna Pacific went bankrupt in July, 2013. This was the 90th anniversary of the railway in Kelowna; the last spike was driven in Kelowna in September, 1925.



History of Rail in Kelowna website

CNR station in Kelowna in 1929, the line opened as a freight only branch line but passenger service was soon established using an oil-electric car. The self-propelled car was soon replaced by a conventional train as passenger loads grew. (WCRA News)

British Columbia tank engine moved to museum in Port Alberni



Canfor 2-6-2ST No. 112 is seen atop a low-bed trailer at Port Alberni, B.C., earlier this year. This view clearly shows some of the work needed to reduce the locomotive's height, including removing the cab roof and domes atop the boiler." Sandy Macham

The Western Vancouver Island Industrial Heritage Society has moved former Canadian Forest Products 2-6-2ST 112 to its museum and roundhouse in Port Alberni, British Columbia.

Canadian Forest Products No. 112, a 2-6-2 saddle tank engine built by Baldwin Locomotive Works, has been rescued from obscurity on the former Canfor property and now is in the hands of a capable volunteer group that is determined to restore it to full operating condition.

The locomotive was built in 1923 for the Snoqualmie Falls Lumber Co. in Washington state and given the number 6 (its builder's number is 56323). It worked the woods around Snoqualmie until 1947, when it was sold to the Weyerhaeuser Timber Co. of Longview, Wash.

Its stay there was brief, as No. 6 was sold in 1948

to Canadian Forest Products Co. for use on Canfor's northern Vancouver Island logging operations at Nimpkish Lake. There it was substantially overhauled and freshly painted as Canfor No. 112.

Canfor's logging railway there outlasted the steam era, eventually employing four diesel locomotives, but fortunately the company was able to preserve two of its steam locomotives, Nos. 112 and 113. A third – Pacific Coast Shay No. 115 -- had been sold in 1962 to Robert Swanson's Railway Appliance Research Co. and today is preserved at Fort Steele, B.C.

As for No. 112, it was taken out of service in 1968 and for a time was used as a stationary steam heating plant at the Nimpkish Camp maintenance shops. In 1974, it was cosmetically restored and put on display on a short section of track adjacent to the log sort at Beaver Cove. Over the decades that followed, No. 112 was almost covered by the heavy brush of the surrounding rain-forest, all but forgotten except by a few dedicated railfans. In these harsh conditions, the little tank engine deteriorated steadily and in recent years had been considered ready for

scrapping by Western Forest Products (WFP), which had acquired Canfor's operations in the area, including the railway, in 2006.

A volunteer crew removed portions of the locomotive to reduce its weight in order to move it from Beaver Cove, BC, to Port Alberni. These pieces included the air compressor and air tanks, smokestack, steam domes, smoke box cover and cab housing.

The Society hopes to eventually restore the locomotive to operation. It currently operates Alberni Pacific 2-8-2ST No. 7 built in 1929, and is rebuilding a Lima-built 42-ton 2-truck Shay.

The locomotive will have a place to operate once it is ready, in the form of the Alberni Pacific Railway summer tourist train service in Port Alberni. Now, with the expertise of the WVIIHS volunteers applied to this 92-year-old locomotive, we can look forward to its return to steam and the glorious sounds it will make while working in the Alberni Valley. (Patrick O. Hind via The Sandhouse)

BACK COVER TOP: The annual digital photo review would not be complete without at least one David Morris image of VIA in the Maritimes. Since the sixties, Dave Morris has chronicled the passenger train service changes 'Down East' as well as anyone. Evangeline Park brings up the rear of a Christmas extra Ocean swirling the snow at Birch Ridge, New Brunswick on December 19, 2014. Over sixty years have passed since the classic Budd built streamliners entered Canadian service on the Canadian Pacific Railway. The Sibley Park is part of the CRHA's VIA Rail collection at Exporail. David Morris.

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: La revue annuelle des photos numériques ne serait pas complète sans au moins une photo de David Morris de VIA Rail dans les Maritimes. À partir des années 1960, Dave Morris a fait, mieux que quiconque, la chronique des changements aux services passagers dans « l'Est ». Le 19 décembre 2014, « Evangeline Park », en queue d'un train Ocean extra de Noël, soulève la neige à Birch Ridge, Nouveau-Brunswick. Plus de 60 ans se sont écoulés depuis la mise en service au Canada, sur les voies du Canadien Pacifique, des classiques voitures profilées construites par Budd. « Sibley Park » fait partie de la collection de matériel roulant ex-VIA Rail de l'ACHF, à Exporail. David Morris

BACK COVER BOTTOM: A generous donation some ten years ago from the Agence de Transport de Montreal (AMT) included rebuilt GP9 1311, electric generator car 603 and ex CPR commuter coach 827. The donated AMT trio is seen here in service at Barrington station during the Exporail diesel parade in September 2015. Michael Berry.

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Il y a une dizaine d'années, la 1311, une diesel GP9 reconstruite, le 603, un wagon abritant une génératrice électrique, et la 827, une voiture-coach (ex-CP) pour banlieusards firent partie d'un généreux don de l'Agence métropolitaine de transport (AMT). Le trio ex-AMT est montré ici en service à la gare Barrington, le jour de la parade des locomotives diesels-électriques à Exporail, en septembre dernier. Michael Berry

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

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le:

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



Canadian Rail

110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec
Canada J5A 1G7

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

