

The Origins of the Canadian Northern Railway, Part 2 - False Start and the Canadian Northern Name Appears;
Stan's Photo Gallery; Ottawa's Confederation Light Rail Transit Line; Heritage Business Car

Les origines du Canadian Northern Railway, 2e Partie - Faux départ et apparition du nom Canadian Northern; Les photos de Stan;
La ligne de la Confédération, le nouveau train léger sur rail d'Ottawa; Le patrimoine ferroviaire

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY



No. 572 • MAY - JUNE • 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, Part 2 / <i>Les origines du Canadian Northern Railway, 2e Partie</i> , by / par Douglas N. W. Smith | 103 |
| Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan Smaill | 118 |
| <i>La ligne de la Confédération, le nouveau train léger sur rail d'Ottawa</i> by / par John D. Thompson. | 136 |
| Heritage Business Car | 145 |

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 Loïselle, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Micheline Vaillancourt

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Canadian Northern access from Manitoba to the United States was accomplished by the north-south line between Winnipeg and Emerson built by Northern Pacific interests. This line became the CNR Letellier Subdivision and until the late sixties featured two pairs of passenger train services operated by the Great Northern and Northern Pacific Railways. Overnight service to Minneapolis and St. Paul was offered by Great Northern trains 7 and 8, The Winnipeg Limited. In this image, GN E7 510 leads a sizeable Train No. 8 over the Assiniboine River on a beautiful May 1968 evening. Stan Smaill

PAGE COUVERTURE: *Le passage du Canadian Northern du Manitoba aux États-Unis était fait par la voie nord-sud construite entre Winnipeg et Emerson par des actionnaires du Northern Pacific. Cette ligne devint la subdivision Letellier du CNR et, jusqu'à la fin des années 1960, elle fut parcourue par deux paires de trains de passagers exploités respectivement par le Great Northern et le Northern Pacific. Un service de nuit vers Minneapolis-St. Paul était offert par les trains 7 et 8 du Great Northern, le Winnipeg Limited. Sur cette photo, la diesel 510 du GN, une E7, est à la tête d'un long train numéro 8 au-dessus de la rivière Assiniboine par un beau soir de mai 1968. Stan Smaill*

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 2 – False Start and the Canadian Northern Name Appears

by Douglas N. W. Smith

Translation: Jean-Maurice Boissard

Part 1 of this article appeared in the January - February 2016 issue of Canadian Rail No. 570

Les origines du Canadian Northern Railway

2^e Partie: Faux départ et apparition du nom Canadian Northern

par Douglas N. W. Smith

Traduction: Jean-Maurice Boissard

La première partie de cet article est parue dans l'édition de janvier-février 2016 du Canadian Rail (numéro 570)



Time was running out for steam on the original Lake Manitoba Railway and Canal Company line at Dauphin Manitoba, when this image was taken on June 20, 1959. CNR U-1-a Class 4-8-2 6001 hauls a long string of outside braced grain cars; built in 1923 by the Canadian Locomotive Company, 6001 was scrapped in 1962 after sitting idle for many months. Mark Perry collection

L'époque de la vapeur s'achevait sur la voie originale de la Lake Manitoba Railway and Canal Company lorsque cette photo fut prise, le 20 juin 1959, à Dauphin, Manitoba. La 6001 du CNR, une 4-8-4 de la classe U-1-a, tracte une longue rame de wagons de grain à paroi simple; construite en 1923 par la Canadian Locomotive Company, la 6001 fut envoyée à la ferraille en 1962 après une inactivité de plusieurs mois. Collection Mark Perry

LIST OF ABBREVIATIONS USED / LISTE DES ABRÉVIATIONS UTILISÉES

| 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 & Canal Company |
| M&NW | Manitoba & North Western |
| M&SE | Manitoba & South Eastern |
| NPR | Northern Pacific |
| NP&M | Northern Pacific & Manitoba |
| O&RR | Ontario & 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 |

Les rails vers Duluth

« Une négociation par le gouvernement du Manitoba est en cours, en vertu de laquelle, pour un paiement annuel de 100 000 \$, une réduction de 10 cents par cent livres de céréales en direction est et de 25 pour cent sur tous les frets vers l'ouest sera accordée... » - Frank Oliver, député des Territoires du Nord-Ouest (partie de l'Alberta) en référence aux arrangements du Manitoba avec le Winnipeg, Duluth & Hudson Bay Railway dans le débat sur l'aide gouvernementale au Crows Nest Pass Railway, le 18 juin 1897.

L'ouverture d'un itinéraire concurrentiel pour réduire les taux du transport des grains du Manitoba à Fort William, à la tête des Grands Lacs, reste fermement ancrée dans la pensée du premier ministre Greenway. Avec la résolution du problème des écoles du Manitoba au milieu des années 1890, Greenway

Rails to Duluth

“The fact that a bargain is now being negotiated by the Manitoba Government, under which, for a yearly payment of \$100,000, a reduction of 10 cents per hundred pounds on eastbound grain, and a 25 per cent reduction on all westbound freights is to be made . . .” – Frank Oliver, MP from Northwest Territories (Alberta portion) reference to Manitoba deal with Winnipeg, Duluth & Hudson Bay Railway in debate on government aid to the Crows Nest Pass Railway, June 18, 1897

Opening up a competitive route to reduce grain rates from Manitoba to the Lakehead remained firmly part of Premier Greenway's thinking. With the resolution of the Manitoba school question in the mid-1890s, Greenway and his government faced declining popularity. To restore his political fortunes, Greenway again tapped the ever latent freight rate issue promoting a new railway that would carry grain to Duluth for 10 cents a hundredweight.

Early in 1897 an agreement was made with James McNaught, the ex-Northern Pacific legal counsel and ex-NP&M President, to build the long sought direct line between Winnipeg and Duluth as part of the proposed Winnipeg, Duluth & Hudson Bay Railway (WD&HB) in Canada and the Duluth & North Dakota Railroad in the United States. McNaught had lost his job as legal counsel of the NPR and President of NP&M after the company went through a reorganization following its bankruptcy. His new career was as a railroad promoter. The WD&HB was to form part of a grain shipping route from the prairies to Quebec City comprising a line of boats from Duluth to Depot Harbor, Ontario, the Ottawa, Arnprior & Parry Sound and Canada Atlantic railways to Hawkesbury, Ontario, and the Great Northern Railway of Canada to Quebec. After securing this deal, Greenway told Mackenzie and Mann they would get no further aid from his government. If the WD&HB had been built, it is possible that Mackenzie and Mann's involvement in railway ownership in the west would have been limited to just the LMR&CC.

In the spring of 1897, Premier Greenway introduced a bill in the legislature for the WD&HB by which Manitoba guaranteed \$2,500,000 of bonds for the construction of a 300 mile line from Winnipeg to Duluth. Speaking of the railway, Mr. Richardson, the MP for Lisgar, told a reporter for the Toronto Mail and Empire on May 9, 1897 that “if [the WD&HB is] carried out, it will mean more to Manitoba and the West than free trade and all other concessions combined . . . For a guarantee by the province of the railway bonds, the total amount of the interest on which will not exceed \$100,000 annually, the agreement is to construct and operate a line to Duluth

et son gouvernement font face à une baisse de popularité. Pour restaurer cette dernière, Greenway retravaille la question du taux de fret toujours latente avec la promotion d'un nouveau chemin de fer qui transporterait le grain à Duluth pour 10 cents le quintal.

Au début de 1897, un accord est conclu avec James McNaught, ex-conseiller juridique du Northern Pacific et ex-président du NP & M, pour construire la ligne directe longtemps recherchée entre Winnipeg et Duluth dans le cadre du projet du Winnipeg, Duluth & Hudson Bay Railway (WD & HB) au Canada et du Duluth & North Dakota Railroad aux États-Unis. McNaught a perdu son emploi à titre de conseiller juridique du NPR et de président du NP & M après que la compagnie eut connu une réorganisation suite à sa faillite. Sa nouvelle carrière est celle d'un promoteur de chemin de fer. Le WD & HB doit faire partie d'une route entre les Prairies et la ville de Québec, comprenant une ligne de bateaux de Duluth à Depot Harbor en Ontario, le Ottawa, Arnprior & Parry Sound Railway et le Canada Atlantic Railway vers Hawkesbury en Ontario et le Great Northern Railway of Canada jusqu'à Québec. Après avoir obtenu cet accord, Greenway annonce à Mackenzie et Mann qu'ils n'obtiendront aucune autre aide de son gouvernement. Si le WD & HB avait été construit, il est possible que la participation de Mackenzie et Mann dans la propriété de chemins de fer dans l'Ouest aurait été limitée au seul LMR & CC.

Au printemps de 1897, le premier ministre Greenway présente un projet de loi à l'Assemblée législative pour le WD & HB par lequel le Manitoba garantit 2 500 000 \$ d'obligations pour la construction d'une ligne de 483 km (300 mi) de Winnipeg à Duluth. En parlant de la voie ferrée, M. Richardson, député de Lisgar, déclare à un journaliste du Toronto Mail and Empire, le 9 mai 1897: « si [le WD&HB est] réalisé, cela signifiera plus pour le Manitoba et l'Ouest que le libre-échange et toutes les autres concessions combinées. . . Pour une garantie par la province sur les obligations ferroviaires, dont le montant total de l'intérêt ne dépassera pas 100 000 \$ par année, l'accord prévoit de construire et d'exploiter une ligne jusqu'à Duluth en garantissant un taux maximum de dix cents par cent livres. . . Ce taux s'appliquera à partir de Brandon et des points plus à l'est jusqu'à Duluth. Il y aura une réduction de 1,30 \$ par tonne de charbon et une réduction de 25 % sur tous les frets entrants. L'immense avantage de la concurrence de Duluth sur Fort William pour un fret moins cher est dû aux nombreux bateaux ayant 20 pieds de tirant d'eau fréquentant son port. Lorsque le chemin de fer d'Ottawa, Arnprior & Parry Sound sera terminé comme prévu à l'été, il y aura une concurrence complète avec le CPR de l'Ouest jusqu'à Toronto, Ottawa, Montréal, Québec et les provinces maritimes ».

Ces paroles étaient audacieuses, mais les projets

and guarantee a maximum rate of ten cents per hundred pounds... This rate is from Brandon and eastern points to Duluth. There is to be a reduction of \$1.30 per ton in coal and a reduction of 25% on all incoming freights. The immense advantage of competition to Duluth over Fort William is that cheaper freights are available from that point, as scores of boats drawing 20 feet ply there. When the Ottawa, Arnprior & Parry Sound railway is completed, as it will be this summer, there will be a complete competition with the CPR from the West to Toronto, Ottawa, Montreal, Quebec and the Maritime Provinces.”

These were brave words, but McNaught's projects were chronically underfunded and the projected lines in Manitoba and Minnesota were never built.

The WD&HB was the descendant of a scheme first mooted in the late 1870s to reach Duluth's harbour. The Manitoba legislature chartered the Winnipeg South Eastern Railway (WSE) in 1881 to build from Winnipeg or St. Boniface to the American border. It was to meet up with the Duluth & Winnipeg Railroad (D&W), which had received a Minnesota charter in 1877, thereby forming the shortest route between Manitoba and the Lakehead. At the time, the existing Winnipeg-Duluth route over the NPR-St. Paul, Minneapolis & Manitoba Railroad-CPR line was 449 miles long. The Winnipeg-Fort William CPR line, then under construction, would be 423 miles. The projected WSE-D&W would reduce the distance to 340 miles. Like all other railways chartered by Manitoba that led to the border, the WSE charter was disallowed by the Dominion government in January 1882 to protect the CPR.

Section 15 in the CPR Act, prohibiting competing railways being built to the American border in western Canada, was repealed in April 1888. The Manitoba legislature quickly issued a charter to the Manitoba & South Eastern Railway (M&SE) the following month. The hope was that it would connect with the D&W at the border. However, the D&W project had run into financial obstacles which had stymied progress for much of the 1880s. By the end of 1889, the track was laid from Duluth to Deer River, a distance of just over 100 miles. Matters seemed to have taken a major turn for the better when in January 1890 the North Star Construction Company was formed in New Jersey with \$1 million in capital by men interested in the D&W.

With all seemingly going well with the D&W, the Manitoba legislature issued a charter in March 1890 for the Winnipeg & Duluth Railway, which was to serve as the Canadian portion of the line.

While work on the D&W grade in Minnesota resumed in the spring of 1890, activity was suspended in

de McNaught étaient régulièrement sous-financés et les lignes projetées au Manitoba et au Minnesota n'ont jamais été construites.

Le WD & HB prend son origine dans un premier projet évoqué à la fin des années 1870 pour atteindre le port de Duluth. En 1881, la législature du Manitoba concède au WSE une charte pour construire une ligne à partir de Winnipeg ou de Saint-Boniface jusqu'à la frontière américaine. Elle doit se raccorder au D & W, qui a reçu une charte du Minnesota en 1877, formant ainsi le chemin le plus court entre le Manitoba et Fort William, à la tête des Grands Lacs. À l'époque, la route Winnipeg-Duluth qui existe par les lignes du NPR-St. Paul, Minneapolis & Manitoba Railroad-CPR est de 723 km (449 mi) de long. La ligne Winnipeg-Fort William du CPR, alors en construction, sera de 681 km (423 mi). Le WSE-D & W projeté réduirait la distance à 547 km (340 mi). Comme tous les autres chemins de fer titularisés par le Manitoba qui vont à la frontière, le WSE verra sa charte rejetée par le gouvernement du Dominion en janvier 1882 pour protéger le CPR.

L'article 15 de la Loi du CPR, interdisant la construction de chemins de fer concurrents vers la frontière américaine dans l'ouest du Canada, a été abrogé en avril 1888. L'Assemblée législative du Manitoba a rapidement émis une charte pour le Manitoba & South Eastern Railway (M & SE) le mois suivant. L'espoir est qu'il se connecte avec le D & W à la frontière. Cependant, le projet D & W rencontre des obstacles financiers qui entravent les progrès durant une grande partie des années 1880. À la fin de 1889, la voie est posée de Duluth à Deer River, une distance d'un peu plus de 160 km (100 mi). Tout sembla aller pour le mieux quand, en janvier 1890, la North Star Construction Company fut formée dans le New Jersey avec 1 million \$ en capital par des hommes intéressés par le D & W.

Tout semblant bien aller pour le D & W, en mars 1890, l'Assemblée législative du Manitoba accorde une charte au Winnipeg & Duluth Railway (W & D) qui doit constituer la partie canadienne de la ligne.

Alors que les travaux sur la voie du D & W dans le Minnesota reprennent au printemps 1890, l'activité est suspendue en août de la même année quand environ 80 km (50 mi) de profilage sont réalisés, l'entreprise ayant échoué à obtenir un droit de passage sur une réserve indienne. En 1892, la North Star Construction Company cherche à vendre sa participation dans le D & W. Tant le CPR que James Hill, le président du Great Northern Railway (GNR), sont intéressés à acquérir la ligne. Le CPR y voit non seulement un trajet plus court entre le Manitoba et Fort William, mais aussi un moyen de former un autre itinéraire autour du lac Supérieur en jumelant le D & W avec le Duluth, South Shore & Atlantic (DSS & A) dont les voies relient Duluth à Sault Ste. Marie, au Michigan. Le GNR veut la ligne pour raccourcir le

August 1890 when about 50 miles of grading was done as the company had failed to secure a right of way over an Indian reservation. By 1892, the North Star Construction Company was looking to sell its interest in the D&W. Both the CPR and James Hill, the President of the Great Northern Railway (GNR), were interested in acquiring the line. The CPR saw it not only as a short line from Manitoba to the Lakehead, but also as a means of forming an alternate route around Lake Superior by pairing the D&W with the Duluth, South Shore & Atlantic (DSS&A) whose tracks connected Duluth to Sault Ste. Marie, Michigan. The GNR wanted the line to form part of a cut-off for grain moving from the Dakotas and western Minnesota to Duluth and as a route to the ore deposits in Minnesota's Mesabi range. By 1892, Hill had quietly begun acquiring D&W securities and hoped to acquire the line at fire sale prices by forcing the line into bankruptcy.

The CPR, however, stepped in and purchased the line for \$1.3 million. The management of the D&W was entrusted to the DSS&A in June 1893. Surveys began later that year to extend the D&W to a junction with the CPR at Emerson, Manitoba.

This new route would shorten the distance the CPR had to handle grain traffic to the Lakehead, thereby permitting the CPR to reduce grain rates as demanded by Premier Greenway.

All would have been well, but for the Panic of 1893 which plunged the North American economy into one of its worse recessions. The economic downturn hit the CPR so hard that the survey for the extension of the D&W was cancelled and dividend payments in the second half of 1894 had to be suspended. The CPR barely remained solvent, while the Northern Pacific, its competitor, was put into receivership. The D&W followed the NP into receivership on October 13, 1894.

After the foreclosure sale, D&W was reorganized as the Duluth Superior & Western (DS&W) in July 1896 and continued to be managed by the DSS&A. The revival of the ore business boded well and CPR President Van Horne wrote to a CPR director, "The D&W is the best paying property we have & this year will demonstrate that. It is moreover our only weapon against the Great Northern and Northern Pacific". Van Horne dusted off the plans to extend the DS&W to Emerson and develop port facilities at the Lakehead for the CPR. In March of that year, the CPR took out an option on harbor lands in Superior, Wisconsin (the twin city to Duluth) on which it could build grain and freight trans-shipping facilities. In July, the CPR purchased the DS&W at the bankruptcy sale.

James Hill was very displeased with these

transport du grain des Dakotas et de l'ouest du Minnesota vers Duluth et comme un accès aux gisements de minerai dans la chaîne du Mesabi, au Minnesota. En 1892, Hill avait tranquillement commencé à acquérir des titres du D & W en espérant acquérir la ligne à vil prix en forçant la compagnie à la faillite.

Le CPR intervient cependant et achète la ligne pour 1,3 million \$. La direction du D & W est confiée au DSS & A en juin 1893. Les relevés commencent plus tard cette année-là pour prolonger le D & W vers une jonction avec le CPR à Emerson, au Manitoba.

Cette nouvelle route permet de raccourcir la distance que le CPR doit gérer pour le trafic des grains à Fort William, lui permettant ainsi de réduire les tarifs pour le transport des céréales comme l'exigeait le premier ministre Greenway.

Tout va bien jusqu'au krach de 1893 qui plonge l'économie nord-américaine dans l'une de ses pires récessions. Le ralentissement économique frappe le CPR si fort que les relevés pour l'extension du D & W sont annulés et que les paiements des dividendes dans la seconde moitié de 1894 doivent être suspendus. Le CPR reste à peine solvable, tandis que le NPR, son concurrent, est mis sous séquestre. Le D & W suit le NPR en redressement judiciaire le 13 octobre 1894.

Après la vente sur saisie, le D & W est réorganisé devenant le DS & W en juillet 1896 et continue d'être géré par le DSS & A. La relance du secteur du minerai se présente bien et le président du CPR, Van Horne, écrit à un directeur du CPR: « Le D & W est notre propriété la plus payante et cette année va le démontrer. Il est d'ailleurs notre seule arme contre le Great Northern et le Northern Pacific ». Van Horne dépoussière les plans pour étendre le DS & W jusqu'à Emerson et pour développer les installations portuaires du CPR à Fort William. En mars de cette année-là, le CPR prend une option sur les terres portuaires à Superior (la ville jumelle de Duluth) au Wisconsin, sur lesquelles il pourra construire des installations de transbordement pour les céréales et le fret. En juillet, le CPR rachète le DS & W à la vente de faillite.

James Hill est très mécontent de ces développements. Il effectue un voyage en Angleterre où il rencontre Lord Mount Stephen et Lord Strathcona pour plaider sa cause d'enlever au CPR le contrôle du DS & W. Les deux hommes avaient des investissements substantiels à la fois dans le GNR de Hill et dans le CPR. Hill leur dit que si le CPR achève ses plans, la capacité du GNR à verser des dividendes pour les prochaines années sera menacée, car la société a besoin de maintenir des taux sur son trafic de céréales et de développer de nouvelles affaires pour payer la construction de la ligne transcontinentale à Seattle, achevée en 1893. Les arguments de Hill sont soutenus par Lord Mount Stephen, l'un des principaux actionnaires du CPR, qui a

developments. He journeyed to England where he met with Lord Mount Stephen and Lord Strathcona to plead his case to take over the DS&W from the CPR. Both men had substantial investments in both Hill's GNR and the CPR. Hill told them that if the CPR completed its plans, the GNR's ability to pay dividends for the next several years would be threatened as the company needed to maintain rates on its grain traffic and build new business to pay for the transcontinental line to Seattle it had completed in 1893. Hill's case was buoyed by Lord Mount Stephen, one of the major CPR stockholders, who had been infuriated to learn that one of the factors for the 1894 CPR dividend being passed was the cost of acquiring the D&W.

Unfortunately for Van Horne and the CPR, the price of ore fell sharply in August 1896 and the DS&W suddenly had little business. Though Van Horne offered the GNR trackage rights over the DS&W, Hill wanted full ownership. The CPR board told Van Horne that if he did not get rid of the DS&W they would fire him. The line was turned over to Hill on April 17, 1897 for the same price the CPR had paid 4.5 years earlier.

The GN proceeded to make the DS&W part of a cut-off between Duluth and Crookston. Up to this time, grain shipments from Crookston and points west on the GNR's transcontinental line were routed to Duluth via Minneapolis. The cut-off reduced the distance between Duluth and the wheat fields of the Dakotas by 167 miles. However, the most valuable part of the D&W turned out to be its access to a logging spur that ran north east from the little junction of Swan River onto the iron ore rich Mesabi Range. Rebuilt with first class track, this became a major route to move iron ore to ships at Duluth and generated tens of millions of profits for the GNR.

Returning to Greenway's 1897 deal with McNaught, Greenway expected his former colleague Clifford Sifton to be a key supporter in dealing with the Dominion government. Sifton had been the leading Liberal in Manitoba politics until he moved to the national stage with his appointment as Minister of the Interior in 1896. In this powerful role, Sifton controlled just about all development west of Ontario. Before moving to the federal government, Sifton had helped to negotiate the deal with the WD&HB with McNaught. Early in May 1897, Greenway and most of his cabinet journeyed to Ottawa to seek federal assistance for their railway project.

Imagine Greenway's surprise when Sifton told him that he would not have anything to do with a railway to Duluth. The Toronto Mail and Empire states the two had "a very stormy interview" at the Russell House, the leading Ottawa hotel. Why did Sifton have such a change

été furieux d'apprendre que l'une des raisons pour l'absence de dividendes du CPR en 1894 est les coûts d'acquisition du D & W.

Malheureusement pour Van Horne et le CPR, le prix du minerai chute fortement en août 1896 et les activités du DS & W sont soudainement très diminuées. Bien que Van Horne offre des droits de circulation au GNR sur le DS & W, Hill en veut la pleine propriété. Le conseil d'administration du CPR prévient Van Horne que s'il ne se débarrasse pas du DS & W, il sera viré. La ligne est remise à Hill le 17 avril 1897 pour le même prix que le CPR avait payé quatre ans et demi plus tôt.

Le GNR intègre le DS & W en tant que partie d'un raccourci entre Duluth et Crookston. Jusqu'alors, les expéditions de céréales de Crookston et de points plus à l'ouest sur la ligne transcontinentale du GNR étaient acheminées vers Duluth via Minneapolis. Le raccourci réduit la distance entre Duluth et les champs de blé des Dakotas de 270 km (167 mi). Cependant, la partie la plus précieuse du D & W s'avère être celle d'un embranchement forestier en direction nord-est de la petite jonction de Swan River vers les monts Mesabi riches en minerai de fer. Reconstituée comme une voie de première classe, elle devient une route importante pour transporter le minerai de fer aux navires à Duluth et génère des dizaines de millions de bénéfices pour le GNR.

Revenant à son accord de 1897 avec McNaught, Greenway s'attend à ce que son ancien collègue, Clifford Sifton, devienne un partisan clé dans les négociations avec le gouvernement fédéral. Sifton avait été un libéral de premier plan dans la politique du Manitoba jusqu'à ce qu'il entre sur la scène nationale avec sa nomination en tant que Ministre de l'intérieur en 1896. Dans ce rôle puissant, Sifton contrôlait à peu près tout le développement à l'ouest de l'Ontario. Avant de passer au gouvernement fédéral, Sifton avait aidé à négocier l'accord du WD & HB avec McNaught. Au début de mai 1897, Greenway et la plupart des membres de son cabinet se rendent à Ottawa pour demander de l'aide fédérale pour leur projet de chemin de fer.

On ne peut qu'imaginer la surprise de Greenway quand Sifton lui annonce qu'il ne veut rien avoir à faire d'un chemin de fer vers Duluth. Le Toronto Mail and Empire déclare que tous les deux ont eu « un entretien très orageux » à la Maison Russell, le meilleur hôtel d'Ottawa. Pourquoi un tel revirement de la part de Sifton? Certains disent que son soutien soudain au CPR fait partie d'une entente de complaisance que le CPR lui a faite quand il lui a vendu le Winnipeg Free Press. Une autre possibilité est que Sifton savait que le cabinet du Dominion n'apporterait aucun soutien financier à l'entreprise qui favoriserait un commerce par les ports américains. Le nouveau gouvernement Laurier tient à améliorer les liaisons de transport entre l'ouest et l'est de

of heart? Some say his sudden support of the CPR was part of a sweetheart deal the CPR made when it sold him the Winnipeg Free Press. Another possibility is that Sifton knew the Dominion cabinet would not give any financial support to the venture which promoted trade through American ports. The new Laurier government was keen to improve transport links between the west and east so that Canadian grain would move through Canadian ports. During the 1890s as much as 90% of the western Canadian crop moved through Buffalo and American east coast ports enroute to European buyers. Over the next ten years, massive investments would be made in canals, port facilities and rail lines to divert this trade.

As well, Greenway must not have completely trusted McNaught, whose shady past included rumours that he had siphoned off profits from the NP&M for his own use. As well he must have realized the slim possibility that the Canadian government would accord large subsidies to a line whose aim was to divert western grain from a Canadian to an American port.

Therefore it is not surprising to find that even as the McNaught deal was being broached in Ottawa, the Canadian Engineer in its May 1897 issue discussed an alternate plan: “Premier Greenway's Manitoba Railway scheme includes 80 miles southeast from Winnipeg towards Lake of the Woods, upon which a guarantee of \$8,000 per mile is given, controls rates secured as on the Dauphin railway, also large reductions on cordwood and sawlogs, which, it is believed, would bring the mill to Winnipeg. Next year arrangements will be made to connect the line with the Rainy River Railway and thus secure the road to Lake Superior, with a ten cent rate scheme; also extending the Dauphin railway 140 miles north to the Saskatchewan River, through the fertile Swan River valley, also on a guarantee of \$8,000 per mile, the government being secured by a first mortgage on the road. This will be half way to Hudson's Bay.”

This is the first intimation the author has found that Greenway had turned to Mackenzie and Mann to take on the floundering scheme to build an independent line from Manitoba to Lake Superior. The success of LMR&CC left the partners with a desire to build more rail lines; the building of the line to the Lakehead appears to have inspired their transcontinental aspirations.

Fear That Mackenzie and Mann Were Fronts for the CPR

“I have often heard it said, both in this House and outside, that no sooner will this road be built, than it will come under the control, if not under the name and management of the Canadian Pacific Railway, and the people of the west will be just as much without competition as they are now. I am justified in believing,

sorte que le grain canadien passe par les ports canadiens. Pendant les années 1890, près de 90 % des récoltes de l'Ouest canadien ont passé par Buffalo et les ports américains de la côte est en route vers les acheteurs européens. Au cours des dix prochaines années, des investissements massifs seront faits dans les canaux, les installations portuaires et les lignes de chemin de fer pour détourner ce commerce.

De plus, Greenway ne doit pas avoir complètement confiance en McNaught, dont le passé douteux inclut des rumeurs selon lesquelles il aurait détourné des bénéfices du NP & M pour son propre usage. En outre, il doit avoir réalisé la mince possibilité que le gouvernement canadien accorde d'importantes subventions à une ligne dont le but était de détourner le grain de l'Ouest d'un port canadien vers un port américain.

Il n'est donc pas surprenant de constater que même si l'affaire McNaught est abordée à Ottawa, le Canadian Engineer, dans son numéro de mai 1897 parle d'un plan de rechange: « Le plan des chemins de fer du Manitoba du premier ministre Greenway comprend 130 km (80 mi) au sud-est de Winnipeg vers Lake of the Woods, sur lesquels une garantie de 5 000 \$/km (8000 \$/mi) est donnée, le contrôle des taux est assuré sur le chemin de fer de Dauphin et d'importantes réductions sont accordées sur le transport du bois cordé et des grumes de sciage, qui, croit-on, assurerait l'emplacement de la scierie à Winnipeg. L'année suivante, des arrangements seront faits pour relier la ligne avec le chemin de fer de Rainy River assurant ainsi la route vers le lac Supérieur, avec un taux de dix cents et aussi pour prolonger le chemin de fer de Dauphin de 225 km (140 mi) au nord jusqu'à la rivière Saskatchewan, à travers la vallée fertile de la rivière Swan avec également une garantie de 5 000 \$/km (8000 \$/mi), le financement du gouvernement étant garanti par une hypothèque de premier rang sur la ligne. On sera à mi-chemin de la Baie d'Hudson ».

Ceci est la première allusion trouvée par l'auteur que Greenway se tourne alors vers Mackenzie et Mann pour reprendre le plan chancelant d'une ligne indépendante du Manitoba au lac Supérieur. Le succès du LMR & CC donne envie aux partenaires de construire plusieurs lignes de chemin de fer: la construction de la ligne vers Fort William semble avoir inspiré leurs aspirations transcontinentales.

La crainte que Mackenzie et Mann travaillent pour le CPR

« Je l'ai souvent entendu dire, à la fois à la Chambre et à l'extérieur, dès que cette route sera construite, elle passera sous le contrôle, sinon sous la propriété du Canadien Pacifique, et que les gens de l'Ouest seront tout autant sans concurrence qu'ils le sont maintenant. Je suis persuadé, d'après les rumeurs que j'entends de temps à autre, que d'une manière ou d'une autre, le chemin de fer du Canadien Pacifique possèdera

from the rumours I hear from time to time, that, somehow or other, the Canadian Pacific Railway will either own or control that road and they have, as far as possible, prevented the building of that link of railway connecting the waterways at Port Arthur with Manitoba and the west.” – Thomas Sproule, Conservative MP for Grey East (Ontario), in debate on the Ontario & Rainy River, House of Commons, March 25, 1898

Greenway's approach to the two partners signaled a change in his estimation of their intentions. Many in Manitoba and elsewhere were firmly convinced that Mackenzie and Mann were simply a front for the CPR and any railway built by them would charge the same 'high' freight tariff rates as those of the CPR. The major reason for this premise was that the two partners had made their initial fortunes on construction contracts with the CPR and that they continued to have cordial relations with the CPR, which even discounted freight rates on construction materials shipped to the LMR&CC and WGN.

Reinforcing this idea was the involvement of CPR President Van Horne in a number of Mackenzie's business interests involving street railways. As well many former CPR employees were involved in the construction and operation of the LMR&CC. An article in the Manitoba Free Press of September 18th stated, “Among the men are many former employees of the CPR . . . Mr. McFadden, at one time dispatcher at Fort William, is timekeeper at the end of track. And D. Risteen, who for many years was a popular passenger conductor on the CPR and for a considerable period running between Winnipeg and Brandon, is conductor on the first construction train [Billy Walker, the engineer was also a former CPR man]; having as his brakeman Mr. Corker, also a former employee of the CPR in passenger service. Mr. Davidson of Winnipeg, also from the CPR service, is conductor of the second construction train . . .”

Several factors broke the Greenway's cabinet reluctance to deal with the pair. First Mackenzie and Mann were ready to throw their lot in with the government and build the long promised competitive line from Manitoba to the Lakehead. Second, they agreed to sign a contract guaranteeing lower freight rates on most commodities, including a grain rate of 10 cents a hundredweight from Winnipeg to the Lakehead. Third, they agreed to give the province control over freight rates. Finally, they agreed to allow farmers to load their grain directly from their wagons into freight cars and from flat warehouses. These terms responded to farming community complaints that the rates they had to pay at grain elevators and to the railway were either caused by a monopoly or the companies colluded to fix rates. At most

ou contrôlera cette route et qu'il a, dans la mesure du possible, empêché la construction de ce lien ferroviaire reliant les routes maritimes à Port Arthur avec le Manitoba et l'Ouest. » - Thomas Sproule, député conservateur de Grey East (Ontario), dans le débat sur l'O & RR, Chambre des communes, 25 mars 1898.

L'approche de Greenway vis-à-vis des deux partenaires marque un changement dans son estimation de leurs intentions. Beaucoup de personnes, au Manitoba et ailleurs, sont fermement convaincues que Mackenzie et Mann sont tout simplement une façade pour le CPR et qu'un chemin de fer construit par eux leur ferait payer les mêmes tarifs de fret « élevés » que ceux du CPR. La principale raison de cette supposition est que les deux partenaires ont fait leurs fortunes initiales grâce à des contrats de construction avec le CPR et qu'ils ont continué à avoir des relations cordiales avec celui-ci, qui a même des tarifs réduits pour le fret sur les matériaux de construction expédiés aux LMR & CC et WGN.

Cette idée est renforcée par la participation du président du CPR, Van Horne, à un certain nombre d'intérêts commerciaux de Mackenzie impliquant des chemins de fer urbains. En plus, de nombreux anciens employés du CPR contribuent à la construction et à l'exploitation du LMR & CC. Un article dans le Manitoba Free Press du 18 septembre déclare: « Parmi les hommes, beaucoup sont d'anciens employés du CPR. . . M. McFadden, un temps répartiteur à Fort William, est chronométrier à la fin de la ligne. Et D. Risteen, qui pendant de nombreuses années était un conducteur populaire de trains de passagers au CPR et qui avait longtemps été affecté entre Winnipeg et Brandon, est le conducteur sur le premier train de construction. [Billy Walker, le mécanicien, était également un ancien employé du CPR] avec son serre-freins M. Corker, également du CPR dans les services passagers. M. Davidson de Winnipeg, aussi du CPR, est le conducteur du deuxième train de construction. . . ».

Plusieurs facteurs ont brisé la réticence du cabinet Greenway à négocier avec le duo. Premièrement, Mackenzie et Mann sont prêts à lier leur destin à celui du gouvernement et à construire la ligne concurrentielle promise depuis longtemps, du Manitoba à Fort William. Deuxièmement, ils acceptent de signer un contrat garantissant des taux de fret plus bas sur la plupart des produits, y compris un taux pour les grains de 10 cents par quintal entre Winnipeg et Fort William. Troisièmement, ils acceptent de donner le contrôle sur les taux de fret à la province. Enfin, ils conviennent de permettre aux agriculteurs de charger leur grain directement dans des wagons de fret à partir de leurs charriots ou d'entrepôts plats. Ces modalités répondent aux plaintes des agriculteurs voulant que les taux qu'ils doivent payer aux silos de céréales et aux transports ferroviaires soient attribuables aux monopoles ou à la collusion entre les

localities these services were provided by only one company as there was insufficient business in the 1890s to warrant a larger number of facilities. Showing that some things have not changed, farmers were given power to ship in 'producer cars,' which they could load directly from trucks into grain cars, under the Canada Grain Act amendments in 1985. This was in response to continuing complaints about the monopoly – real or imagined – of elevator companies.

Clifford Sifton addressed the fear that Mackenzie and Mann were working for the CPR at a meeting of the executive of the Liberal Association of Manitoba in Winnipeg on December 9, 1898. The Toronto Mail and Empire reported, "One of the causes of dissatisfaction among certain western people was the belief that state-aided railways now under construction would, as soon as they are completed, be absorbed by the CPR. The Honourable Mr. Sifton in conference with the Executive of the Liberal Association . . . assured them in the most emphatic terms that the new road to Lake Superior would always remain independent and provision would be made that the GTR or any other company that wanted to gain access to this country should have running powers over the road."

Extending the LMR&CC Northwards

"The line will be built in sections year by year and the country colonized as construction proceeds so that it will self-supporting by means of local traffic from the very outset." – A gentleman connected with William Mackenzie speaking of the Winnipeg Great Northern project, Toronto Mail and Empire, May 28, 1898.

entreprises qui s'entendent pour fixer les taux. Dans la plupart des localités, ces services sont offerts par une seule entreprise, car les affaires sont insuffisantes dans les années 1890 pour justifier un plus grand nombre d'installations. Pour montrer que certaines choses n'ont pas changé, les agriculteurs n'ont reçu la possibilité d'expédier leur grain dans des « wagons de producteurs » qu'ils pouvaient charger directement à partir de leurs camions, seulement après les modifications apportées à la Loi sur les grains du Canada en 1985. Ce fut la réponse aux plaintes persistantes au sujet du monopole – réel ou imaginaire – des compagnies d'éleveurs.

Clifford Sifton aborde la crainte que Mackenzie et Mann travaillent pour le CPR lors d'une réunion de l'exécutif de l'Association libérale du Manitoba à Winnipeg le 9 décembre 1898. Le Toronto Mail and Empire rapporte: « l'une des causes de mécontentement chez certains des gens de l'Ouest était la conviction que les chemins de fer subventionnés par l'État, actuellement en construction, seraient absorbés par le CPR aussitôt terminés. L'Honorable M. Sifton en conférence avec les membres de l'exécutif de l'Association libérale [...] leur a assuré catégoriquement que la nouvelle route vers le lac Supérieur serait toujours indépendante et que des dispositions seraient prises pour que le GTR ou toute autre société voulant avoir accès à cette région devrait avoir des droits de circulation sur la route ».

Le prolongement du LMR & CC vers le nord

« La ligne sera construite en sections d'année en année et le pays colonisé au fur et à mesure de la construction de sorte qu'elle sera dès le début autofinancée par le trafic local. » - Un homme lié à



Grain elevators quickly sprung up along the new lines built by Mackenzie and Mann in Manitoba. One of the most successful was Dauphin where three grain elevators quickly sprung up across the tracks from the first Dauphin station. - Library Archives Canada PA-11498

Des éleveurs à grain furent rapidement érigés le long des nouvelles voies construites par Mackenzie and Mann, au Manitoba. Une des plus rentables fut celle de Dauphin où un trio d'éleveurs furent construits face à la première gare et de l'autre côté des rails. Bibliothèque et Archives Canada PA-11498

A photo of Rossburn, Manitoba probably taken from the top of the grain elevator, the highest point in town! The Canadian Northern Station is in the foreground. Ralph Friske collection

Une photo de Rossburn, Manitoba, probablement prise du haut de l'élevateur à grain, le point le plus élevé de la ville! La gare du Canadian Northern est à l'avant-plan. Collection Ralph Friske



The construction of the LMR&CC was an immediate success. The line had been built as cheaply as possible with light 56 pound rail and limited ballast – a construction standard typical of branch lines of the period. The object was an economical operation so that the railway could cover its costs from the beginning. For the first year service was limited to two round trips a week by mixed trains between Portage la Prairie and Dauphin with a weekly round trip north of that point to Winnipegosis.

William Mackenzie parlant du projet du Winnipeg Great Northern, Toronto Mail and Empire du 28 mai 1898.

La construction du LMR & CC connaît un succès immédiat. La ligne est construite aussi bon marché que possible avec du rail léger de 56 livres (au yard) et peu de ballast - une norme typique des lignes secondaires à cette époque. Il s'agit d'abord d'une opération économique de sorte que le chemin de fer puisse couvrir ses coûts dès le début. Durant la première année de service, le trafic est limité à deux allers-retours par semaine par des trains mixtes entre Portage la Prairie et Dauphin, avec un voyage hebdomadaire aller-retour au nord de ce point jusqu'à Winnipegosis.

Table 2
LAKE MANITOBA RAILWAY & CANAL CO.:
TRAFFIC HANDLED TWELVE MONTHS TO JUNE 30, 1898

| Commodity | Measure | Tonnage |
|--------------------|----------------------|---------|
| Passengers | 11,226 | - |
| Flour | 10,460 barrels | 1,046 |
| Grain | 411,400 bushels | 12,234 |
| Livestock | 2,826 heads | 1,572 |
| Lumber | 1,750,000 board-feet | 2,429 |
| Firewood | 3,238 cords | 4,858 |
| Manufactured Goods | | 4,176 |
| Miscellaneous* | | 6,984 |
| Total | | 33,299 |

Note: * Includes fish traffic from Winnipegosis – newspapers reported the first shipment in Sept 1897

Source: "Railway Statistics of the Dominion of Canada", Queen's Printer, Ottawa, Various Years

Table 3
ANNUAL REPORTS OF LAKE MANITOBA
RAILWAY & CANAL CO. – FINANCIAL RESULTS
FOR FISCAL YEARS 1897/98 AND 1898/99

| | Twelve Months to June 30, 1898 | Twelve Months to June 30, 1899 |
|--|--------------------------------|--------------------------------|
| Revenue: | | |
| - Passengers | \$23,485 | \$41,620 |
| - Freight | \$57,535 | \$97,268 |
| - Miscellaneous | \$2,926 | \$4,281 |
| Total Revenues | \$83,947 | \$143,170 |
| Expenses | \$46,935 | \$68,091 |
| Net Operating Profit Before Interest Deduction | \$37,012 | \$75,079 |
| Interest | \$33,200* | \$63,500* |
| Net | \$3,812 | \$11,579 |
| Miles in Operation | 123 | 125 |

Note: * Estimated interest payments made during CNoR Arbitration Hearings

Source: "Railway Statistics of the Dominion of Canada", Queen's Printer, Ottawa, Various Years

Working on the LMR&CC

David Hanna, who served as the first Superintendent of the LMR&CC and would rise to position of CNoR Vice President and later President of the Canadian National Railways, recalled fondly the early days on the railway saying:

“I was made the first superintendent of the infant, and on the fifteenth of December, 1896, we began operation, and issued our first timetable on January 1, 1897...”

“The superintendent almost lived on the line in those days, and sometimes he helped in handling traffic. Dad Risteen, after he had taken up his tickets, and poured over the way bills, would come into the second of our complete passenger equipment of two second-hand coaches, and say, his face beaming like a rising sun, “Mr. Hanna, we’re having a good day today. She’s carrying five hundred and forty three dollars.”

“Across more than a quarter of a century I take off my hat to Dad Risteen, for as whole-hearted, diligent, able and enthusiastic a fellow-worker as ever a railway chief had. The same is true of the engineers. Billy Walker drove the engine and Philip “Joe Beef” James hostled it in the little frame roundhouse across the Vermilion River at Dauphin...”

“If an example of the constancy with which all the hands kept at the job of keeping down expenses and putting up revenues be appropriate, I may be forgiven for repeating what happened on a summer day in 1897. There was an unavoidable accident a little north of Plumas: a heifer was caught by the cowcatcher, and had her legs broken. The superintendent happened to be on the train, also a brakeman who had been a butcher... The train was halted while the brakeman-butcher killed and dressed the heifer – the passengers surrounding the operation. The carcass and hide were put in the baggage car; the carcass was sold to the contractor whose camp was west of Dauphin and the hide was turned into the ordinary channels of trade; the farmer’s claim was paid in full from the receipts for the meat and hide, and four dollars were carried into the treasury.”

Source: Trains of Recollection, David B. Hanna, MacMillan Company of Canada, Toronto, 1924

Le travail sur le LMR & CC

David Hanna, qui a été le premier directeur du LMR & CC et deviendra vice-président du CNoR puis, plus tard, président des Chemins de fer nationaux du Canada, se rappelle avec émotion les premiers jours sur le chemin de fer:

«Je suis devenu le premier directeur du bébé, et le 15 décembre 1896, nous avons commencé les opérations et publié notre premier horaire le 1er janvier 1897...»

« À cette époque, le surintendant passe pratiquement ses journées sur la ligne, et il aide parfois à la gestion du trafic. Dad Risteen, après avoir pris ses billets et étudié les feuilles de route, venait dans la seconde voiture de tout notre équipement d'occasion, pour déclarer, le visage rayonnant comme un soleil levant, « M. Hanna, nous avons une bonne journée aujourd'hui. Elle nous rapporte cinq cent quarante-trois dollars. »

« Suite à plus d'un quart de siècle, je lève mon chapeau pour Dad Risteen, pour ce collaborateur au grand-cœur, diligent, capable et enthousiaste, le meilleur qu'un chef de chemin de fer ait jamais eu. La même chose est vraie des mécaniciens. Billy Walker opérait la locomotive et Philip "Joe Beef" James la manœuvrait dans la petite rotonde de l'autre côté de la rivière Vermilion, à Dauphin. . . »

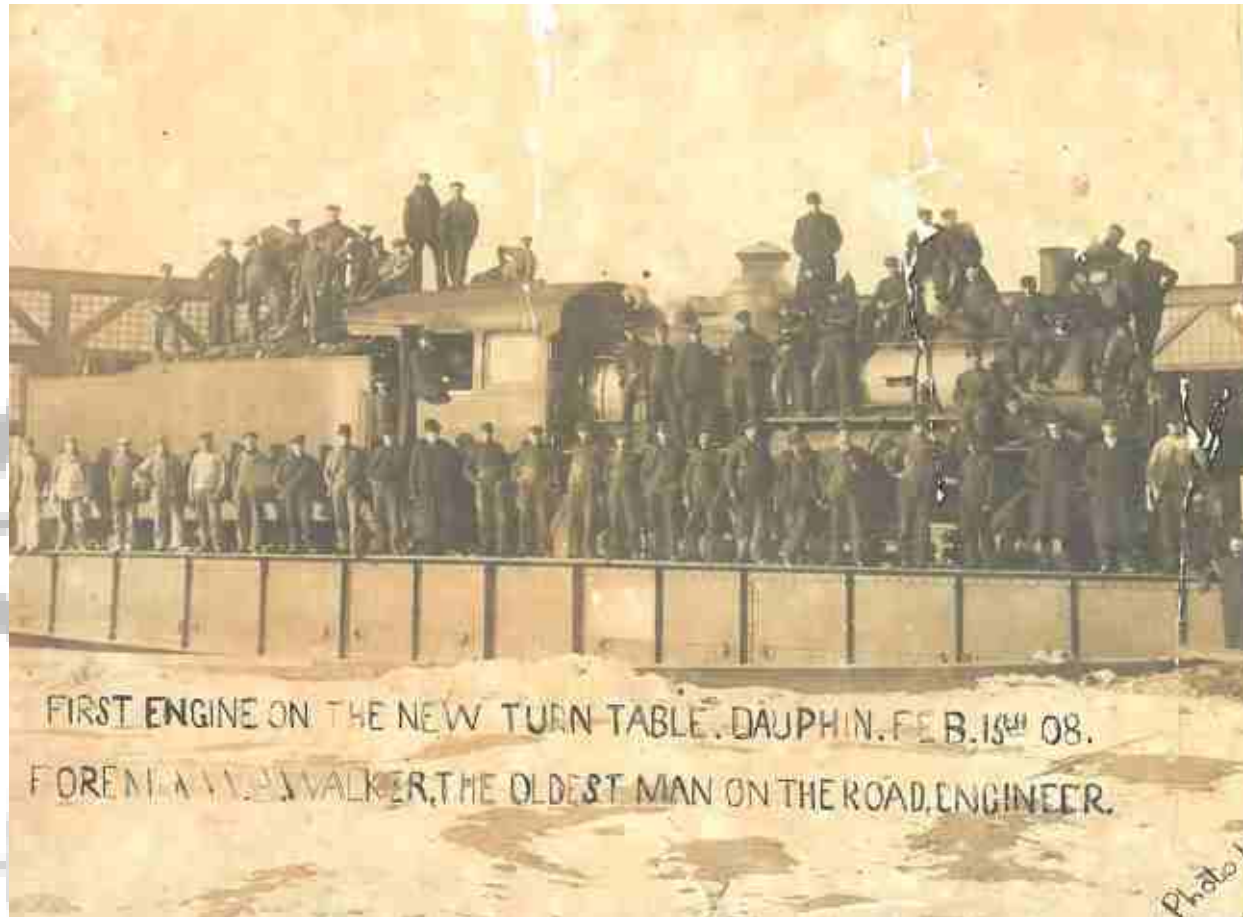
« Comme exemple de la constance avec laquelle tous ont travaillé pour maintenir au plus bas les dépenses et améliorer les recettes, on voudra bien me pardonner de répéter ce qui s'est produit un jour d'été en 1897. Un accident inévitable est arrivé un peu au nord de Plumas: une génisse a été attrapée par le chasse-pierres et a eu les pattes cassées. Le surintendant se trouvait dans le train, ainsi qu'un serre-freins qui avait été un boucher. . . On arrêta le train et le serre-freins-boucher acheva et débita la génisse, les passagers assistant à l'opération. La carcasse et la peau furent mises dans le fourgon à bagages; la carcasse fut vendue à l'entrepreneur dont le camp était à l'ouest de Dauphin et on disposa de la peau par les voies commerciales ordinaires. Le fermier fut remboursé en totalité par la vente de la viande et de la peau, et quatre dollars revinrent au trésor ».

Source: Trains of Recollection, David B. Hanna, MacMillan Company of Canada, Toronto, 1924

The first report to the Dominion government for the twelve months ending June 30, 1898 showed the line carried slightly more than 11,000 passengers and 33,300 tons of freight. Grain made up over a third of the freight (see Table 2). Even with a floating debt of \$1 million, the railway generated an operating profit from its first year

Le premier rapport au gouvernement fédéral pour les douze mois se terminant le 30 juin 1898 montre que la ligne a transporté un peu plus de 11 000 passagers et 33 300 tonnes de fret. Le grain constitue plus d'un tiers du fret (voir le tableau 2). Même avec une dette flottante de 1 million \$, le chemin de fer a généré un bénéfice

In 1908 the CNoR installed a new turntable at Dauphin to accommodate the large locomotives that powered the Winnipeg-Edmonton main line trains. The CNoR had reached Edmonton in 1905. The roundhouse foreman, W A Walker, started his service on construction trains building the LMR&CC, posed in the cab of the locomotive on the turntable. Dauphin Rail Museum



En 1908, le CNoR installa, à Dauphin, une nouvelle plaque tournante pouvant recevoir les grosses locomotives qui tractaient les trains sur la voie principale entre Winnipeg et Edmonton. Le CNoR atteint Edmonton en 1905. Le contremaître de la rotonde, W.A. Walker, qui commença sa carrière sur les trains de construction du LMR & CC, apparaît dans la cabine de la locomotive sur la plaque. Dauphin Rail Museum

(see Table 3 for financial statistics). The revenue per train mile operated was the seventh highest of any of the 85 railways filing reports with the Dominion government that year.

Not only was settlement along the LMR&CC rapid, but settlers – many of them Ukrainians – were moving into districts lying up to 100 miles northwest of Dauphin. The wave of Ukrainian immigration began in 1897 when approximately 4,000 Ukrainians passed through the CPR station in Winnipeg. In 1897 and 1898, the following Ukrainian settlements in the Dauphin region came into existence: Sifton, Ethelbert, Pine River, Drifting River, Gilbert Plains, and Duck Mountain. Of these only Sifton had rail service, but Mackenzie and Mann, with the support of the provincial government, started building to these settlements in 1898 under the charter of the WGN, the successor to the ill-fated W & HBR & SSC. Many of the Ukrainians were pleased to work on the construction gangs as it generated some hard cash while their farms were in embryo form. Despite local prejudices, they proved capable labourers.

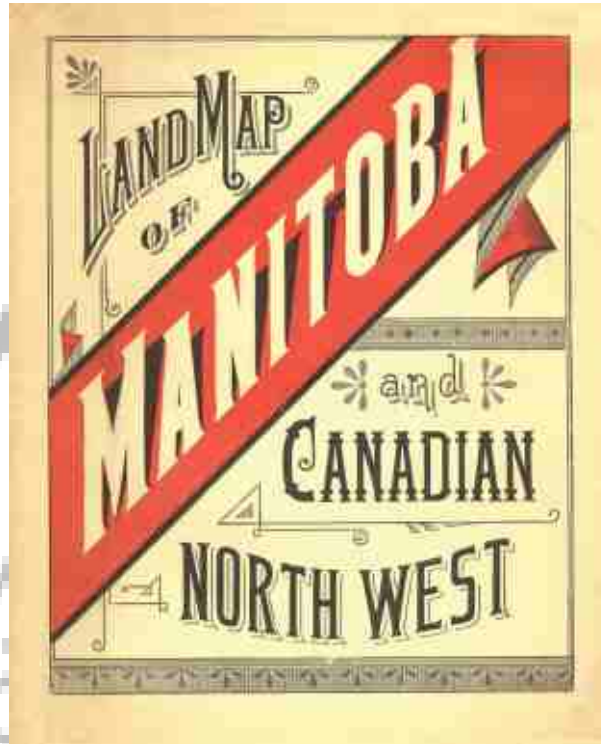
d'exploitation dès sa première année (voir le tableau 3 pour les statistiques financières). Le chiffre d'affaires par train-mille exploité était au septième rang parmi les 85 chemins de fer qui ont déposé des rapports auprès du gouvernement fédéral cette année-là.

Non seulement la colonisation le long du LMR & CC est rapide, mais les colons - beaucoup d'entre eux sont Ukrainiens – développent des districts s'étendant jusqu'à 160 km (100 mi) au nord-ouest de Dauphin. La vague d'immigration ukrainienne commence en 1897 lorsqu'environ 4 000 Ukrainiens passent par la gare du CPR de Winnipeg. En 1897 et 1898, les colonies ukrainiennes suivantes voient le jour dans la région de Dauphin: Sifton, Ethelbert, Pine River, Drifting River, Gilbert Plains et Duck Mountain. Parmi celles-ci, seule Sifton a un service ferroviaire, mais Mackenzie et Mann, avec le soutien du gouvernement provincial, ont commencé à construire vers ces colonies en 1898 en vertu de la charte du WGN, le successeur de l'infortuné W & HBR & SSC. La plupart des Ukrainiens sont heureux de travailler dans les équipes de construction et de gagner de

Excited by the movement of large numbers of new settlers into the Dauphin Country and beyond, the Manitoba government in April 1898 voted further aid in the form of 4% guaranteed bonds to extend the railway 140 miles north from Sifton towards the Saskatchewan River. At the same time the LMR&CC agreed to return over 256,000 acres of its land grant to the Manitoba government to satisfy any of the province's claims against the WGN and its predecessors. The WGN was indebted to the province for several hundred thousand dollars of the interest payments the province had paid on the outstanding W&HBR&SSC bonds.

In May 1898, the Dominion parliament approved a route change for the WGN allowing it to build to the Swan River country rather than to the Saskatchewan River. That same month, Hugh Sutherland secured permission from the Laurier government to apply the remaining half of the WGN's \$80,000 transport contract for construction running 125 miles northwesterly from the LMR&CC to the Swan River District by December 31, 1899.

With this financial and political housekeeping done, Mackenzie and Mann began constructing the WGN from Sifton in the summer of 1898. When the contractor ceased work in mid-October the rails were laid 36 miles to Pine River and the grade completed an additional 20 miles. The tracklayers were rushed to another of the partners' projects in the southeastern part of the province, but they returned in mid-November to lay an additional 17 miles of rails to Cowan before work ceased for the winter. A once weekly mixed train service was inaugurated to Cowan starting December 13, 1898. As this train originated in Portage la Prairie, it marked the beginning of tri-weekly service between Portage la Prairie and Sifton.



CRHA Archives PO22: Fonds William Cornelius Van Horne
Archives ACHF, Fonds William Cornelius Van Horne

l'argent liquide alors que leurs fermes ne sont encore qu'embryonnaires. Malgré les préjugés locaux, ils se sont avérés d'habiles travailleurs.

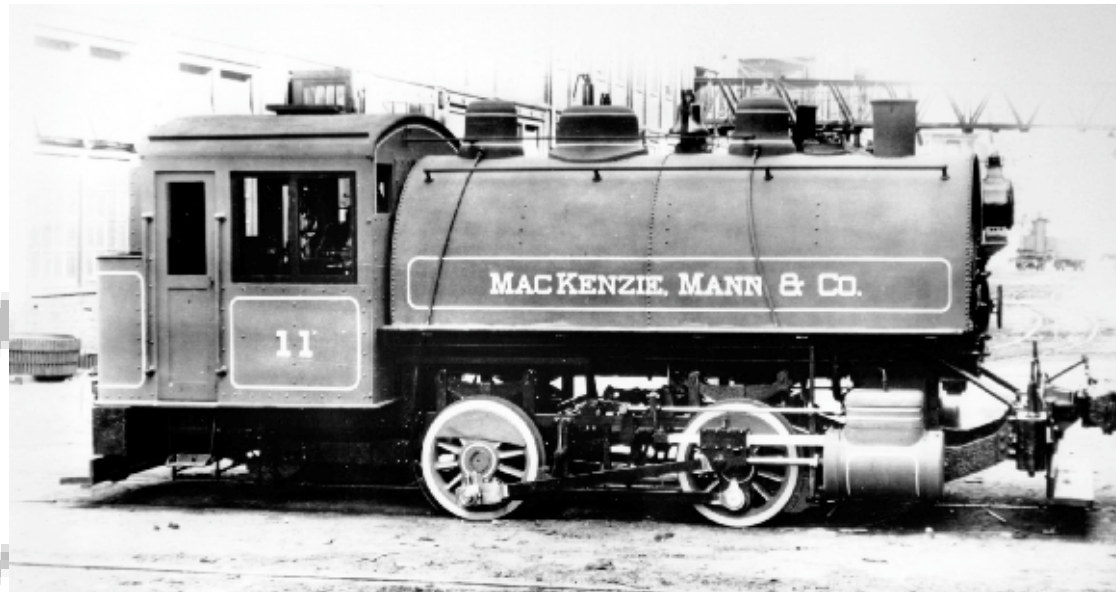
Encouragé par l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux colons dans la région de Dauphin et au-delà, en avril 1898, le gouvernement du Manitoba vote de l'aide additionnelle sous la forme d'obligations garanties à 4 % pour prolonger le chemin de fer de 225 km (140 mi) au nord de Sifton, vers la rivière Saskatchewan. Dans le même temps, le LMR & CC accepte de retourner 1 036 km² ou 103 600 ha (256 000 acres) de ses concessions au gouvernement du Manitoba pour satisfaire toutes les réclamations de la province contre le WGN et ses prédécesseurs. Le WGN devait à la province plusieurs centaines de milliers de

dollars en paiements d'intérêts que la province avait déboursés à cause des obligations impayées par le W & HBR & SSC.

En mai 1898, le Parlement fédéral approuve une modification du tracé du WGN lui permettant de construire vers la région de la rivière Swan plutôt que vers la rivière Saskatchewan. Ce même mois, Hugh Sutherland obtient du gouvernement Laurier la permission d'utiliser la moitié restante des 80 000 \$ du contrat de transport de la WGN pour la construction de 200 km (125 mi) de voies vers le nord-ouest à partir du LMR & CC vers le district de la rivière Swan d'ici le 31 décembre 1899.

Ce réaménagement financier et politique réalisé, Mackenzie et Mann commencent la construction du WGN à partir de Sifton à l'été 1898. Lorsque l'entrepreneur cesse les travaux à la mi-octobre, les rails sont posés sur 58 km (36 mi) jusqu'à Pine River et le terrassement complété sur 32 autres kilomètres (20 mi). Les poseurs de rails sont transportés sur un autre projet des partenaires dans la partie sud-est de la province, mais ils reviennent à la mi-novembre pour ajouter encore 27 km (17 mi) de rails jusqu'à Cowan, avant d'arrêter pour l'hiver. Un service de train mixte hebdomadaire est inauguré à Cowan à compter du 13 décembre 1898. Comme ce train provient de Portage la Prairie, il marque le début d'un service trihebdomadaire entre Portage la Prairie et Sifton.

Little is known about this MacKenzie and Mann Co. construction locomotive other than Colin Churcher located this photo at Library and Archives Canada. Constructed in Kingston does not list this loco as being built by CLC in Kingston, Ontario; we welcome any further information from our members. Library and Archives Canada, Colin Churcher collection



Peu est connu sur cette locomotive de chantier de la compagnie MacKenzie and Mann, à part que la photo fut trouvée à Bibliothèque et Archives Canada par Colin Churcher. Le livre Constructed in Kingston ne l'énumère pas au nombre des locomotives construites par la CLC, à Kingston, Ontario; nous invitons nos membres à nous faire parvenir toute information supplémentaire qu'ils pourraient avoir. Bibliothèque et Archives Canada Collection Colin Churcher

The rails were pushed on about 65 miles from Cowan the following year. Roderick Mackenzie, the eldest son of William Mackenzie, who oversaw construction projects, predicted a great future for the Swan River valley which he considered to be one of the most fertile as well as the most picturesque portions of Manitoba. The rails were laid 32 miles from Cowan to Swan River in October 1899 and an auction of town site lots held shortly thereafter. A combined station-section house was built at Swan River during the winter of 1900. Scheduled service began to Swan River on November 15, 1899 with one mixed train a week in each direction. When construction season ended the rails had been laid about 32 miles north of Swan River fulfilling the terms needed to secure the \$40,000 transport subsidy.

L'année suivante, les rails sont poussés à environ 105 km (65 mi) de Cowan. Roderick Mackenzie, le fils aîné de William Mackenzie, qui supervise les projets de construction, prédit un grand avenir pour la vallée de la rivière Swan qu'il considère comme l'une des plus fertiles, ainsi que la partie la plus pittoresque du Manitoba. Les rails sont posés à 50 km (32 mi) de Cowan, à Swan River en octobre 1899 et une vente aux enchères des parcelles du lotissement urbain a lieu peu après. Une gare comprenant un gîte de section est construite à Swan River pendant l'hiver de 1900. Le service régulier commence à Swan River le 15 novembre 1899 avec un train mixte hebdomadaire dans chaque direction. Lorsque la saison de construction est terminée, les rails sont arrivés à environ 50 km (32 mi) au nord de Swan River, remplissant les conditions requises pour que la compagnie obtienne la subvention de transport de 40 000 \$.

News from End of Track At Bowsman

A car got on a Christmas toot and jumped the track, doing considerable damage to the ties. The "Y" was put in at the Birch [River] on Tuesday, Dec. 26th. All the shunting, etc., will now be done there. This is now the temporary divisional point . . . The railway storehouse, which has been located at Cowan, was brought up on Wednesday, Dec. 27th. A roundhouse [actually an engine shed] is also being built at this point.

Source: Swan River Star, January 11, 1900

Nouvelles de la fin de la voie à Bowsman

Un wagon réquisitionné pour Noël a sauté les rails et causé des dommages considérables aux traverses. La jonction en Y a été installée à Birch [River] jeudi le 26 décembre. Tout le triage et autres manœuvres vont dorénavant être faits là. Il s'y trouve maintenant un chef-lieu temporaire de division . . . L'entrepôt du chemin de fer qui était à Cowan y a été déménagé mercredi le 27 décembre. Une rotonde (un abri de locomotives en réalité) est aussi en cours de construction à cet endroit.

Source: Swan River Star, le 11 janvier 1900

On December 20, 1898 the LMR&CC and WGN agreed to amalgamate under the name Canadian Northern Railway. The Governor General, the Earl of Minto, gave royal assent to the Dominion legislation approving the measure on July 10, 1899.

When the track was pushed an additional 92.5 miles to Erwood, Northwest Territories, in 1900, it was the first segment of line built under the CNoR name. Erwood would remain the most northerly point on Mackenzie and Mann's system for several years as their attention moved to more southerly areas.

The first schedule printed bearing the Canadian Northern name in the Winnipeg Free Press appeared on April 13, 1899.

| THE CANADIAN NORTHERN RY. CO. | | |
|--|--------------------|---|
| Going North-read down. | | Going South-read up |
| Mix'd No. 1 & 3. Mon. Wed. Fri. | STATIONS. | Mix'd No. 2 & 4. Tues. Thurs. 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 35 |
| 13 05 | Gladstone Junc. | 14 10 |
| 13 31 | Ogilvie | 13 42 |
| 14 00 | Piomas | 13 30 |
| 14 41 | Glenella | 12 30 |
| 15 15 | Glenclair | 12 06 |
| 15 51 | Elliot | 11 35 |
| 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 | m 7 45 |
| 20 02 | Sifton Jct | 7 15 |
| 20 30 | | 6 45 |
| Mixed Fri | | Mix'd Sat. |
| 20 53 | Fork River | 6 10 |
| 21 35 | Winnipegosis | 5 30 |
| 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. | | |

Le 20 décembre 1898, le LMR & CC et le WGN conviennent de fusionner sous le nom de Canadian Northern Railway. Le gouverneur général, le comte de Minto, accorde la sanction royale à la loi fédérale approuvant la mesure le 10 juillet 1899.

Lorsque la voie arrive 150 km (92,5 mi) plus loin, à Erwood dans les Territoires du Nord-Ouest, en 1900, c'est le premier segment de la ligne construite sous le nom du CNoR. Erwood restera le point le plus au nord du réseau de Mackenzie et Mann pendant plusieurs années, leur attention s'étant déplacée vers des zones plus au sud.

Le premier indicateur imprimé portant le nom du Canadian Northern fut publié dans l'édition du 13 avril 1899 du Winnipeg Free Press.



In later years circa 1915, Canadian Northern Railway 63, a Class B-2-A 4-4-0 built by Rhode Island in 1885, was photographed at Swan River, Manitoba. It came to the CNoR second hand from the AT&SF, it later became CNR B-2-a 213 and was scrapped in 1920. Ralph Friske collection, capiton information Don McQueen.

Des années plus tard, vers 1915, la Canadian Northern Railway numéro 63, une Classe B-2-A 4-4-0 construite par Rhode Island en 1885, est photographiée à Swan River au Manitoba. Elle est acquise d'occasion par le CNoR de l'AT & SF et deviendra plus tard la CNR B-2-a 213, démolie en 1920. Collection Ralph Friske, informations de la légende de Don McQueen

| SWAN RIVER AND ERWOOD | | | | | | |
|-----------------------|---------|-----------|---|---------|--|--|
| READ DOWN. | MIs | STATIONS. | READ UP. | | | |
| | b 17 35 | 0 | Lv. Dauphin Ar. | p 9 30 | | |
| | 17 50 | 3 | Gilbert Plains Junction | 9 15 | | |
| | 18 10 | 9 | Valley River | 8 55 | | |
| | 18 30 | 17 | Sifton | 8 25 | | |
| | 18 35 | 18 | Sifton Junction | 8 20 | | |
| | 19 30 | 33 | Ethelbert | 7 25 | | |
| | 20 00 | 42 | Garland | 6 40 | | |
| | 20 35 | 52 | Pine River | 6 00 | | |
| | 21 15 | 63 | Selater | 5 20 | | |
| | 21 45 | 70 | Cowan | 5 00 | | |
| | 22 20 | 81 | Fishers | 4 20 | | |
| | 22 50 | 91 | Minitonas | 3 45 | | |
| | b 23 40 | 102 | Ar. } Swan River { Lv. p 3 00 | | | |
| j | 24 30 | | Lv. } | y 1 50 | | |
| | 1 10 | 112 | Bowsman | 1 10 | | |
| | 2 00 | 124 | Birch River | 24 30 | | |
| | 2 40 | 133 | Novra | 24 00 | | |
| | 3 20 | 144 | Mafeking | 23 25 | | |
| | 3 50 | 152 | Baden | 23 00 | | |
| | 4 20 | 161 | Powell | 22 30 | | |
| | 5 00 | 172 | Westgate | 21 30 | | |
| | 5 45 | 182 | Roscoe | 20 45 | | |
| j | 6 30 | 194 | Ar. Erwood Lv. | j 20 00 | | |

CNoR 1903 timetable detail. CRHA Archives

THE INSIDER

“He said the Dauphin railway had already raised the value of farm lands in this district from \$2 to \$5 and some could not be purchased for \$10 an acre.” – Theodore Burrows. Member for Dauphin, in the Manitoba legislature, Winnipeg Free Press, April 21, 1898

One relatively unknown figure associated with the fortunes of the LMR&CC and WGN was Theodore Burrows, a major Manitoba lumber magnate. Burrows arrived in Winnipeg in 1875 and worked for an uncle at the Dominion Lands Survey. Three years later he formed a partnership and purchased a lumber mill from Donald Smith (later Lord Strathcona), a senior officer of the Hudson Bay Company who later played a major role in the building of the Canadian Pacific Railway. In 1883 Burrows dissolved the partnership and established a mill at Selkirk which soon was cutting 4 million board feet a year.

In 1890, there was a slump in the lumber business. Burrows temporarily abandoned the industry and took a contract from the Manitoba government to oversee construction of a road from Russell, on the M&NW, into the Dauphin region. After the completion of the Russell-Dauphin Colonization Road in 1892 he set himself up as a farmer in the Dauphin region.

L'INITIÉ

« Il a dit que le chemin de fer Dauphin avait déjà fait augmenter la valeur des terres agricoles dans cette région de 2 \$ à 5 \$ et que certaines ne pouvaient pas être achetées pour 10 \$ l'acre. » - Theodore Burrows, Député de Dauphin, à l'Assemblée législative du Manitoba, Winnipeg Free Press, le 21 avril 1898.

Un personnage relativement inconnu, associé aux destinées du LMR & CC et du WGN, est Theodore Burrows, un important magnat du bois au Manitoba. Burrows est arrivé à Winnipeg en 1875 et a travaillé pour un oncle sur les relevés des terres fédérales. Trois ans plus tard, il forme un partenariat et achète une scierie de Donald Smith (plus tard Lord Strathcona), un cadre supérieur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, qui jouera plus tard un rôle majeur dans la construction du Chemin de fer du Canadien Pacifique. En 1883, Burrows dissout le partenariat et établit une scierie à Selkirk, qui coupera bientôt 4 millions de pieds-planche de bois par an.

En 1890, une crise survient dans le secteur du bois d'œuvre. Burrows abandonne temporairement l'industrie et prend un contrat du gouvernement du Manitoba pour superviser la construction d'une route à partir de Russell, le long du M & NW, dans la région de Dauphin. Après l'achèvement de la route de colonisation Russell-Dauphin en 1892, il devient agriculteur dans la région de Dauphin.

De 1892 à 1903, Burrows représente la région à l'Assemblée législative du Manitoba. Une de ses

Stan's Photo Gallery

May - June 2016

By Stan Smaill

Translation: Gilles Lazure

The late Omer Lavallee often lamented that a Canadian railway history subject, not adequately covered, was the operating histories of the predecessor companies which would make up the Canadian National Railways. Mr. Lavallee made these remarks over fifty years ago. Thanks to Michael Leduc, Charles Bohi, the Canadian Northern Society, Canadian Rail and others, slowly, the stories of these railways that became the CNR are being told.

The Canadian Northern was a major component of what became Canadian National Railways, especially in the Canadian prairie west. If one examines a 1910 CNoR system map, it is evident that a well thought out alternative to the CPR monopoly in Canada's prairie west had been constructed to colonize and to provide competition and service for the newly arrived agrarians. More than one historian and analyst has offered that, had the Canadian Northern been allowed to develop solely as a prairie west regional railway, it might have survived on these merits alone.

In 1976, as part of a Concordia University Canadian Studies social history tour of the Canadian prairie west led by Dick Wilbur, Joanne Macpherson and myself, a concerted effort was made to photograph and document as many railway stations and towns as possible within the region. When the history tour returned to Montreal, Phil Mason joined me at Portage La Prairie, Manitoba. We continued the trek and many of the former Canadian Northern facilities we found are featured in this Photo Gallery.

Clear Board for the Canadian Northern west, before the CNR, before the Snavely Commission and before abandonments removed many of the railway lines that colonized especially the more northerly tiers of the Canadian prairie west. This Photo Gallery is dedicated to Charles Bohi and Les Kozma.

All photos by Stan J. Smaill

Les photos de Stan

Mai - Juin 2016

Par Stan Smaill

Traduction : Gilles Lazure

Le regretté Omer Lavallée déplorait souvent que l'un des chapitres les plus pauvrement couverts de l'histoire des chemins de fer canadiens était celui des opérations des compagnies qui allaient composer plus tard les Chemins de fer nationaux du Canada. M. Lavallée fit ces remarques, il y a plus de 50 ans. Grâce à Michael Leduc, Charles Bohi, la Canadian Northern Society, Canadian Rail et d'autres, l'histoire de ces compagnies est en train d'apparaître lentement au grand jour.

Le Canadian Northern fut une composante majeure, particulièrement dans les prairies de l'Ouest canadien, de ce qui allait devenir le CNR. Si on examine une carte du réseau du CNoR en 1910, il est évident qu'une alternative bien planifiée au monopole du CPR dans l'Ouest fut construite pour coloniser et offrir des services concurrentiels aux agriculteurs nouvellement arrivés. Plus d'un historien et analyste ont spéculé que si l'on avait permis au CNoR de se développer uniquement en tant que chemin de fer régional limité au territoire des Prairies, il aurait pu survivre pour cette seule raison.

En 1976, lors d'un voyage d'études à travers l'Ouest canadien, fait pour le compte du Département d'étude de l'histoire sociale du Canada de l'université Concordia dirigé par Dick Wilbur, Joanne Macpherson et moi-même, on se concentra pour photographier et noter le plus de gares et de villages possible dans la région. Lorsque les membres du voyage retournèrent à Montréal, Phil Mason vint me rejoindre à Portage La Prairie, Manitoba. Nous avons continué le périple et plusieurs des installations de l'ancien Canadian Northern que nous avons trouvées figurent dans cette galerie de photos.

Voie libre! pour l'Ouest du Canadian Northern, bien avant le CNR, la Commission Snavely et les abandons de voies qui firent disparaître plusieurs chemins de fer de colonisation et particulièrement ceux du tiers le plus au nord des prairies canadiennes. Cette galerie de photos est dédiée à Charles Bohi et Les Kozma.

Toutes les photos sont de Stan J. Smaill.



Train order board Swan Lake, Manitoba

Tableau indicateur de la gare de Swan Lake, Manitoba



Further to our cover photo and caption, day service between Winnipeg and Minneapolis and St. Paul was provided by Northern Pacific trains 13 and 14 using Budd RDC's like B32 leaving Winnipeg Union Station in May 1968.

En plus du service illustré et décrit par la légende de la photo en page couverture, un service quotidien entre Winnipeg et Minneapolis-St.Paul était assuré par les trains numéro 13 et 14 du Northern Pacific. Ces derniers étaient formés d'autorails diesel Budd, tel que le B-32 montré à son départ de la gare Union de Winnipeg en mai 1968.

By the spring of 1970, with the Burlington Northern merger now in effect and the creation of Amtrak imminent, passenger service over the CNoR-CNR Letellier Subdivision was reduced to a single round trip daily between Winnipeg and Grand Forks, North Dakota. The bridge says Canadian National Railways but the train and engine are definitely ex Great Northern as they arrive at Winnipeg's Union Station in May 1970.

Au printemps de 1970, alors que la fusion Burlington-Northern était maintenant un fait accompli et la création d'Amtrak imminente, le service pour passagers à travers la subdivision Letellier du CNoR-CNR était réduit à un aller-retour entre Winnipeg et Grand Forks, Dakota du Nord. L'inscription sur le pont est bien du CNR, mais le train et sa locomotive sont sans aucun doute ex-Great Northern alors qu'ils arrivent à la gare Union de Winnipeg en mai 1970.





A Winnipeg area railway institution was the Midland Railway of Manitoba. Completed in 1911, the 'Midland' provided local switching and yard serviced for both Great Northern and Northern Pacific railways as well as transfer freight service to and from the United States via the CNoR-CNR Letellier Subdivision.

Le Midland Railway of Manitoba fut une véritable institution dans la région de Winnipeg. Complété en 1911, le « Midland » fournissait un service de cour de triage et d'aiguillage à la fois au Great Northern et au Northern Pacific, ainsi qu'un service d'échange de marchandises vers et à partir des États-Unis via la subdivision Letellier du CNoR-CNR.

In May 1976, Midland GP9 2 nears Portage Junction in the CNR Winnipeg Terminals. Appropriately, an ex Northern Pacific caboose trails today's Emerson turn. Ex Midland GP9 2 is preserved at Manitoba's Prairie Dog Central Railway and an ex Midland caboose is preserved by the Midwestern Rail Association in Winnipeg.



En mai 1976, la 2 du Midland, une GP9, approche Portage Junction aux Winnipeg Terminals du CNR. Une caboose, de livrée appropriée ex-Northern Pacific, est à la queue du train du jour en provenance d'Emerson. La locomotive 2 du Midland est préservée sur le site du Prairie Dog Central Railway, au Manitoba, et une caboose ex-Midland Rail l'est par la Midwestern Rail Association, à Winnipeg.



Judging from the sun angle and shadows, CNR F7Au 9153 is in charge of thrice weekly Train No. 90 from Churchill, Manitoba via Canora, Saskatchewan. No. 90 is at Portage La Prairie, Manitoba on the last lap of its long journey much of which was on former Canadian Northern rails.

À en juger par l'angle du soleil et les zones d'ombre, la 9153 du CN, une F7Au, est à la tête du train 90 trihebdomadaire en provenance de Churchill, Manitoba, via Canora, Saskatchewan. Le train est à Portage La Prairie, Manitoba, sur la dernière portion de son long trajet dont la majeure partie a été accomplie sur les rails du Canadian Northern.

A friendly wave from the engineer of eastbound CN GP40-2 (W) 9510 greets photographers Smaill and Mason on the CNR Togo Subdivision near the Manitoba-Saskatchewan border. The carloads of British Columbia lumber and the almost-new motive power suggest that this was a hotshot through freight, or a speed freight in CNR parlance!

Un salut amical du mécanicien de la GP40-2L(W) numéro 9510 du CN en direction est accueille les photographes Smaill et Mason le long de la subdivision Togo du CNR près de la frontière entre le Manitoba et la Saskatchewan. Les chargements de bois de la Colombie-Britannique et les locomotives presque neuves suggèrent qu'il s'agit ici d'un train de marchandises à arrêts limités, un « rapide » en jargon du CNR!





May 1976 and the east train order signal is on at Roblin, Manitoba on the CNR Togo Subdivision. Built in 1906, Togo's depot is a Canadian Northern Third Class station which features a modest freight-baggage room and a dwelling for the agent. Express shipments on the station baggage wagon await transportation; VIA trains 90 and 91 still stopped here as of this date.

Nous sommes en mai 1976 et le panneau d'ordre est à la position arrêt à Roblin, Manitoba, sur la subdivision Togo du CNR. Construit en 1906, ce bâtiment est une gare de troisième classe du Canadian Northern qui inclut une salle à bagages et marchandises de dimensions modestes et un logement pour l'agent. Des colis d'express attendent d'être chargés; à la date de la photo, les trains 90 et 91 de VIA faisaient encore un arrêt ici.

On a late afternoon in June 1976, all is calm at Canora, Saskatchewan, a former Canadian Northern division point. Canora is, of course, a contraction of CANadian NORthern RAilway. The famous name enjoyed a recent revival when the Montreal area Deux Montagnes Subdivision station at Portal Heights was renamed Canora.



Tout est calme en fin d'après-midi à Canora, Saskatchewan, une ancienne limite de division du Canadian Northern. Canora est évidemment une contraction des lettres Canadian Northern Railway. Ce nom illustre a récemment connu un renouveau lorsque la gare de Portal-Heights, sur la subdivision Deux-Montagnes du CN, dans la région de Montréal, a été renommée Canora.



Clear Board at Duck Lake! Some of the most interesting stations on the Canadian Northern prairie network were along the Duck Lake Subdivision. Eight stations, include Duck Lake, were built by the Qu'appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway in 1891. After the CPR sold the QLL&S to the CNoR, it realized the potential of the region and quickly built a new line linking Regina to Saskatoon and Prince Albert. the CPR trains used the QLL&S between Warman and Prince Albert.

Panneau d'ordre à la position voie libre à Duck Lake! Quelques-uns des bâtiments les plus remarquables sur le réseau des Prairies du Canadian Northern étaient situés le long de la subdivision Duck Lake. Huit gares, incluant Duck Lake, furent construites par le Qu'appelle, Long Lake and Saskatchewan Railway, en 1891. Après que le CPR eut vendu le QLL&S au CNoR, il réalisa le potentiel de la région et construisit en toute hâte une nouvelle voie de Regina à Prince Albert via Saskatoon. Les trains du CPR utilisaient la voie du QLL&S entre Warman et Prince Albert.

As late as the seventies, Melfort, Saskatchewan hosted CN-VIA mixed Trains 292 and 293 between Hudson Bay and Prince Albert. Certain days of the week, this mixed train would meet tri-weekly RDC Trains 688 and 689 between The Pas, Manitoba and Saskatoon, Saskatchewan. In May 1976, mixed train 292, complete with combine ahead of the caboose awaits orders at Melfort, Saskatchewan to control the meet with Train 689.

Aussi tardivement que les années 1970, Melfort, Saskatchewan, accueillait les trains mixtes 292 et 293 de VIA-CN reliant Hudson Bay à Prince Albert. Certains jours de la semaine, ces trains mixtes rencontraient les trains trihebdomadaires 688 et 689, formés de Budd RDC qui roulaient entre The Pas, Manitoba, et Saskatoon, Saskatchewan. En mai 1976, le train mixte 292, y compris la voiture d'usage mixte attelée devant la caboose, attend ses ordres à Melfort. Des ordres de train étaient donnés afin de coordonner la rencontre avec le train 689.





Lightweight CNR GP9 4109 and mate lead mixed train 292 as it arrives at Star City, Saskatchewan in June 1976. Train 292 will meet tri-weekly RDC Train 689 from The Pas to Saskatoon.

La GP9 4109 et sa compagne, des locomotives à faible charge d'essieu, sont en tête du train 292 alors qu'il arrive à Star City, Saskatchewan, en juin 1976. Le train 292 va rencontrer le train trihebdomadaire 689, un Budd RDC, reliant The Pas à Saskatoon.

Grain elevators, forty foot grain boxcars, a combine and a caboose. The quintessential prairie mixed train 292 waits in the clear at Star City, Saskatchewan in June 1976, to meet Train 689.

Des élévateurs à grain, des wagons couverts de 40 pieds, une voiture d'usage mixte et une caboose, ce qu'il y a de principal par rapport au train mixte 292 attendant sur la voie d'évitement le train 689 qu'il doit rencontrer; nous sommes en juin 1976.



CNR RDC-2 6204 powers train 689 away from Star City, after having met mixed train 292. Classic scenes in former CNoR country as late as June 1976!

Le 6204, un RDC-2 du CNR constituant le train 689, accélère à la sortie de Star City après avoir rencontré le train mixte 292. Une scène classique sur le territoire du CNoR aussi tard qu'en juin 1976!





Humboldt, Saskatchewan was a major CNoR division point on the Dauphin, Manitoba to Edmonton, Alberta main line. Humboldt station was considered a 'special' station and others of its type were found at division points and larger centres on the Canadian Northern.

Humboldt, Saskatchewan, était une importante localité limite de division sur la voie principale du CNoR de Dauphin, Manitoba, à Edmonton, Alberta. La gare d'Humboldt était considérée comme "spéciale" et d'autres gares du même type se trouvent à des points de division et autres grands centres sur le réseau du CNoR.

On the shop track at Humboldt across from the station, three sets of power including lightweight GP9's and 1000 series GMD-1's sit idle on a gloomy Sunday morning. The unusual stone based water tower of Canadian Northern heritage is still extant in this June 1976 view.

Par un dimanche matin maussade, on aperçoit, sur la voie d'atelier de Humboldt, trois paires de locomotives à faible charge d'essieu, dont des GP9 et des GMD-1 de la série 1000 tournant à vide. La tour d'eau sur base en pierre remontant au temps du Canadian Northern est encore en place sur cette photo de juin 1976.





Harris, Saskatchewan was a Canadian Northern water tank town. Harris had a CNoR Third Class station built in 1909 located at mile 45 of the CNR Rosetown Subdivision between Kindersley and Saskatoon. In this May 1976 photo, the station and water tank still stand, but the train order signal is gone. Dick Harris, this one is for you!

Harris, Saskatchewan, était une localité de ravitaillement en eau du Canadian Northern. En 1909, on y construisit une gare de troisième classe à la borne milliaire 45 de la subdivision Rosetown du CNR entre Kindersley et Saskatoon. La gare et la tour d'eau sont encore là, en mai 1976, mais le signal d'ordre de train ne l'est plus. Dick Harris, celle-ci est pour vous!

Locally controlled mechanical interlockings were a common sight on the spider web of railway lines that intersected one another across the Canadian prairie west. Here we see CPR passenger GP9 8502 with a Souris to Napinka grain box local freight crossing the former Northern Pacific and Manitoba - Canadian Northern Hartney Subdivision at Hartney, Manitoba in June 1976.



Les entre-barrages mécaniques contrôlés localement étaient fréquemment rencontrés sur la toile d'araignée des voies ferrées qui s'entrecroisaient à travers les prairies de l'Ouest canadien. Sur cette photo prise à Hartney, Manitoba, en juin 1976, on aperçoit la 8502 du CPR, une GP9 ex-service passagers, en tête d'un train local de wagons de grain traversant la voie de l'ancien Northern Pacific and Manitoba faisant maintenant partie de la subdivision Hartney du CNoR.



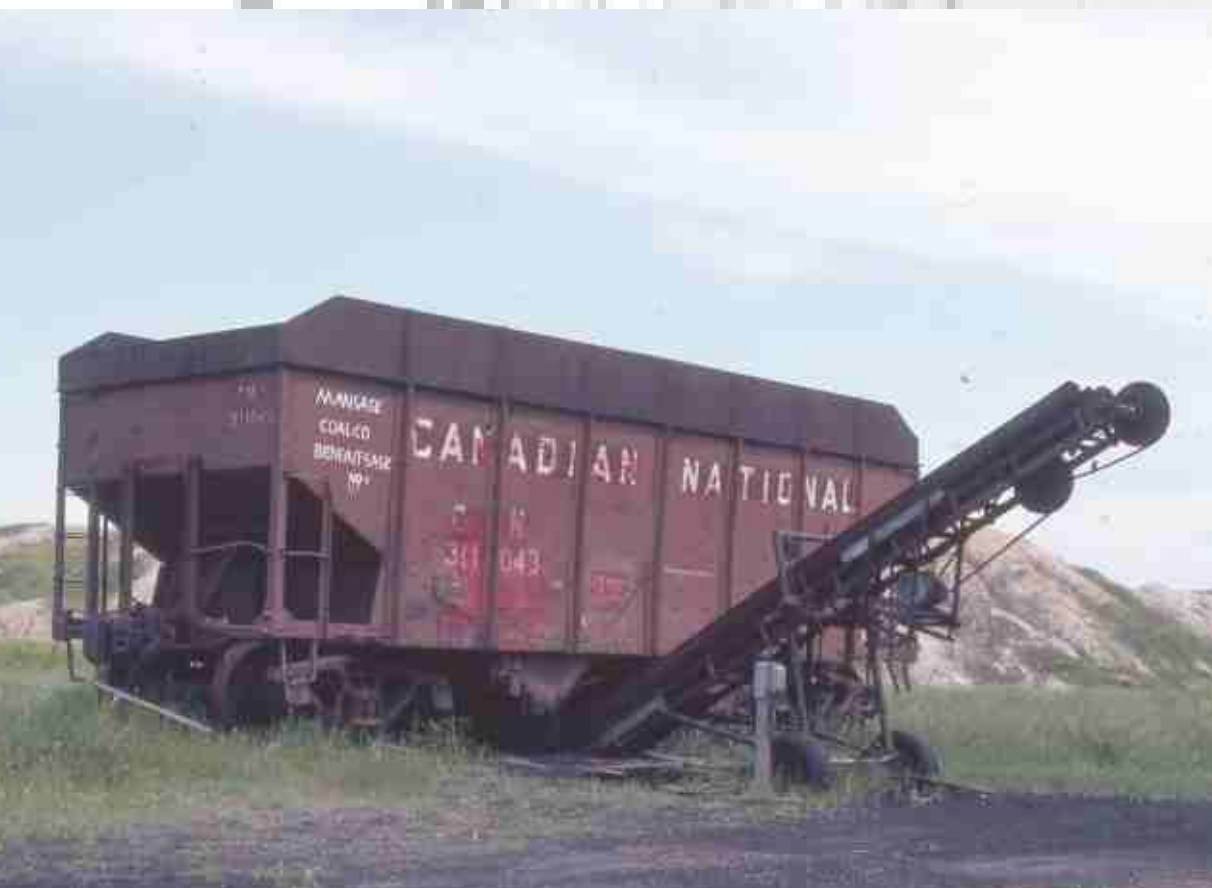
Kindersley, Saskatchewan was a division point on the CNoR between Saskatoon and Calgary, Alberta. The yard tracks are empty except for Extra 1032 West yarding its train on a beautiful spring evening in 1976. Note that GMD-1 1032 is still painted in the CNR green and yellow paint scheme.

Kindersley, Saskatchewan, était un point limite de division du CNoR entre Saskatoon et Calgary, Alberta. Les voies de la cour sont vides à part la 1032, une GMD-1, qui est à y placer son extra de marchandises par un beau soir de printemps en 1976. Notez que la 1032 est encore peinte des couleurs olive et jaune du CNR.





Bienfait in the south-western Saskatchewan coal fields was served by a Canadian Northern Third Class station built in 1915, then rebuilt in 1945. Still in service as a train order office in 1976, Bienfait received coal from the Manitoba and Saskatchewan Coal Company. Some of this coal was directed to small local coal dealers who received their shipments in ancient ex CNR 32 foot 2 bay hopper cars as seen here.



Bienfait, situé dans les gisements de charbon du sud-ouest de la Saskatchewan, était desservi par une gare de troisième classe du Canadian Northern construite en 1915, puis rebâtie en 1945. Encore en service en 1976 en tant que bureau d'ordres de train, Bienfait recevait le charbon de la Manitoba and Saskatchewan Coal Company. Une partie de ce charbon était redirigée vers de petits revendeurs locaux qui recevaient leurs commandes dans d'anciens wagons-trémies de 32 pieds à deux compartiments ex-CNR comme celui que l'on voit ici.



The station at Morris, Manitoba on the CNR Letellier Subdivision was built in 1890 by the Northern Pacific and Manitoba. Morris was an important junction in the NP&MR - CNoR days and was still an open train order office in June 1976.

La gare à Morris, Manitoba, le long de la subdivision Letellier du CNR fut construite en 1890 par le Northern Pacific and Manitoba. Morris était une importante jonction du temps du NP&MR-CNoR et était encore en service comme bureau d'ordres de trains en juin 1976.

In retrospect, the number of local passenger services operated by VIA-CN in the seventies was considerable. For example, in 1976, a trio of RDC services operated out of Edmonton, Alberta including train 695 seen here at North Edmonton interlocking on the last lap of its former CNoR journey from Drumheller to Edmonton.

Vu en rétrospective, le nombre de trains de passagers locaux exploités par VIA-CN au cours des années 1970 était considérable. Par exemple, en 1976, un trio de services par RDC opérait à partir d'Edmonton, Alberta, dont l'un d'eux, le train 695, vu sur cette photo à la jonction entre-barrée d'Edmonton North, sur la dernière portion de son trajet de Drumheller à Edmonton sur l'ancienne voie du CNoR.





Surprise, surprise! In the waning evening light, CNR Extra 4210 East is at CNR Portage Junction, the former CNoR approach to Winnipeg in May 1976. The photographer's companion Joanne Macpherson noticed a low height freight car back in the consist. That car was none other than ex Grand Trunk 36 foot double sheathed wooden boxcar 69831 which was preserved at Exporail not long after this photo was taken!



Surprise, surprise! Au crépuscule d'un jour de mai 1976, l'extra de marchandises en direction est, tracté par la 4210 du CN, est à Portage Junction qui était autrefois l'accès à Winnipeg du CNoR. Joanne Macpherson, qui accompagnait le photographe, remarqua un wagon couvert de faible hauteur plus loin dans le convoi. Ce wagon n'était nul autre que le 69831 ex-Grand Trunk, un wagon couvert en bois à paroi double de 36 pieds de longueur qui fut préservé à Exporail peu de temps après que cette photo fut prise.

continued from page 117

From 1892 to 1903, he represented the region in the Manitoba legislature. One of his key platforms was the construction of a railway into his riding. In recognition of his services promoting the LMR&CC bill, Mackenzie and Mann appointed him as their land commissioner in September 1896; he held this position until 1904.

As well, Burrows had a key supporter in Clifford Sifton, as he had married Sifton's sister in 1889 and they both sat in the Manitoba legislature. Sifton had been responsible for his securing the contract to supervise the construction of the Russell-Dauphin Colonization Road. After Sifton assumed the position of Dominion Minister of the Interior in 1896, Burrows began to acquire timber berths (the right to cut timber on designated land) for what was considered scandalously low payments. With his knowledge of where Mackenzie and Mann planned to extend their rail lines, and of the timber lands of northwestern Manitoba from building the colonization road and scouting out land suitable for settlement in the Swan River Valley for the Dominion government, he was uniquely equipped to build a major lumber empire – which he did.

Burrows gradually re-entered the lumber business. As Mackenzie and Mann extended their line north of Sifton, Burrows established lumber mills at Garland and Pine River on the WGN. These mills turned out tens of thousands of railway ties in addition to lumber and laths. After the CNoR laid tracks west of Dauphin to Grandview in 1900, Burrows moved to establish lumber operations in this area supplied by the large timber berths he had secured from the Dominion government. The Grandview mill turned out seven million feet of lumber in 1904, most of which was shipped out over the CNoR.

As land commissioner for Mackenzie and Mann, Burrows oversaw the laying out of town sites along the railway for sale – starting with the first one at Dauphin. As the railway had the freedom to determine where it would put stations, the town sites were laid out on land owned by the railway.

However, neither Burrows nor Mackenzie and Mann were able to secure all of the land grant the Dominion government had promised for the construction of the LMR&CC and WGN. The completion of 250 miles of line meant the railways had earned almost 1.6 million acres. However, as

suite de la page 117

principales plateformes stratégiques a été la construction d'un chemin de fer dans sa circonscription. En reconnaissance de ses services pour la promotion du projet de loi du LMR & CC, Mackenzie et Mann le nomment commissaire de leurs terres en septembre 1896; il occupera ce poste jusqu'en 1904.

En outre, Burrows a un partisan clé en la personne de Clifford Sifton, dont il a épousé la sœur en 1889, et ils siègent tous deux à l'Assemblée législative du Manitoba. Sifton a été responsable de l'obtention de son contrat pour superviser la construction de la route de colonisation Russell-Dauphin. Après que Sifton eut obtenu le poste de Ministre fédéral de l'intérieur en 1896, Burrows commence à acquérir des droits de coupe (le droit de couper du bois sur des terres désignées) pour ce qui a été considéré comme un prix ridiculement bas. Grâce à sa connaissance des endroits où Mackenzie et Mann prévoyaient faire passer leur ligne de chemin de fer, de celle des terres boisées du nord-ouest du Manitoba du fait de sa construction de la route de la colonisation et de ses recherches de terres propices à la colonisation dans la vallée de Swan River pour le gouvernement fédéral, il était parfaitement équipé pour bâtir un grand empire du bois - ce qu'il a fait.

Burrows reprend progressivement ses activités dans le secteur du bois d'œuvre. Comme Mackenzie et Mann ont allongé leur ligne au nord de Sifton, Burrows établit des scieries à Garland et à Pine River le long du WGN. Ces usines produisent des dizaines de milliers de traverses de chemin de fer en plus du bois d'œuvre et des lattes. Après que le CNoR eut posé la voie jusqu'à Grandview à l'ouest de Dauphin, en 1900, Burrows étend dans cette région ses opérations de sciage approvisionnées par les grandes concessions forestières qu'il a obtenues du gouvernement du Dominion. En 1904, la scierie de Grandview produit sept millions de pieds-planche de bois d'œuvre, dont la plupart sont expédiés par le CNoR.

En tant que commissaire des terres pour Mackenzie et Mann, Burrows supervise l'aménagement des sites à vendre pour l'établissement des villes le long de la voie ferrée - à commencer par la première à Dauphin. Comme le chemin de fer est libre de déterminer où seront les gares, les emplacements des villes sont choisis sur des terrains appartenant à la compagnie de chemin de fer.

Cependant, ni Burrows, ni Mackenzie et Mann, ne réussirent à obtenir la totalité de la subvention en territoires que le gouvernement fédéral avait promis pour la construction du LMR & CC et du

previously mentioned, the CPR had filed claims on major sections of land in the Dauphin region in 1891 as there was not sufficient acreage of suitable quality along its lines in the southern prairies to fulfill earlier agreements. As well, the Mackenzie and Mann returned 256,000 acres to the province to cover financial payments the province had made on behalf of the WGN's predecessor, the W&HBR&SSC, as that railway had not been able to pay the interest and principal on its construction debt. In the end, only slightly more than 310,000 acres were transferred to the CNoR (see Table 4). While not all the land would be sold, the company was able to generate considerable income from the sales. For example, an item in the Swan River Star on November 29, 1900 stated the railway had sold 33,500 acres at an average price of \$3.35.

WGN. L'achèvement des 400 km (250 mi) de la ligne aurait signifié que les chemins de fer auraient gagné près de 650 000 ha (1,6 million acres). Cependant, comme il a été mentionné précédemment, le CPR avait revendiqué des droits sur les principales sections de terrain dans la région de Dauphin en 1891, car il n'y avait pas la superficie suffisante de qualité appropriée le long de ses lignes dans le sud des Prairies pour remplir les accords antérieurs. De plus, Mackenzie et Mann ont dû rendre 103 600 ha (256 000 acres) à la province pour couvrir les paiements que la province avait faits au nom du prédécesseur du WGN, le W & HBR & SSC, car ce chemin de fer n'avait pas été en mesure de payer les intérêts et le capital sur sa dette de construction. En fin de compte, seulement un peu plus de 125 000 ha (310 000 acres) ont été transférés au CNoR (voir tableau 4). Bien que toutes les terres n'aient pas été vendues, la société a été en mesure de générer des revenus considérables de leur vente. Par exemple, selon un article du Swan River Star du 29 novembre 1900, le chemin de fer a vendu 13 600 ha (33 500 acres) à un prix moyen de 3,35 \$ l'acre.



Canadian Northern ten-wheeler 64 and four workers posed for the camera in Winnipeg in the early 1900s. Locomotive 64 was an American engine purchased to build up the early CNoR roster. The man standing below the cab is John Ross of Winnipeg, we assume him to be the engineer. Ralph Friske collection

La Ten-Wheeler 64 du Canadian Northern et quatre employés ont posé pour cette photo prise à Winnipeg, au début des années 1900. La 64 était une locomotive américaine achetée par le CNoR pour constituer sa flotte initiale. John Ross, de Winnipeg, est debout sous sa cabine; nous assumons qu'il en est le mécanicien. Collection Ralph Friske

Mackenzie and Mann Go East

“Though the government had not made any specific announcement as to what policy they were pursuing, it had for a long time been very well understood that they were in a negotiation with certain people for the purposes of getting another outlet to Lake Superior . . .



Canadian Northern Railway 208 with two workers proudly posed beside their engine on the Winnipeg turntable. The 208 was delivered new in 1905 from the Locomotive & Machine Company of Montreal (later MLW), it was renumbered to 1269 in 1912 and carried this number until it was scrapped in 1947. Ralph Friske collection

La CNoR 208 apparaît sur cette photo sur la table tournante de Winnipeg en compagnie de deux fiers employés. La 208 fut livrée flamant neuve, en 1905, par la compagnie Locomotive & Machine de Montréal (qui devint plus tard la MLW); en 1912, elle fut renumérotée 1269 et porta ce numéro jusqu'à sa mise à la ferraille en 1947. Collection Ralph Friske

Mackenzie et Mann vont vers l'est

« Bien que le gouvernement n'ait fait aucune annonce précise quant à la politique qu'il poursuivait, on avait compris depuis longtemps qu'il était en négociation avec certaines personnes pour obtenir un autre débouché sur le lac Supérieur [. . .] Pendant longtemps, il avait fait

Table 4
LMR&CC and WGN LAND GRANTS IN MANITOBA:
DIFFERENCE BETWEEN ACREAGE EARNED AND GRANTED

| <i>Company</i> | <i>Acres Per Mile</i> | <i>Mileage Subsidized</i> | <i>Acreage Earned</i> | <i>Acreage Granted</i> |
|---|-----------------------|---------------------------|-----------------------|------------------------|
| Lake Manitoba Railway & Canal Co. | 6,400 | 153.9 | 984,960 | 310,560 |
| Winnipeg Great Northern | 6,400 | 102.65 | 656,960 | |
| Source: Tyman, John. By Section, Township & Range, Brandon University, 1972 | | | | |

For a long time they had done the very most they could with the view of securing the construction of a line from Winnipeg to Duluth...” – Premier Greenway in the Manitoba legislature, April 21, 1898.

Having satisfied those in his government who favoured construction of rail lines into untouched regions of the province over a new link to Lake Superior, Greenway had turned his attention to his pet project – a direct railway from Winnipeg to Duluth. As such a line would be almost 20% shorter than the CPR line to Fort William, there would be major cost savings in operation that Greenway expected would translate in reduced freight charges. Additionally, Duluth’s grain elevators were owned by a variety of companies and Greenway expected these would compete for the Manitoba farmers’ business. This was in sharp contrast to the situation at Fort William where the CPR owned all the elevators.

On April 21, 1898 Greenway announced the end of the plans to build to Duluth and unveiled a new scheme in the Manitoba legislature. In his speech he stated that his preference had always been for a direct line to Duluth. He had finally given up on the idea when he learnt that Manitoba would not be able to exercise control over freight rates on a line terminating in the United States. This meant that there could be no guarantee that any line built to Duluth would deliver on Greenway’s long promised 10 cent freight rate on grain shipments.

Given the failure of that plan, he endorsed Mackenzie and Mann’s scheme to build a new line between Winnipeg and the twin ports of Fort William and Port Arthur. The plan linked the LMR&CC with two projects east of Winnipeg– the Manitoba & South Eastern Railway (M&SE) and the Ontario & Rainy River Railway (O&RR) – to form a new line to the Lakehead. The gap between the LMR&CC most southern point at Gladstone and the M&SE in Winnipeg would be closed by invoking the clause in the NP&M charter giving the Manitoba government the right to grant running rights over that line and a short piece of new construction.

The Manitoba & South Eastern Railway (M&SE) had been chartered by the Manitoba legislature in 1888. The roster of its incorporators read like a 'who's who' of Winnipeg’s leading citizens, including Alex Macdonald, J. H. Ashdown, Robert Whitla, Kenneth

tout ce qu’il pouvait pour assurer la construction d'une ligne de Winnipeg à Duluth...» - Le premier ministre Greenway à l'Assemblée législative du Manitoba, le 21 avril 1898.

Ayant satisfait ceux de son gouvernement qui favorisaient la construction de lignes de chemin de fer dans les régions vierges de la province au lieu d'une nouvelle liaison vers le lac Supérieur, Greenway tourne son attention vers son projet de prédilection: un chemin de fer direct entre Winnipeg et Duluth. Comme une telle ligne serait presque 20 % plus courte que la ligne vers Fort William du CPR, ceci permettrait des économies importantes en fonctionnement qui devraient se traduire, selon Greenway, par une réduction des frais de transport. En outre, les silos à grains de Duluth appartiennent à plusieurs entreprises et Greenway pense qu'elles se concurrenceront pour les affaires des agriculteurs du Manitoba. Cela contraste fortement avec la situation à Fort William, où le CPR possède tous les éleveurs.

Le 21 avril 1898, Greenway annonce l'abandon des plans pour la construction vers Duluth et dévoile un nouveau projet à l'Assemblée législative du Manitoba. Dans son discours, il déclare que sa préférence a toujours été pour une ligne directe à destination de Duluth. Il avait finalement renoncé à l'idée quand il a appris que le Manitoba ne serait pas en mesure d'exercer un contrôle sur les taux de fret sur une ligne se terminant aux États-Unis. Cela signifiait qu'il ne pouvait y avoir aucune garantie que toute ligne construite vers Duluth accorderait, comme promis par Greenway depuis longtemps, le taux de fret de 10 cents pour l'expédition des céréales.

Devant l'échec de ce plan, Greenway approuve le plan de Mackenzie et Mann pour construire une nouvelle ligne entre Winnipeg et les ports jumeaux de Fort William et Port Arthur. Ce plan lie le LMR & CC avec deux chemins de fer à l'est de Winnipeg – le M & SE et l'O & RR – pour former une nouvelle ligne vers la tête des Grands Lacs. L'écart entre le point le plus méridional du LMR & CC à Gladstone et le M & SE à Winnipeg serait bouclé en invoquant la clause de la charte du NP & M donnant au gouvernement du Manitoba le droit d'accorder des droits de circulation sur cette ligne et un contrat de construction d'un nouveau petit tronçon.

Le M & SE obtient sa charte de l'Assemblée

McKenzie, W. Watson, Jon Mather, and Edward C. Egan, all prominent merchants. The charter authorized the construction of a line from Winnipeg or St. Boniface southerly to the American border. When a delegation of the prominent men of Winnipeg and southeastern Manitoba had met the Premier in 1894 to urge provincial financial support for the line, Greenway told them that the government could not support the line purely as a local undertaking. Any government support would be contingent on the M&SE being part of a through route to Duluth. Following the failure of the D&W to complete its line to the border, the M&SE charter went dormant.

The provincial support announced by Greenway in 1898 for the M&SE was similar to that given the LMR&CC and WGN. Premier Greenway announced that the province would guarantee the bonds of the M&SE at the usual \$8,000 per mile in exchange for control of rates and for large reductions on the freight rates on cordwood and sawn logs. For instance, the agreement specified that rates for cordwood would be 2.5 cents per hundred pounds when carried for distances of up to 25 miles, rising to 5 cents for shipments carried over 150 miles. This measure was of particular importance to Winnipeg as wood supplies were moving ever further away from the city as land was cleared.

While the Premier spoke of the M&SE as being part of a new line to be built to the Lakehead, his speech was vague on the subject of rates for grain – the subject he had been most passionate about. Partly this stemmed from the fact that most of the line would be in Ontario and therefore outside of Manitoba's jurisdiction. The deal, however, was heartily supported by Rodmond Roblin, the leader of the Conservatives, who stated that the line was needed by the settlers in the southeastern portion of the province. With regard to the provincial guarantee "he had absolute faith that those gentlemen [Mackenzie and Mann] would be able to earn for the road such revenues as would enable it to pay the interest which would accrue from time to time."

législative du Manitoba en 1888. La liste de ses fondateurs se lit comme un « who's who » des plus éminents citoyens de Winnipeg, y compris Alex Macdonald, J.H. Ashdown, Robert Whitla, Kenneth McKenzie, W. Watson, Jon Mather et Edward C. Egan, tous commerçants de premier plan. La charte autorise la construction d'une ligne de Winnipeg ou Saint-Boniface vers le sud jusqu'à la frontière américaine. Quand une délégation d'hommes éminents de Winnipeg et du sud-est du Manitoba rencontre le premier ministre en 1894 pour solliciter un soutien financier provincial pour la ligne, Greenway leur dit que le gouvernement ne peut pas soutenir la ligne uniquement comme une entreprise locale. Toute aide gouvernementale sera subordonnée au fait que le M & SE s'intègre à une voie directe vers Duluth. Après l'échec du D & W pour compléter sa ligne vers la frontière, la charte du M & SE est mise sur la glace.

Le soutien provincial annoncé par Greenway en 1898 pour le M & SE est similaire à celui accordé au LMR & CC et au WGN. Greenway annonce que la province garantira les obligations du M & SE au taux habituel de 5 000 \$/km (8000 \$/mi) en échange du contrôle des tarifs et d'importantes réductions sur les taux de fret pour le bois cordé et les grumes de sciage. Par exemple, l'accord précise que les taux pour le bois cordé sera de 2,5 cents par cent livres lorsqu'il sera transporté sur une distance jusqu'à 40 km (25 mi) et haussé de 5 cents pour les expéditions effectuées à plus de 240 km (150 mi). Cette mesure a une importance particulière à Winnipeg puisque l'approvisionnement en bois s'éloigne toujours plus loin de la ville au fur et à mesure que le déboisement des terres progresse.

Alors que le premier ministre parle du M & SE comme faisant partie d'une nouvelle ligne à construire vers Fort William, son discours reste vague au sujet des taux pour le grain, sujet qui l'avait le plus passionné. Cela vient en partie du fait que la majeure partie de la ligne serait en Ontario et donc en dehors de la compétence du Manitoba. L'accord est cependant chaleureusement soutenu par Rodmond Roblin, le chef des conservateurs, qui déclare que la ligne est nécessaire pour les colons dans la partie sud-est de la province. En ce qui concerne la garantie provinciale: « il a une foi absolue dans le fait que ces messieurs [Mackenzie et Mann] seront en mesure de gagner sur cette route les recettes suffisantes pour payer les intérêts qui s'accumuleront régulièrement ».

CORDWOOD RAILWAY

Wood remained a major source of heat for poor Winnipeggers until well after World War I due to its low cost. As the M&SE/CNoR tapped major woodlands east of Winnipeg, it carried large amounts into the city. In 1902, there was a major surge in demand for wood as strikes in mines in the United States reduced the amount of coal available. The timing of the strike was bad as the supply of cordwood

LE CHEMIN DE FER DU BOIS CORDÉ

Source: Winnipeg Free Press, December 18, 1902

Le bois reste une source importante de chauffage pour les Winnipeggois moins fortunés jusqu'à bien après la Première Guerre mondiale en raison de son faible coût. Comme le M & SE/CNoR exploite les principales zones boisées à l'est de Winnipeg, il transporte de grandes quantités de bois vers la ville. En

was precarious as a lack of snow the previous winter had prevented the usual volume of cordwood moving from timber cutting areas to the railway line. General Superintendent E. A. James on December 17th told a reporter that the railway would bring in 60 to 70 carloads of cordwood a day, with each car holding 10 to 12 cords. He added, "In fact, we are loading cordwood in preference to grain and intend to accumulate a reserve stock in the city so that, in case of a storm, there will be no shortage."

Source: Winnipeg Free Press, December 18, 1902

1902, on assiste à une augmentation importante de la demande de bois, car les grèves dans les mines aux États-Unis ont réduit la quantité de charbon disponible. C'est un bien mauvais moment pour cette grève car la fourniture du bois de chauffage est précaire: un manque de neige durant l'hiver précédent a empêché de déplacer le volume habituel de bois cordé des zones d'abattage vers la ligne de chemin de fer. Le 17 décembre, le Surintendant général, E. A. James, dit à un journaliste que le chemin de fer acheminerait de 60 à 70 wagons de bois de chauffage par jour, chaque wagon apportant de 10 à 12 cordes. Il ajoute: « En fait, nous chargeons d'abord du bois de chauffage plutôt que des grains avec l'intention d'accumuler un stock de réserve dans la ville de sorte que, en cas de tempête, il n'y ait pas de pénurie. »

According to the Toronto Mail and Empire of May 31, 1897, Mackenzie and Mann had already started negotiations to purchase the M&SE charter with its Dominion land grant of over 650,000 acres when the province's deal with the WD&HB fell apart. The M&SE charter changed hands early in 1898 and construction was quickly started. The first sod of the line was turned three miles from St. Boniface on May 16, 1898. Mackenzie announced that a temporary junction would be made with the CPR line in St. Boniface and passenger trains would operate out of the CPR Winnipeg station.

In mid-October 1898 the track laying gang was transferred from the WGN in northern Manitoba to speed the laying of rails on the M&SE. On November 1st, an excursion train left the CPR Winnipeg station carrying Bishop Langevin and some 300 faithful over 25 miles of newly laid track to Ste. Anne for the consecration of the new parish church. Mackenzie tagged along with the faithful in the private car Sea Falls and continued on to the end of track. Mixed trains making two round trips a week started regular service over the 46 miles of completed track to Marchand on November 15, 1898. By the beginning of December the rails were laid 48 miles eastward to Sprague. The mixed train began operating on a scheduled basis to Sprague on January 25, 1899. With work well underway on the M&SE, Mackenzie's attention shifted to the Ontario end of the new route to the Lakehead.

Part Three - On to Port Arthur and the Lakehead will follow shortly.

PREMIERE
EXCURSION
— A —
STE. ANNE DES CHENES
(Par le Ch. de Fer Southeastern)
— T. E. —
1er Novembre 1898
Le Train ladechera
La GARE du C.P.R., WINNIPEG
A 8 HEURES A.M.

| PRIX DE PASSAGE, ALLER ET RETOUR: | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|----------|
| | Adultes, au-dessus de 11 ans. | Enfants. |
| Winnipeg, St. Boniface, | \$1.00 | 60c. |
| Lorrette, | 50 | 30c. |
| Dufresne, | 30 | 20c. |

Le Retour aura lieu a 6 heures du soir.
La Benediction de la nouvelle Eglise Catholique de Ste-Anne aura lieu ce jour-la.
Une Panfure accompagnera l'Excursion.

'Premiere Excursion Ste. Anne des Chenes' Poster. Société historique de Saint-Boniface

Selon le Toronto Mail and Empire du 31 mai 1897, Mackenzie et Mann avaient déjà entamé des négociations pour l'achat de la charte du M & SE et des 263 000 ha (650,000 acres) de terres octroyées par le gouvernement fédéral lorsque la transaction entre la province et le WD & HB échoua. La charte du M & SE change de mains au début de 1898 et la construction commence rapidement. La première pelletée de terre de la ligne est levée à 4,5 km (3 mi) de Saint-Boniface le 16 mai 1898. Mackenzie annonce qu'une jonction temporaire sera faite avec la ligne du CP à Saint-Boniface et que les trains de voyageurs partiront de la gare du CPR à Winnipeg.

À la mi-octobre 1898, l'équipe de poseurs des voies est transférée du WGN dans le nord du Manitoba pour accélérer la pose de rails sur le M & SE. Le 1er novembre, un train d'excursion quitte la gare du CPR de Winnipeg avec à bord Mgr Langevin et quelques 300 fidèles qu'il transporte sur les 40 km (25 mi) de voie ferrée nouvellement posée à Sainte-Anne pour la consécration de la nouvelle église paroissiale. Mackenzie accompagna les fidèles dans sa voiture privée Sea Falls et continua jusqu'à la fin de la voie. Les trains mixtes faisant deux allers-retours par semaine commencent un service régulier sur les 70 km (46 mi) de voie ferrée complétés jusqu'à Marchand le 15 novembre 1898. Au début de décembre, les rails ont été posés sur 77 km (48 mi) vers l'est, jusqu'à Sprague. Le train mixte commence à rouler selon un horaire régulier jusqu'à Sprague le 25 janvier 1899. Le travail étant bien avancé sur le M & SE, l'attention de Mackenzie se porte alors sur l'extrémité en Ontario de la nouvelle voie vers la tête des Grands Lacs.

La troisième partie— Vers Port Arthur et la tête des Grands Lacs – suivra prochainement...

Ottawa's Confederation Light Rail Transit Line

by John D. Thompson

Translation: Jacques Loiselle

All photos courtesy City of Ottawa unless credited otherwise

La ligne de la Confédération, le nouveau train léger sur rail d'Ottawa

Par John D. Thompson

Translation: Jacques Loiselle

Toutes les photos sont une gracieuseté de la ville d'Ottawa, sauf indication contraire.

The Route / La ligne



Map of the Confederation LRV line presently under construction
 Carte de la ligne de la Confédération actuellement en construction.



Architect's rendering of Tunney's Station large size / Le rendu d'architecture des grandes dimensions de la station Tunney's Pasture.

Construction is well underway on Ottawa's 12.5 km (7.75 mile) Confederation Light Rail Transit Line. Work on the \$2.1 billion line began in 2013. The LRT, when opened in the spring of 2018, will represent the return of electric rail transit to Canada's capital; the city's streetcars passed into history on May 1, 1959.

La construction de la ligne de la Confédération de la ville d'Ottawa progresse normalement. Les travaux, évalués à 2,1 milliards, ont débuté en 2013. L'inauguration, prévue pour le printemps 2018 marquera le retour des tramways dans la ville d'Ottawa suite à leur disparition survenue le 2 mai 1959.



Ottawa Transportation Commission 956 is travelling northbound on Bank Street at Laurier St. in 1948. Car 956 was an ex Toronto Railway Company car home-built in 1913 as their car 1914. It was acquired by the Ottawa Electric Railway in 1942 and was renumbered to 956. It was retired and scrapped in 1951. John Thompson collection via Thomas Grumley

Le tramway 956 de l'Ottawa Transportation Commission roule en direction nord sur la rue Banks, près de la rue Laurier, en 1948. Le 956 était l'ancien tram 1914 de la Toronto Railway Company qui l'avait construit en 1913. Acheté par le Ottawa Electric Railway en 1942 et renuméroté 956, il fut retiré du service et mis à la ferraille en 1951. Collection John Thompson via Thomas Grumley

The first major work to begin was the construction of the carhouse, shop and yard, to permit the final assembly and storage of the 34 Alstom LRVs to be used on the line. The facility's location is on Belfast Road, just west of the existing OC Transpo St. Laurent bus garage, and it was essentially completed by December 2015. The low floor LRVs will have a capacity of 300 passengers per train.

L'aménagement du secteur des installations d'entretien et de remisage fut la première étape importante. L'emplacement se situe sur le chemin Belfast, tout juste à l'ouest du garage d'autobus Saint-Laurent de la OC Transpo. La fin de la majeure partie de ces travaux était prévue pour décembre 2015. C'est là que se fera le montage final et le remisage des 34 véhicules légers sur rail de la société Alstom. Ces tramways articulés à plancher bas auront une capacité de 300 passagers chacun.

Distributing and levelling ballast at the Belfast maintenance facility.

Répartition et nivellement du ballast au centre d'entretien Belfast.





Interior view of the Belfast facility showing the raised walkways for roof appliance maintenance.

Vue à l'intérieur du centre d'entretien Belfast montrant les hautes passerelles destinées à la maintenance des toits des véhicules.



Tunnel roof being installed over right-of-way leading to the Belfast maintenance facility. This tunnel extends under the VIA's Montreal-Ottawa main line, just to the east of the Ottawa station.

Installation du toit du tunnel abritant les voies d'accès au centre d'entretien Belfast. Tout juste à l'est de la gare d'Ottawa, ce tunnel se prolonge sous la voie principale de VIA entre Montréal et Ottawa.

Installing above ground trackage leading to the Belfast facility.

Pose des voies ferrées à ciel ouvert menant au centre d'entretien Belfast.



The 13 station Confederation LRT extends from Tunney's Pasture Station west of the downtown to Blair Road Station in east Ottawa. It will be entirely on private right-of-way, with overhead catenary power collection. The portion that is not in a bored tunnel through the downtown area will be built on the West and East Transitways. This facility, the first section of which was opened about 30 years ago, is used by OC Transpo buses, and incorporates stations along its route. The Transitway was built with future LRT conversion in mind, utilizing then-current clearance and weight standards. The portion between Bayview and Dominion Stations is on the former right-of-way of the CPR Carleton Place Subdivision, while part of the eastern section parallels the abandoned route of the former Canadian Northern line into Ottawa from Montreal.

The Tunney's Pasture terminal is a major government office complex, which should provide significant LRT patronage. The running time between here and Blair terminal will be 24 minutes.

The next station to the east, Bayview, will be the transfer point with the O-Train, the Diesel MU train service that operates southward eight kilometres to

La ligne de la Confédération, longue de 12 km et d'une orientation est-ouest, comporte 13 stations; les terminus est et ouest sont respectivement les stations Blair et Tunney's Pasture. Elle se trouvera entièrement en emprise privée et l'alimentation en électricité se fera par caténaire. Au centre-ville, on procède au forage d'un tunnel; ailleurs, on se servira surtout des emprises réservées aux autobus d'OC Transpo, les Transitways est et ouest. Ces voies réservées, dont l'aménagement a débuté il y a une trentaine d'années, comportent déjà un certain nombre de stations et on avait alors prévu la possibilité d'une conversion au transport rapide sur rail; la construction fut donc effectuée en respectant les normes de charge et de dégagement préconisées à ce moment-là. Le tronçon entre la station Bayview et la station Dominion du Transitway utilise l'ancienne emprise de la subdivision Carleton Place du CP tandis qu'à l'est, la ligne longera celle de l'ancienne ligne du Canadian Northern en provenance de Montréal. Le temps de parcours prévu d'une extrémité à l'autre de la ligne est de 24 minutes.

En partant de l'ouest, la station-terminus Tunney's Pasture desservira un complexe d'édifices gouvernementaux, ce qui devrait générer un nombre

Greenboro Terminal, serving Carleton University en route, using trackage of the former CPR Prescott Subdivision. The LRT passes over the O-Train tracks at Bayview Station, which will also serve the Tim Brown Arena.

important d'utilisateurs.

Bayview sera la station suivante vers l'est. En plus de desservir l'aréna Tim Brown, elle sera le point de correspondance avec l'O-Train, un service par trains légers en unités-multiples à propulsion diesel. Cette ligne utilise les voies de l'ancienne subdivision Prescott du CP.

Elle se rend jusqu'à la station Greenboro à huit kilomètres vers le sud. Elle dessert au passage l'université Carleton.



Architect's rendering of Pimisi Station
Rendu d'architecture de la station Pimisi.



Tunnelling at
Parliament
Station

*Construction
du tunnel à
la station
Parliament.*



Architect's rendering of Parliament Station
Rendu d'architecture de la station Parliament.

Continuing eastward, Pimisi Station serves the Le Breton Flats area and Chinatown. The Le Breton area, formerly the location of the CPR downtown freight yard and roundhouse, is now the site of the Canadian War Museum and a major redevelopment. Lyon, the underground station on the western side of the downtown will be integrated with Place de Ville's underground network linking various office towers. It will also provide access to the National Archives, the Supreme Court, the Sparks Street Mall, stores and restaurants, major hotels, and corporate offices. Parliament Station serves Parliament Hill, Confederation Square, Bank Street stores, office towers, the World Trade Exchange Plaza, and the Sparks Street Mall. Rideau Station is in proximity to the National Arts Centre, the National Gallery, Byward Market, Rideau Centre, and the Rideau Canal, which is popular for pleasure boating in the warm weather and skating in the winter. The underground stations will have basic covered sidewalk entrances.

uOttawa, the first above ground station east of the downtown section will serve the University of Ottawa.

Vers l'est toujours, la station Pimisi desservira les plaines LeBreton ainsi que le quartier chinois. Ancien site des installations de triage et de remisage du CP au centre-ville, le secteur des plaines LeBreton fait l'objet d'un vaste projet de réaménagement urbain. Le Musée canadien de la guerre s'y trouve.

La station Lyon, la première en tunnel du côté ouest, sera intégrée au complexe Place de Ville. Elle permettra d'accéder aux Archives nationales, à la Cour suprême, au mail de la rue Sparks, aux magasins et restaurants des environs, aux grands hôtels ainsi qu'à plusieurs bureaux corporatifs.

La station Parliament se trouvera à proximité de la colline parlementaire, de la Place de la Confédération, des magasins de la rue Bank, de plusieurs tours à bureaux, du World Exchange Plaza, et du mail de la rue Sparks.

De la station Rideau, on pourra accéder au Centre national des arts, au Musée des beaux-arts, au marché By, au Rideau Center ainsi qu'au canal Rideau, aussi populaire en été pour ses activités nautiques qu'en hiver pour le patinage. On donnera à la station Rideau une référence de signalisation secondaire : Marché By.

Les stations Lyon, Parliament et Rideau seront en tunnel. Les accès à ces stations seront couverts au niveau des trottoirs.

La station uOttawa, la première au niveau du sol sur le tronçon est, desservira comme son nom l'indique, l'université d'Ottawa.



Architect's rendering of uOttawa Station
Rendu d'architecture de la station uOttawa.

Lees Station is being constructed in the existing Transitway trench between Lees Avenue and a Highway 417 overpass. St. Paul's University and several high rise apartment buildings nearby will provide patronage.

Hurdman Station, not far from the long-gone interlocking tower of the same name, will interchange with buses on the south Transitway that extends to South Keys. Several apartment towers are nearby.

Tremblay Station will serve the VIA station, formerly Ottawa Union Station, opened in 1966. The Ottawa baseball stadium is also nearby. St. Laurent Station serves a major shopping centre. Cyrville Station is close to several commercial office buildings, and a growing residential neighbourhood. Blair Station, the eastern terminal, is close to the Gloucester Shopping Centre, and the National Research Council.

La station Lees est présentée en construction dans la tranchée du Transitway entre l'avenue Lees et un viaduc de l'autoroute 417. L'université Saint-Paul se trouve dans les environs ainsi que plusieurs tours d'habitation.

La station Hurdman se trouvera non loin du site de l'ancien poste de régulation ferroviaire du même nom. Elle sera une gare de correspondance avec le Transitway direction sud vers South Keys. Elle desservira aussi plusieurs tours d'habitation.

La station Tremblay permettra d'accéder à la gare ferroviaire VIA qui remplace en 1966 la gare Union d'Ottawa. Non loin se trouve le stade de baseball d'Ottawa. Cette station possédera elle aussi une appellation secondaire : VIA Rail.

La station St-Laurent permettra d'atteindre le Musée des sciences et de la technologie sur le boulevard St-Laurent ainsi qu'un centre commercial situé à proximité.

La station Cyrville desservira plusieurs immeubles à bureaux ainsi qu'un quartier résidentiel en pleine croissance.

La station Blair sera le terminus est de la ligne. Elle se trouvera près du centre commercial Gloucester et du Conseil national de recherches.

Architect's rendering of St. Laurent Station

Rendu d'architecture de la station St. Laurent.



Architect's rendering, birds-eye view of Blair Station (end of the line)

Rendu d'architecture, une vue à vol d'oiseau, de la station Blair (extrémité est de la ligne).

As part of the LRT project, Highway 417 is being widened along the portion now used by the Transitway. The buses currently using the Transitway are being diverted during construction.

Rolling stock

Rolling stock for Ottawa's Confederation Line will consist of Alstom Citadis Spirit low-floor LRVs.

Alstom is a member of Rideau Transit Group, the consortium led by ACS Infrastructure Canada which was awarded a \$C 2.1bn (\$US 1.7bn) contract in 2013 to design, build, finance, and maintain the east-west line from Blair to Tunney's Pasture. Alstom will supply 34 LRVs for the 12.5km line and will be responsible for maintaining the fleet for the duration of the 30-year concession.

The four-section 50m-long vehicles will be designed to operate in multiple and each LRV will

Dans le cadre du projet du TLR, on procède présentement à l'élargissement de l'autoroute 417 le long de la partie partagée avec le Transitway. Les bus qui l'utilisent présentement sont déviés pendant la période des travaux.

Matériel roulant

On a choisi pour cette ligne le VLR à plancher bas Citadis Spirit d'Alstom.

Alstom est membre du Rideau Transit Group, un consortium dirigé par ACS Infrastructure Canada à qui fut adjugé en 2013 le contrat de 2,1 milliards en argent canadien (1,7 milliards US) pour concevoir, construire, financer et entretenir le ligne est-ouest, des stations Blair à Tunney's Pasture. Alstom fournira les 34 VLR pour la ligne de 12,5 km et assurera l'entretien de la flotte pendant les trente premières années.

Les tramways, d'une longueur de 50 mètres, sont



accommodate up to 300 passengers. Final assembly will be carried out at Alstom's plant in the city.

Ottawa is the first customer for the Citadis Spirit, which has been developed specifically for the North American market.

When the Confederation Line opens in 2018, the service will operate at minimum headways of 1min 45sec with an end-to-end journey time of 24 minutes. This will provide a capacity of 10,700 passengers per hour per direction, which could increase to 18,000 passengers per hour per direction by 2031 if an option for 21 additional LRVs is exercised.

Planned Expansion

The city is actively developing plans to extend the new LRV line. A y-shaped 13 kilometre, 10 station extension from Tunney's Pasture would run west to Bayshore and Baseline stations and a 10 kilometre, 4 station extension would run east from Blair to Place D'Orleans. A target date of 2023 has been established if funding from the federal and provincial governments can be secured.

Confederation Line Work for 2016

- Work on Belfast Yard buildings, track and connecting links to LRT main line completed, allowing LRV final assembly to begin.
- Construction to continue on the east segments, including at Hurdman, Tremblay, St. Laurent, Cyrville and Blair Stations.
- Track laying and catenary erection commence along the alignment.

Tunnel Segment

- Completion of tunnelling from Parliament Station to Rideau Station
- Waterproofing and final tunnel lining works from West Portal to Lyon Station, East Portal to Rideau Station, central shaft to Parliament Station, and from Parliament Station to Rideau Station

constitués de quatre sections articulées. Leur capacité est de 300 passagers et ils pourront circuler en unités-multiples. Leur assemblage sera complété par Alstom à Ottawa.

Ottawa est la première ville à choisir le Citadis Spirit, un modèle spécifiquement adapté au marché nord-américain.

L'inauguration de la ligne est prévue pour 2018. La fréquence de passage minimum des rames sera de 1 min 45 s. Comme le temps de parcours de la ligne sera de 24 minutes, il sera possible d'accueillir 10 700 passagers à l'heure dans chaque direction. Une option d'achat de 21 VLR supplémentaires pourrait être exercée, ce qui porterait la capacité à 18 000 passagers en 2031.

Projets d'extension

La ville d'Ottawa procède présentement à la planification d'extensions aux deux extrémités de la ligne. Du côté ouest, on projette une ligne de 13 km comportant 10 stations en forme de Y vers Bayshore et Baseline-Woodroffe. Du côté est, on ajouterait 10 km et 4 stations jusqu'au centre commercial Place d'Orléans. L'échéance prévue serait 2023 si on peut bénéficier de l'aide financière des gouvernements fédéral et provincial.

Échéancier des travaux pour l'année 2016

- Parachèvement de la transformation des bâtiments de la cour Belfast et de la construction de la bretelle de raccordement à la voie principale pour permettre l'assemblage final des tramways.
- Poursuite de la construction du tronçon est et des stations Hurdman, Tremblay, St-Laurent, Cyrville et Blair.
- Début des travaux d'installation des voies et du caténaire.

Segment tunnel :

- Achèvement du tunnel entre les stations Parliament et Rideau.
- Imperméabilisation et revêtement des parois entre le portail ouest et la station Lyon, entre la station Rideau et le portail est, entre le puits central et la station Parliament et entre les stations Parliament et Rideau.

Mise à jour, fin février 2016

- Station Lyon : installation des barres d'armature, des conduits et complétion du coffrage mural.
- Station Parliament : à l'entrée ouest, coffrage de la station et des espaces d'escaliers mobiles au niveau des stationnements. À l'entrée est, poursuite des travaux de démolition et de déblaiement. Renforcement des colonnes de soutènement au niveau du hall.
- Station Rideau : l'excavation et le déblaiement se poursuivront aux entrées est et ouest.



Heritage Business Car

May - June, 2016

By John Godfrey

Edited by David Gawley



From our readers

Kevin Dunk points out that the excellent photo of the Royal Canadian Pacific train crossing the Pitt River bridge on page 22 of the January - February issue should have been credited to Andy Cassidy, not himself.

Henry Ewert pointed out that we misspelled Fraser Valley Heritage Railway Society (Frazer) on page 97 of the March - April issue.

As always, thanks to our readers for pointing these mishaps out.

Exporail now more accessible by AMT train

Visitors to Exporail can now travel by AMT commuter train (weekdays only) and spend either 3 or 6 hours visiting. It is important that you get all the details from our website - www.exporail.org - click English (top right), go to Plan your visit, scroll to Address and access - click access, scroll to By train and click More details. Follow the detailed instructions.

Exporail maintenant plus accessible par les trains de l'AMT

Les visiteurs peuvent maintenant atteindre Exporail par train de banlieue de l'AMT (les jours de semaine seulement) et y passer 3 ou 6 heures. Il est important que vous obteniez tous les détails sur notre site Internet - www.exporail.org - cliquez Accueil, puis Planifiez votre visite, puis Adresse et accès, puis Accès et suivez les instructions à la section Par train.

Steam locomotives that were not to be

Classic Trains Magazine had an excellent article in its Spring 2016 edition by Kevin J. Holland about two Canadian National Railway's steam locomotive designs

(2-6-2 and 2-8-2) that came close to being built after World War 11. These 'close calls' were not limited to the CNR.

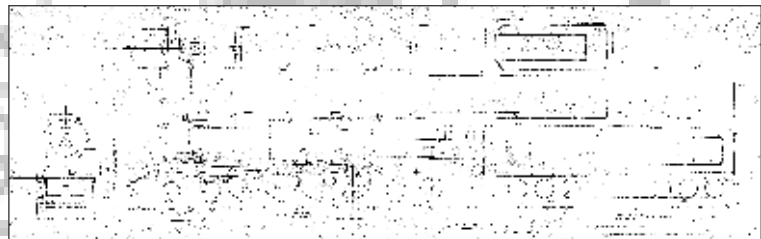
This article prompted our member Doug Carlyle to submit a copy of a drawing for a 'new' post-war CPR Northern that Omer Lavallee gave him many years ago. Further investigation prompted this account from Ronald Ritchie:

At the end of WWII, the motive power situation at CP and CN was very bad. A large proportion of the locomotive fleet had been grossly overworked during the wartime period, and had been poorly maintained due to lack of terminal time. The need for quick turn-arounds left little time for other than the most urgent maintenance and repairs.

The wartime shortage of steel, brass and other materials meant that, with few exceptions, no new locomotives were built.

When the war ended in 1945, CP gave consideration to the construction of replacement locomotives for those that were completely worn out. The initial deliberation concerned the replacement of lighter branch line engines which culminated in the acquisition of the G-5 Light Pacific which were suitable for both branch line and main line services. For freight service on the main line, additional P-2 Class heavy Mikados were acquired and the light Mikado fleet was supplemented by the conversion of a number of Consolidation type engines.

The matter of main line passenger trains as well as freight was the subject of serious debate. My understanding is that plans were drawn up for a new batch of northern type engines probably for use in western Canada. In the end, however, these were never built and additional locomotives of the Selkirk type were acquired instead.



Doug Carlyle collection

I believe it was in the post-war period that the elusive Q Class were considered for the service through the State of Maine, but these also were never built. (Ronald S. Ritchie)

Jarvis, Ontario station being moved and preserved

The former CNR station in Jarvis, Ontario is being moved from its original location to the Walpole Antique Farm Machinery Association (Museum) and be relocated on the south edge of town.

The station is now on wheels, has been turned 180°, and moved approximately 100 yards or so east along

the Cayuga Subdivision right of way. The move will be made when the ground is dryer. (Brian Switzer via Don McQueen's Froth)



Brian Switzer

Porcupine Plain mourns trestle fire

On March 28, 2016 a Porcupine Plain, SK resident started to burn grass off the sides of the ski and walking trails on his property. The fire got out of control and set fire to the east-end of an adjacent abandoned CNR trestle. The creosote in the timbers of the 1929 trestle caused a dramatic blaze that destroyed the entire

structure, the remains of the Chelan Subdivision.

Following the conclusion of World War I, the Dominion government encouraged returning veterans to 'Go Back to the Land' with free land grants. Porcupine Plain was one many small settlements established by these men in northeastern Saskatchewan. Bled by its location in large popular forests, the village gained fame as the biggest cordwood shipping point in the province. As land was cleared, the focus shifted to agriculture. The CNR built the 60 mile line Chelan Subdivision from Crooked River to Reserve through Porcupine Plain. When the line officially opened in September 1930, the schedule called for one mixed train a week. Within a few years, the frequency of the mixed had increased to three round trips a week.

At the end of the war, a new Saskatoon-Melville train operating on a circuitous route over the Chelan Sub supplemented the mixed trains. The Hudson Bay Junction-Melville leg was terminated in 1956. In 1963, the passenger train's conventional train was re-equipped with RDCs and in October 1964 it was extended from Hudson Bay Junction to The Pas. Following a fire in May 1967 which destroyed a trestle at Mile 36.7 near Chelan, the passenger train was re-routed away from the Chelan Subdivision. It would never return even though the trestle was rebuilt.

While CN sought to abandon the Chelan Subdivision in the early 1960s, it was sustained by government branch line subsidies until abandonment in 1999. The trestle remained until March 28, 2016. (Douglas Smith)

CBC News



Business car Agawa moved to Alberta Railway Museum

On April 16, 2016 the Algoma Central Railway heavyweight business car Agawa was loaded on a 90' flatcar in Sault Ste. Marie, Ontario. It apparently has been purchased by a private collector and was moved to the Alberta Railway Museum in Edmonton for storage; it is not available for public display or any other purpose.

The car was built by Barney & Smith in 1913 for the Longview, Portland & Northern Railway as their 101. It then went to the Wabash Railroad and was subsequently sold to the Algoma Central Railway in 1953, it was then sold to a private individual in 2015 but remained in Sault St. Marie.

The Alberta Railway Museum, located in Edmonton, Alberta, Canada, preserves and interprets significant railway artefacts, including locomotives, railway cars, track maintenance equipment, and buildings. Their collection and interpretation efforts



Terry Wolfe

focus on the Canadian National Railways, Northern Alberta Railways, and short line and industrial railways of Alberta. (Don McQueen's Froth, Canadian Trackside Guide, John Freyseng)

BACK COVER TOP: VIA Rail Canada train 693 makes its station stop at Dauphin, Manitoba en route to Churchill Manitoba, in the summer of 2013. Douglas Smith

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le train 693 de VIA Rail Canada fait un arrêt à la gare de Dauphin, Manitoba, durant son trajet vers Churchill, Manitoba, au cours de l'été 2013. Doug Smith

BACK COVER BOTTOM: Electric streetcar service ended in Ottawa on May 1, 1959. A final farewell parade was held on May 4 when thousands turned out to bid the electric cars adieu. CRHA Archives, Fonds Frederick Angus

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le 7 mai 1959, les tramways furent retirés du service dans les rues d'Ottawa. Des milliers de personnes vinrent faire leurs adieux à ces véhicules électriques lors d'un défilé tenu le 4 mai. Archives ACHF, Fonds Frederick Angus

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



