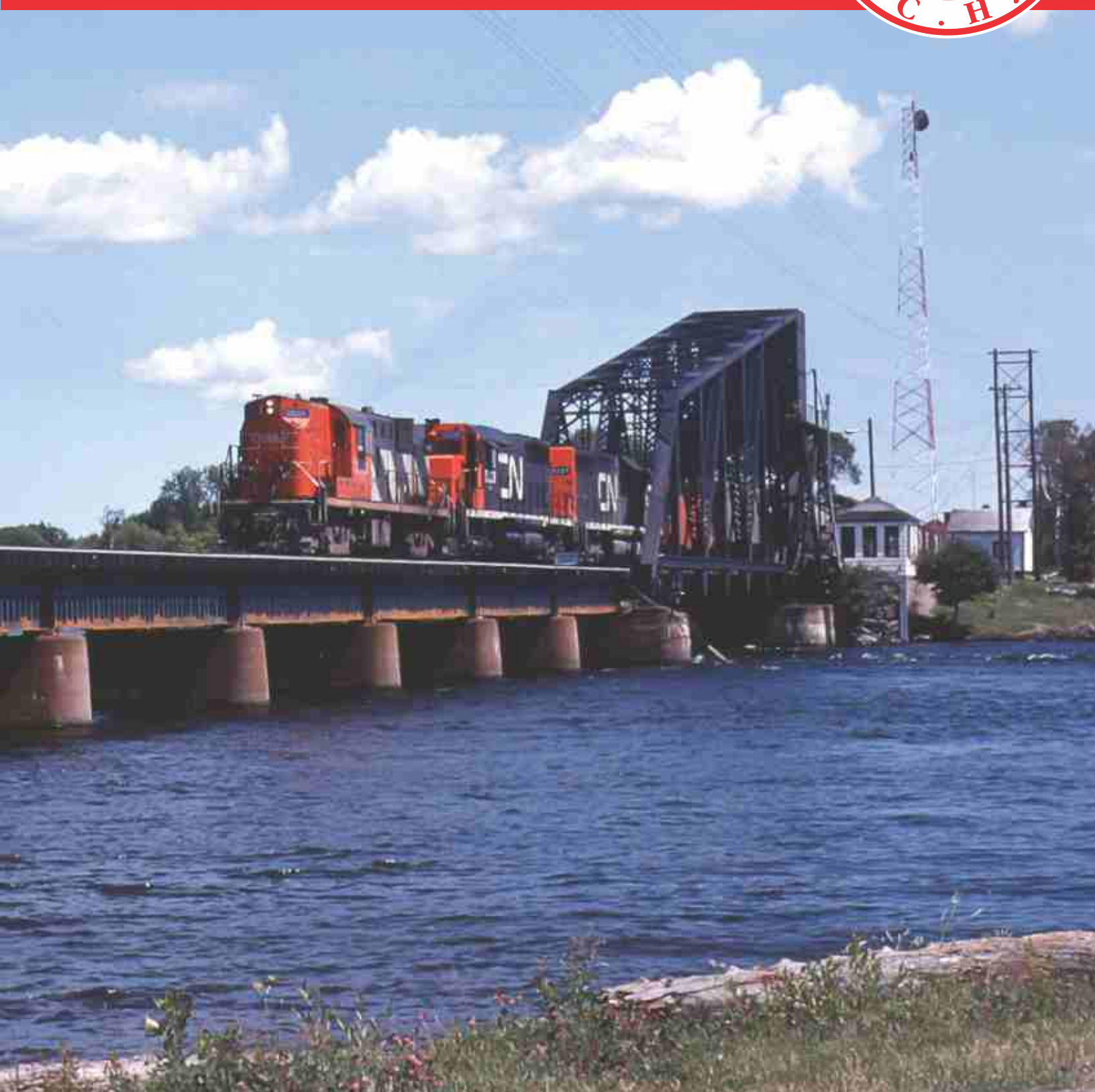


**The Origins of the Canadian Northern Railway, Part 3 - Northwestern Ontario;
Stan's Photo Gallery; Day of Infamy in Ottawa; Heritage Business Car**
**Les origines du Canadian Northern Railway - 3e Partie: Nord-ouest de l'Ontario; Les photos de Stan;
31 juillet 1966- Jour d'infamie à Ottawa; Le patrimoine ferroviaire**

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 574 • SEPTEMBER - OCTOBER • 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. 4006621

TABLE OF CONTENTS

The Origins of the Canadian Northern Railway, Part 3 – Northwestern Ontario / <i>Les origines du Canadian Northern Railway - 3e Partie: Nord-ouest de l'Ontario</i> , by / par Douglas N. W. Smith	203
Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan Smaill	228
Day of Infamy in Ottawa / <i>31 juillet 1966- Jour d'infamie à Ottawa</i> , by / par John D. Thompson	239
Heritage Business Car / <i>Le patrimoine ferroviaire</i>	245

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, Bernard-André Genest, Luc Hamilton, Gilles Lazure, Jacques Loiselle, 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: Appropriate is the fact that the northbound freight exiting the 1908-built Scherzer lift bridge spanning the Rainy River near Fort Frances, Ontario in this 1976 view is a DW&P Alco RS-11. The Duluth Winnipeg and Pacific was a wholly owned subsidiary of the Canadian Northern and is an important link between Canada and the USA in today's CN. Ken Goslett

PAGE COUVERTURE: Sur cette photo de 1976 d'un train de marchandises en direction nord sortant du pont basculant Scherzer construit en 1908 au-dessus de la rivière Rainy, près de Fort Frances, Ontario, il est très à propos d'apercevoir une ALCo RS-11 du DW&P. Le Duluth, Winnipeg & Pacific fut une filiale ayant appartenu entièrement au Canadian Northern et il est de nos jours un élément important du CN entre le Canada et les États-Unis. Ken Goslett

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

Canada

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 3 – Northwestern Ontario

by Douglas N W Smith

Translation: Jean-Maurice Boissard

Port Arthur's Struggle

“Inside of two years, there have been 3,000 mining locations applied for. The railway will follow the iron and gold belt for the whole 150 miles. If the railway is not built much of the finest mineral territory in Canada will lie dormant and the Rainy River end will be tapped by American railways and the dream of the mines skimmed by our American friends.” – Letter seeking a subsidy from Daniel Burk, President, Ontario & Rainy Railway to Sir Wilfrid Laurier, February 28, 1897

Les origines du Canadian Northern Railway 3^e Partie: Nord-ouest de l'Ontario

par Douglas N W Smith

Traduction: Jean-Maurice Boissard

La lutte pour Port Arthur

« En deux ans, il y a eu 3 000 demandes de sites miniers. Le chemin de fer doit suivre les veines des mines d'or et de fer sur 150 milles. Si le chemin de fer n'est pas construit, beaucoup des plus belles réserves minières du Canada seront laissées pour compte et l'extrémité de la rivière Rainy sera exploitée par les chemins de fer américains et nos rêves de mines anéantis par nos amis américains ». - Lettre de demande de subvention de Daniel Burk, président de l'Ontario & Rainy River Railway, à Sir Wilfrid Laurier, le 28 février 1897.

LIST OF ABBREVIATIONS USED

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

M&M Minnesota & Manitoba

Durant l'ère victorienne, deux villes se développent à la tête du lac Supérieur, en Ontario. La nouvelle venue, Port Arthur, fait ses débuts en 1870 comme terminus de la route Dawson, que le gouvernement fédéral a commencé à construire jusqu'à Winnipeg, tandis que l'établissement plus ancien, Fort William, a ses origines qui remontent à un poste de traite des fourrures établi dans les années 1680. Lorsque le CPR décide d'établir son point de division, ses silos à grains et ses quais à Fort William, Port Arthur regarde sa ville jumelle se développer tandis que l'herbe envahit ses rues.

Les hommes d'affaires de Port Arthur décident que la solution à la stagnation est d'avoir son propre chemin de fer. D. F. Burk, le directeur général de l'Association pour la colonisation

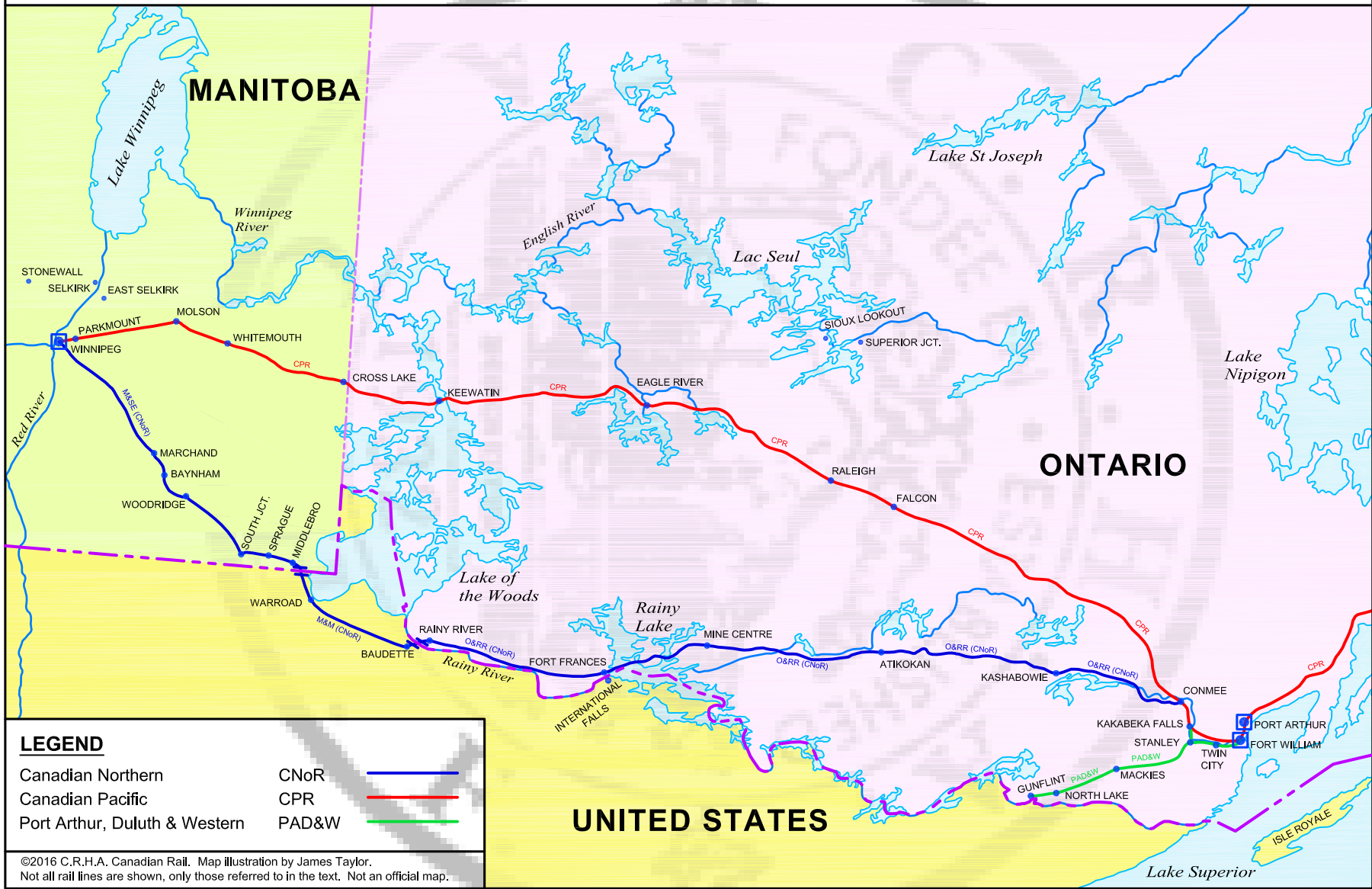
M&M Minnesota & Manitoba

During the Victorian era, two towns developed at the head of Lake Superior in Ontario. Relative newcomer Port Arthur got its start in 1870 as the terminus of the Dawson Road, which the Dominion government had begun building to Winnipeg, while the older

du Nouvel Ontario, et son associé, James Conmee, le député libéral de la législature provinciale, ont des intérêts commerciaux depuis longtemps à Port Arthur. Ils obtiennent du gouvernement provincial les quatre chartes de chemin de fer suivantes: le Port Arthur, Duluth & Western (PAD&W) en 1883, le Ontario & Rainy River

CNoR PORT ARTHUR TO WINNIPEG MAP (1887 to 1902)

CARTE DU CNoR DE PORT ARTHUR À WINNIPEG (1887 à 1902)



settlement of Fort William traced its roots back to a fur trading post established in the 1680s. When the CPR decided to locate its division point, grain elevators and wharves in Fort William, Port Arthur was left to watch its twin city develop while grass grew in its streets.

Port Arthur's businessmen decided the solution to the stagnation was to have a railway of its own. Mr D F Burk, the General Manager of the New Ontario Colonization Association, and his associate, James Conmee, the Liberal member of the provincial legislature, had longstanding business interests in Port Arthur. They secured the following four railway charters from the provincial government: the Port Arthur, Duluth & Western (PAD&W) in 1883; Ontario & Rainy River (O&RR) in 1886; Ontario, Manitoba & Western (OM&W) in 1889; and Thunder Bay, Nipigon & St Joe in 1899. As a group, these would have blanketed the region west of Port Arthur to Manitoba with rail lines. All of them had their terminus at Port Arthur.

The O&RR charter provided for a line running west of Port Arthur parallel to the international border to some point on the Rainy River with a branch to run to Rat Portage (now called Kenora). The region to be traversed was mineral rich. The iron ore deposits near Atikokan were declared to be one the largest in the world; one 160 acre plot was estimated to hold 2 million tons of ore. With the country already astir over the Klondike gold discoveries, the finding of the precious metal along the Seine River touched off a rush of prospectors and miners into the region. Even with these advantages, the charter lay dormant due to the high costs of building through the granite and muskeg of this thinly settled region in the Canadian Shield, a task which had almost ruined the CPR during its construction days in the early 1880s.

Mackenzie and Mann Enter Ontario

“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.” – Premier Greenway quoted in Winnipeg Free Press, April 22, 1898

Spurred on by the Manitoba government readiness to provide generous financial guarantees in order to have a line independent of the CPR to the Lakehead charging 10 cents per 100 pounds on grain shipped from Winnipeg, Mackenzie and Mann acquired the O&RR charter in 1898. Surveyors were dispatched in July to begin the arduous process of finding an alignment for the line in the challenging terrain of the Laurentian Shield that would tap the region's well-known mineral deposits and timber stands.

The partners also faced a thorny problem at the Lakehead. The CPR's main line, freight yards, docks and grain elevators ran the length of the Kaministiquia River along Fort William's waterfront leaving Mackenzie and

(O&RR) en 1886, le Ontario, Manitoba & Western (OM&W) en 1889 et le Thunder Bay, Nipigon & St Joe en 1899. Comme groupe, ils auraient couvert la région ouest de Port Arthur jusqu'au Manitoba avec des lignes de chemin de fer. Toutes ont leur terminus à Port Arthur.

La charte du O&RR prévoit une ligne à l'ouest de Port Arthur parallèle à la frontière internationale jusqu'à un certain point sur la rivière Rainy, avec une branche vers Rat Portage (maintenant appelé Kenora). La région à parcourir est riche en minéraux. Les gisements de minerai de fer près de Atikokan ont été déclarés parmi les plus importants au monde; une parcelle de 65 ha (160 acres) a été estimée contenir 2 millions de tonnes de minerai. Le pays étant déjà emballé par les découvertes aurifères du Klondike, celle du métal précieux le long de la rivière Seine déclenche une nouvelle ruée de prospecteurs et de mineurs dans la région. Même avec ces avantages, la charte sommeille en raison des coûts de construction élevés à travers le granit et les fondrières de cette région peu peuplée du Bouclier canadien, une tâche qui a presque ruiné le CPR pendant sa construction au début des années 1880.

Mackenzie et Mann entrent en Ontario

« Des dispositions seront prises l'année prochaine pour relier la ligne avec le chemin de fer Ontario & Rainy River et assurer ainsi la route vers le lac Supérieur, à des taux à dix cents. » - Le Premier ministre Greenway cité par le Winnipeg Free Press, le 22 avril 1898.

Le gouvernement du Manitoba étant prêt à fournir de généreuses garanties financières afin d'avoir une ligne indépendante du CPR vers Fort William et transportant le grain pour 10 cents les 100 livres à partir de Winnipeg, Mackenzie et Mann acquièrent la charte du O&RR en 1898. Des arpenteurs sont envoyés en juillet afin d'entamer le processus ardu de trouver un tracé pour la ligne sur le terrain difficile du Bouclier laurentien et développer ainsi les gisements miniers bien connus de la région et ses ressources forestières.

Les partenaires ont également à faire face à un problème épineux à Fort William. La ligne principale du CP, les triages de marchandises, les quais et les silos à grains étalés le long des berges de la rivière Kaministiquia à Fort William laissent peu de choix à Mackenzie et Mann sinon de construire leur terminal dans la ville voisine de Port Arthur. Une autre des lignes de Burk, gêné financièrement, le PAD&W, offre une ligne toute prête fournissant l'accès au secteur riverain nécessaire.

Initialement affrétée en 1872 comme le chemin de fer Thunder Bay Silver Mines et réenregistrée en 1883 sous le nom de Thunder Bay Colonization Railway, cette ligne malchanceuse est rebaptisée le PAD&W en 1887. Sa construction commence en 1887, mais il faudra deux ans pour que ce chemin de fer mal financé atteigne Stanley, à

Mann with little option but to construct their terminal at neighbouring Port Arthur. Another one of Mr Burk's lines, the financially embarrassed PAD&W, provided a ready-made line with the needed waterfront access.

Initially chartered as the 1872 as the Thunder Bay Silver Mines Railway and rechartered in 1883 as the Thunder Bay Colonization Railway, this hard luck line was renamed the PAD&W in 1887. Construction had started in 1887, but it took two years for the poorly financed railway to reach Stanley, only 19 miles from Port Arthur. Under an agreement dated November 9, 1889, the O&RR agreed to transfer \$150,000 of its Ontario subsidy to the PAD&W in exchange for running rights. This enabled the PAD&W to complete a further 68 miles of line to Gunflint Lake, Ontario, including a five mile branch over the border to ore mines in Minnesota, in 1892.

seulement 31 km (19 mi) de Port Arthur. En vertu de l'accord du 9 novembre 1889, le O&RR convient de transférer 150 000 \$ de la subvention de l'Ontario au PAD&W en échange de droits de circulation. Cela permet au PAD&W de compléter 110 km (68 mi) de la ligne à Gunflint Lake, Ontario, y compris un embranchement de 8 km (5 mi) traversant la frontière jusqu'aux mines du Minnesota, en 1892.

Le trafic de minerai se révélant inégal et les livres étant maculés d'encre rouge – le PAD&W ne couvre ses coûts d'exploitation qu'une seule fois dans ses huit années de fonctionnement indépendant – la ligne semble n'avoir aucun avenir. À la fin d'août 1898, Mackenzie et Mann l'acquièrent au prix d'aubaine de 250 000 \$ de la compagnie Toronto General Trust. Une action en justice par des investisseurs mécontents du PAD&W stoppe la transaction et la Haute Cour de l'Ontario ordonne la vente de la ligne aux enchères par offres cachetées. Lorsque les soumissions sont ouvertes le 4 août 1899, Aemilius Jarvis & Company, de Toronto, l'emporte avec une enchère gagnante de 500 000 \$. L'année suivante, l'entreprise revend le chemin de fer à Mackenzie et Mann pour 50 000 \$ en espèces et 2 millions de dollars en actions du CNoR. Le PAD&W termine son existence le 27 avril 1900, date à laquelle le O&RR en complète son achat.

Mackenzie et Mann sont tellement certains d'avoir le PAD&W dans leurs poches que Thomas White, l'ingénieur en chef du CNoR, commence les relevés du O&RR à Stanley, à 31 km (19 mi) à l'ouest de Port Arthur sur le PAD&W en juillet 1898. C'est ici que, le 8 août, le premier ministre, Sir Wilfrid Laurier, lève la première pelletée de terre pour le O&RR. Peu de temps après, un contrat est donné à F. E. Farquier pour construire les 32 premiers kilomètres (20 premiers milles) de la ligne à l'ouest de Stanley.

Malgré la cérémonie et le contrat, de nombreuses questions restent à résoudre. Comme nous l'avons déjà vu, l'acquisition du PAD&W avait été remise en question par une vente aux enchères



Port Arthur, Duluth & Western 4-4-0 No. 2 was built in 1890 by the Canadian Locomotive Company in Kingston, Ontario. Oddly, the engine became Canadian Northern Railway No. 1 in 1897, some two years before the name was officially adopted by Mackenzie and Mann for their growing railway network. It was used on construction of the O&RR. Source: Library Archives Canada, Item 3011154203

Port Arthur, la Duluth & Western n° 2, une 4-4-0 construite en 1890 par la Canadian Locomotive Company à Kingston, en Ontario. Curieusement, cette locomotive devient la CNoR n° 1 en 1897, environ deux ans avant que le nom soit officiellement adopté par Mackenzie et Mann pour leur réseau ferroviaire en pleine croissance. Elle a été utilisée lors de la construction de l'O & RR. Source: Bibliothèque et Archives Canada, Item 3011154203.



Like most short lines built in the 1890s, it was chronically short of equipment. When Ontario Premier Mowat toured the line in 1893 his train had at least one borrowed Canadian Pacific caboose. The crowd that greeted the premier at Whitefish Lake covered the flat car that was carrying a shipment of iron ore. Thunder Bay Historical Museum Society, 984.1.128

La plupart des petites lignes construites dans les années 1890 manquent chroniquement de matériel. Lorsque le Premier ministre de l'Ontario, Mowat, visite la ligne en 1893, son train a dû emprunter un fourgon de queue au Canadien Pacifique. La foule venue accueillir le Premier ministre recouvre un wagon plat chargé de minerais de fer. Thunder Bay Historical Museum Society, 984.1.128

mandatée par un tribunal. Même Stanley n'était pas un point de départ définitif. Les arpenteurs sont restés sur le terrain jusqu'en 1899, examinant les différentes solutions pour raccorder le O&RR au PAD&W et au M&SE.

Pendant l'hiver de 1899, Mackenzie et Mann décident que la jonction du O&RR avec le PAD&W se fera à Stanley, à environ 30 km (18 mi) de Port Arthur, plutôt qu'à Sandy Lake, 11 km (7 mi) plus à l'ouest. Le dernier acte officiel de la législature de l'Ontario avant la prorogation du 3 avril 1899 approuve cette décision.

L'emplacement de la jonction de l'O&RR avec le M&SE est une décision plus controversée. En présentant le projet de loi pour subventionner le M&SE en avril 1898, le premier ministre Greenway déclare que Mackenzie et Mann ont été invités à envisager le tracé de la ligne Winnipeg-Port



The PAD&W operated a special train for the Ancient Order of Foresters in 1897 to mark the 60th anniversary of the ascension of Queen Victoria. The heavily decorated locomotive brought the celebrants to a picnic in Stanley Park. Thunder Bay Historical Museum Society, 979.35.19

Le PAD & W affrète un train spécial pour le Ancient Order of Foresters en 1897 lors du 60e anniversaire de l'accession au trône de la reine Victoria. La locomotive fortement décorée emmène les convives à un pique-nique dans le parc Stanley. Thunder Bay Historical Society Museum, 979.35.19

With mineral traffic proving spotty and the books awash in red ink – the PAD&W only covered its operating costs once in its eight years of independent operation – the line seemed to have no future. Late in August 1898, Mackenzie and Mann acquired it for a bargain price of \$250,000 from the Toronto General Trust Company. Legal action by disgruntled PAD&W investors halted the transaction and the High Court of Ontario ordered the line auctioned by sealed tenders. When the tenders were opened on August 4, 1899 Aemilius Jarvis & Company of Toronto had the winning bid of \$500,000. The following year the firm sold the railway to Mackenzie and Mann for \$50,000 cash and \$2 million in paid up CNoR stock. The PAD&W ended its corporate existence on April 27, 1900 when the O&RR completed its purchase.

So confident were Mackenzie and Mann that they had the PAD&W in the bag that Thomas White, the CNoR chief engineer, began the O&RR survey at Stanley, a point 19 miles west of Port Arthur on the PAD&W in July 1898. It was here on August 8th that the Prime Minister, Sir Wilfrid Laurier, turned the first sod for the O&RR. Shortly thereafter a contract was issued to F E Farquier to build the first 20 miles of line west of Stanley.

Despite the ceremony and contract, many issues remained to be resolved. As we have already seen, the acquisition of the PAD&W was thrown into question by the mandated court auction. Even Stanley was not a definite starting point. The surveyors were kept in the field until 1899 looking at alternate points to connect the O&RR with the PAD&W and M&SE.

During the winter of 1899, Mackenzie and Mann decided the junction of the O&RR with the PAD&W would be at Stanley, about 18 miles from Port Arthur, rather than at Sandy Lake, seven miles further west. The last official act of the Ontario legislature before prorogation on April 3, 1899 approved the decision.

The location of the O&RR's junction with the M&SE was a more contentious decision. In introducing the legislation to subsidize the M&SE in April 1898, Premier Greenway stated that Mackenzie and Mann had

Arthur sur un trajet complètement canadien au nord de la frontière internationale. Mais il ajoute que la décision finale, quant à savoir si la ligne doit être construite à travers le Canada ou le Minnesota, doit être laissée aux constructeurs du chemin de fer.

Le Winnipeg Free Press du 16 mai 1898 rapporte que plusieurs membres du cabinet du Dominion sont mécontents du tracé passant au sud de Lake of the Woods, à travers l'État du Minnesota. Les raisons justifiant une route entièrement canadienne sont de parer à toute interférence américaine potentielle dans la fixation des tarifs de marchandises, et d'éviter de voir des expéditions de céréales détournées des ports canadiens sur les lignes vers Duluth.

La route toute-canadienne, cependant, fait face à des obstacles aqueux redoutables : les lacs Lake of the Woods et Shoal. Pour traverser ces étendues d'eau, il faudrait des ponts longs et très dispendieux. Dans les années 1870, un tracé à travers cette région a été envisagé pour la ligne transcontinentale du CP, mais abandonné au profit de la route par Kenora en raison des dépenses et des difficultés d'ingénierie. Les arpenteurs du O&RR



The section of the PAD&W west of Stanley was a marginal branch line as the mines never lived up to expectations. As early as 1902 the CNoR ended service over the westernmost 15 miles from Gunflint to North Lake. In 1923, operations ceased on the 21 miles from North Lake to Mackies. The remainder of the branch line was taken up the following year. In happier times, a CNoR 2-6-0 switched the yard at Silver Mountain around 1915. Thunder Bay Historical Museum Society, 973.75.2i

La section du PAD & W à l'ouest de Stanley est un embranchement marginal, les mines n'assurant pas les attentes. Dès 1902, le CNoR met fin au service sur les 24 km (15 milles) les plus à l'ouest entre Gunflint et North Lake. En 1923, les opérations cessent sur les 34 km (21 milles) entre North Lake et Mackies. Le reste de l'embranchement sera repris l'année suivante. Dans les meilleures années, la 2-6-0 du CNoR assurait les manœuvres de triage Silver Mountain vers 1915. Thunder Bay Historical Society Museum, 973.75.2i

been asked to look at routing the Winnipeg-Port Arthur line on an all-Canadian route north of the international boundary. But he added the final decision as to whether to run the line through Canada or Minnesota was to be left to the railway builders.

The Winnipeg Free Press on May 16, 1898 reported that several members of the Dominion cabinet were unhappy with the alignment running south of Lake of the Woods through the State of Minnesota. The reasons for a route running on an all-Canadian alignment were to avoid potential American interference in setting freight rates as well as fears that grain shipments would be diverted away from Canadian ports over connecting lines to Duluth.

The all-Canadian option, however, faced formidable water barriers in the form of the Lake of the Woods and Shoal Lake. Spanning these bodies of water would require lengthy, very expensive bridges. In the 1870s, an alignment through this region had been considered for the CPR transcontinental line, but was dropped in favour of the route through Kenora on the grounds of expense and engineering difficulties. The O&RR surveyors reported that this route would be 15 miles longer to the Lakehead, would pass well to the north of Fort Frances, the major settlement in the region, and would miss some of the only good agricultural land that lay along Rainy River west of Fort Frances. In contrast, the alternate route south of Lake of the Woods in Minnesota was flat prairie over which the railway could be built economically, a key feature if Mackenzie and Mann were to fulfill their promise to lower grain rates.

On May 30, 1899, when a deputation was in Ottawa seeking to increase the O&RR subsidy to \$6,400 a mile, Mr Tarte, the Minister of Public Works, asked what the additional cost would be to deflect the line north of the border through Canadian territory. When Mr Mann replied about \$1.5 million, Laurier said his government would look with favour upon granting a further subsidy required to construct the line wholly through Canadian territory. However, when the annual railway subsidies were voted in August there were no extra funds for building the line on an all-Canadian route.

Given the geographic difficulties and need to build cheaply, the route through Minnesota was chosen by the partners. This decision would haunt the partners as only four years later the fact that their line operated through the United States was a potent argument used by the Grand Trunk Railway to gain Dominion government support of the Grand Trunk Pacific Railway project to link the prairies to central Canada with an All-Canadian Line.

Funding the Line

“It had been up-hill work at first for the subsidies granted and offered were not sufficient to finance the line, but with the assistance of funds on both sides of

indiquent que cette voie serait plus longue de 24 km (15 mi) jusqu'à Fort William, passant bien au nord de Fort Frances, le principal établissement dans la région, et manquerait une partie de la seule bonne terre agricole qui se trouve le long de Rainy River, à l'ouest de Fort Frances. En revanche, la route au sud de Lake of the Woods permettrait de construire la voie plus économiquement dans la plaine du Minnesota, un élément clé si Mackenzie et Mann devaient tenir leur promesse d'abaisser les taux pour le transport des grains.

Le 30 mai 1899, quand une délégation se rend à Ottawa pour réclamer d'augmenter la subvention du O&RR à 4000 \$/km (6400 \$/mi), M. Tarte, le ministre des Travaux publics, demande combien il en coûterait de plus pour dévier la ligne au nord de la frontière sur le territoire canadien. Lorsque Mann répond qu'il faudrait environ 1,5 M\$, Laurier déclare que son gouvernement examinera favorablement l'octroi d'une telle subvention nécessaire à la construction de la ligne entièrement sur le territoire canadien. Toutefois, lorsque les subventions annuelles de chemins de fer sont votées en août, il n'y a pas de fonds supplémentaires pour la construction de la ligne sur une route toute canadienne.

Étant données les difficultés géographiques et la nécessité de construire à moindre coût, les partenaires choisissent la route à travers le Minnesota. Cette décision les hantera dès quatre ans plus tard, car le fait que leur ligne soit exploitée aux États-Unis sera un argument puissant utilisé par le Grand Trunk Railway pour gagner l'appui du gouvernement du Dominion pour son projet du Grand Trunk Pacific Railway reliant les Prairies au Canada central avec une ligne toute canadienne.

Le financement de la ligne

« Il a fallu d'abord un travail ardu, les subventions accordées et offertes n'étant pas suffisantes pour financer la ligne, mais avec l'aide des fonds des deux paliers politiques ... dans les deux législatures et la Chambre du Dominion, l'aide nécessaire a été accordée et la ligne fut commencée avec confiance dans notre capacité à arriver à une conclusion positive ». - William Mackenzie parlant au banquet à Port Arthur célébrant le parachèvement de la ligne Winnipeg-Port Arthur, le 31 décembre 1901.

La question la plus difficile à laquelle Mackenzie et Mann ont dû faire face dans la construction de la ligne vers Fort William a été la collecte de fonds. Lorsque les partenaires acquièrent la charte du O&RR, les gouvernements provinciaux et du Dominion ne fournissent en tout que 3850 \$/km (6200 \$/mi) pour la section de 330 km (205 mi) entre Stanley et Fort Frances. Aucune subvention n'était prévue pour la ligne à l'ouest de Fort Frances.

Les subventions ne suscitent pas l'intérêt des banquiers pour le chemin de fer. Même une lettre de Sir

politics . . . in both the legislatures and the Dominion House, the necessary aid was granted and the line was started with a just confidence in their ability to carry the matter to a successful conclusion.” – William Mackenzie speaking at the Port Arthur banquet to mark the completion of the Winnipeg-Port Arthur line, December 31, 1901

The most difficult issue faced by Mackenzie and Mann in constructing the line to the Lakehead was raising construction funds. When the partners acquired the O&RR charter the provincial and Dominion governments had only provided a total of \$6,200 a mile for the 205 mile Stanley-Fort Frances section. No subsidies had been provided for the line west of Fort Frances.

The subsidies was not sufficient to interest bankers in the railway. Even a letter from Sir Wilfrid to Mackenzie on July 29, 1898 promising that the government would provide an additional \$3,200 per mile subsidy for 205 miles did not result in the necessary bank loan to start work. The partners simply did not have the funds to build the railway without government assistance. Unfortunately for them, the bankers would not support the project until after the funds were authorized in the next round of railway subsidies that would not be voted until the middle of the next year.

On March 9, 1899 Mackenzie with a delegation of prominent citizens from Port Arthur and Fort William met Ontario Liberal Premier Arthur Hardy and his cabinet seeking additional subsidies for the O&RR. The province had granted a bonus of \$3,000 per mile from the junction with the PAD&W to Fort Frances in 1898. The delegation sought an additional \$1,000 for this section and \$4,000 per mile for 75 mile section from Fort Frances to the mouth of Rainy River that the province had not yet subsidized. Mackenzie said that while the first 20 miles of the O&RR had been built (this was more than just stretching the truth – the grade for the section was not finished until July 1899 and rails were not laid over the entire 20 miles until early in 1900!), he told the government that the banks were unwilling to finance further construction without additional aid from the government. In support of Mackenzie's request, Thomas Marks, a prominent Port Arthur businessman and railroad builder, said the railway would cost \$22,000 a mile. Following a tour of the region to be served by the O&RR for Ontario legislators and articles in the major southern Ontario newspapers, such as Toronto's *Globe* and the *Mail and Empire*, touting the prosperity that would flow from 'New Ontario' if only its transportation links were improved, the province provided the requested additional funds in the 1899 subsidies.

The granting of a further Dominion subsidy to the O&RR was controversial. Many members of the House of Commons viewed Mackenzie and Mann with suspicion believing that the partners were either simply

Wilfrid à Mackenzie, le 29 juillet 1898, promettant que le gouvernement fournirait une somme supplémentaire de 2000 \$/km (3200 \$/mi) pour 330 km (205 mi) ne permet pas l'emprunt bancaire nécessaire pour commencer les travaux. Les partenaires n'ont tout simplement pas les fonds pour construire le chemin de fer sans aide gouvernementale. Malheureusement pour eux, les banquiers ne soutiendront pas le projet jusqu'à ce que les fonds soient autorisés dans la prochaine ronde de subventions ferroviaires, ce qui ne sera pas voté avant le milieu de l'année suivante.

Le 9 mars 1899, Mackenzie et une délégation d'éminents citoyens de Port Arthur et de Fort William rencontrent le premier ministre libéral de l'Ontario, Arthur Hardy, et son cabinet, recherchant des subventions supplémentaires pour l'O&RR. La province accorde un bonus de 1865 \$/km (3000 \$/mi) de la jonction avec le PAD&W jusqu'à Fort Frances en 1898. La délégation demande un montant supplémentaire de 620 \$/km (1000 \$/mi) pour cette section et 2500 \$/km (4000 \$/mi) pour les 121 km (75 mi) entre Fort Frances et l'embouchure de la rivière Rainy que la province n'a pas encore subventionnés. Ayant déclaré que les 32 premiers kilomètres (20 premiers milles) du O&RR étaient terminés (ce qui était plus qu'étirer la vérité, l'assise de la section n'étant achevée qu'en juillet 1899 et les rails posés sur la totalité des 32 km (20 mi) qu'au début de 1900!), Mackenzie dit au gouvernement que les banques ne voulaient pas financer la poursuite des travaux sans aide gouvernementale supplémentaire. À l'appui de la demande de Mackenzie, Thomas Marks, un homme d'affaires de Port Arthur et constructeur ferroviaire de premier plan, déclare que le chemin de fer coûtera 14 700 \$/km (22,000 \$/mi). Après une visite des législateurs de l'Ontario dans la région devant être desservie par le O&RR et des articles dans les grands journaux du sud de l'Ontario, comme *The Globe* et *The Mail and Empire* de Toronto, vantant la prospérité qui découlera si seulement les liaisons de transport avec le « New Ontario » sont améliorées, la province fournit les fonds supplémentaires demandés dans les subventions de 1899.

L'octroi d'une nouvelle subvention par le Dominion à l'O&RR est controversé. De nombreux membres de la Chambre des communes considèrent Mackenzie et Mann avec suspicion et croient que les partenaires agissent tout simplement pour le CPR, ou sont de connivence avec lui, pour maintenir les taux de marchandises élevés. Le débat à la Chambre des communes sur l'accord conclu entre le Gouvernement et Mackenzie et Mann le 25 janvier 1898 pour construire le chemin de fer Canadian Yukon entre Edmonton et le Klondike, une aventure malheureuse née dans les premiers jours enfiévrés de la ruée vers l'or au Yukon, avait tourné au vinaigre. Le grand débat sur la « question des transports » s'étire pendant des jours. Plusieurs

acting for the CPR or would collude with the CPR to keep freight rates high. The debate in the House of Commons on the agreement entered into by the government and Mackenzie and Mann on January 25, 1898 to build the Canadian Yukon Railway from Edmonton to the Klondike, an ill-fated venture born in the fevered early days of the Yukon gold rush, had turned raucous. The wide ranging debate on the 'Transportation Issue' stretched out for days. Western members complained about the failure of the CPR to move the prairie grain crop to the Lakehead in a timely manner. Many speakers alleged that the O&RR would not lower grain rates. Rather than provide funds to private owners these MPs called for new railways to be owned and operated by the government. Laurier, however, was strongly opposed to extending government ownership of railways. The perennial financial deficits and patronage demands of the government owned Intercolonial Railway caused him enough headaches.

Early in August 1899, the Dominion government showed its support for the partners' decision to route its line through Minnesota by voting the requested additional subsidies to the O&RR. This increased the subsidy for the Stanley-Fort Frances section from \$3,200 to \$6,400 per mile as well as providing new funding of \$3,200 per mile for the 70 miles from Fort Frances to the mouth of Rainy River at the international border. The measure was supported by both the Liberals and the Conservatives. Attempts by two Liberals - Robert Richardson, the Member for Lisgar in Manitoba, and Frank Oliver, the Member for Provisional District of Alberta - to limit the any profits to a fair percentage on the funds actual invested by private interests or to set maximum rates on grain from the prairies were defeated.

Construction Begins in Ontario

"If you will kindly have an inspection made as quickly as possible it will greatly oblige us, as we are running short of money. As you know we have not been able to earn any subsidies on account of the scarcity of bridge iron." - Letter from Donald Mann to the Honourable A G Blair, Minister of Railways and Canals, Ottawa dated July 10, 1900

With the route fixed and money in hand, Mackenzie and Mann lost no time in starting work. By mid August contracts covering the 108 miles west from Stanley to Sturgeon Falls had been let. The Superintendent of the PAD&W was ordered to have new boarding cars constructed to house gangs that were to lay the rails. Chief Engineer White journeyed to Fort Frances to arrange the construction of three large warehouses, measuring 100 by 22 feet each, along the Rainy River to receive hundreds of tons of materials that would be shipped from Rat Portage on the river steamboats such as the Keenora operated by the Rainy River Navigation Company.

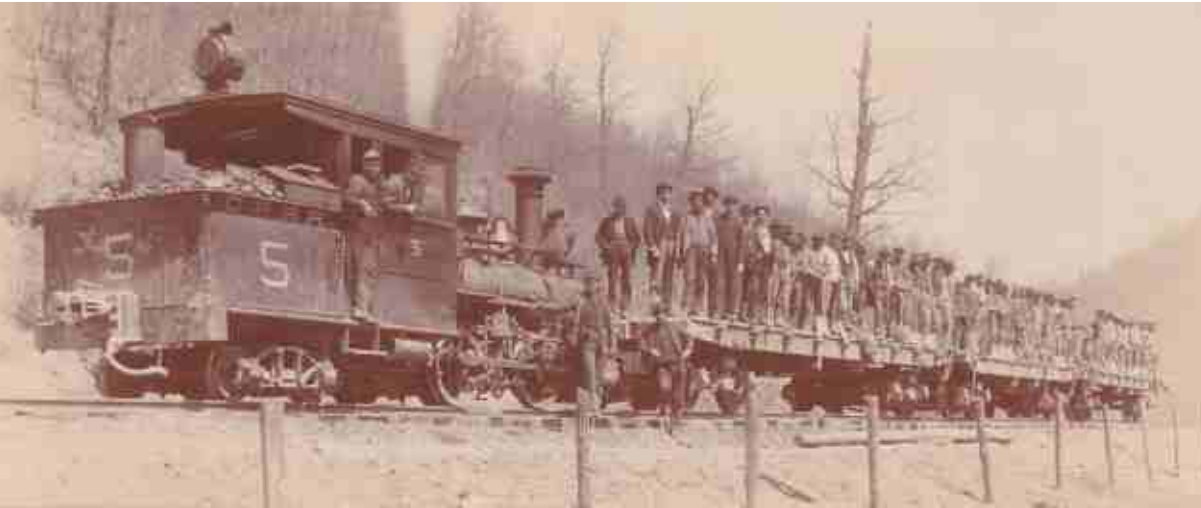
membres se plaignent de l'échec du CPR pour transporter à temps la récolte de céréales des Prairies à Fort William. De nombreux intervenants allèguent que le O&RR ne veut pas abaisser les taux de transport des grains. Plutôt que de fournir des fonds à des propriétaires privés, ces députés demandent que les nouveaux chemins de fer soient détenus et exploités par le gouvernement. Laurier, cependant, est fermement opposé à l'extension de la propriété publique sur les chemins de fer. Les déficits financiers récurrents et les demandes de favoritisme de l'Intercolonial Railway appartenant au Gouvernement lui causent déjà assez de maux de tête.

Au début d'août 1899, le gouvernement fédéral montre son soutien à la décision des partenaires d'acheminer sa ligne via le Minnesota en votant les subventions supplémentaires demandées à l'O&RR. Cette augmentation de la subvention pour la section Stanley-Fort Frances passe de 2000 \$/km à 4000 \$/km (3200 \$ à 6400 \$/mi) ainsi qu'un nouveau financement de 2000 \$/km (3200 \$/mi) pour les 113 km (70 mi) de Fort Frances à l'embouchure de la rivière Rainy, à la frontière internationale. La mesure est soutenue par les Libéraux et les Conservateurs. Les tentatives faites par deux libéraux - Robert Richardson, le député de Lisgar, au Manitoba, et Frank Oliver, le député du district provisoire de l'Alberta - pour limiter tous les bénéfices à un juste pourcentage sur les fonds réels investis par les intérêts privés ou pour fixer des taux maximaux pour le transport des céréales des Prairies sont défaites.

Début de la construction en Ontario

« Si vous pouviez effectuer une inspection le plus rapidement possible, nous l'apprécierions grandement, car nous manquons d'argent. Comme vous le savez, nous n'avons pas été en mesure d'avoir des subventions en raison de la rareté de l'acier pour les ponts. » - Lettre de Donald Mann à l'honorable A. G. Blair, ministre des Chemins de fer et Canaux, Ottawa, le 10 juillet 1900.

L'itinéraire défini et l'argent en main, Mackenzie et Mann ne perdent pas de temps pour commencer les travaux. Dès la mi-août les contrats couvrant les 174 km (108 mi) vers l'ouest, de Stanley à Sturgeon Falls, sont octroyés. On ordonne au surintendant du PAD&W d'avoir de nouvelles voitures construites pour les équipes de construction qui doivent poser les rails. L'ingénieur en chef White se rend à Fort Frances pour organiser la construction de trois grands entrepôts, mesurant 30 x 6,7 m (100 par 22 pi) chacun, le long de la rivière Rainy pour recevoir les centaines de tonnes de matériaux qui seront expédiés de Rat Portage sur les bateaux à vapeur fluviaux tels que le Keenora, exploité par la Rainy River Navigation Company.



After the elevated railroads in New York City and Chicago electrified their lines, their large fleets of small 0-4-4T tank locomotives were rendered surplus. Sold at attractive prices on the second hand market, these engines found their way into the hands of many railroad contractors, small short lines and industrial switching lines. A construction train at an unidentified location on the Ontario & Rainy River sports one of these small locomotives. Ralph Friske collection

Quand New York et Chicago électrifièrent leurs lignes de métro aérien, leur importante flotte de petites locomotives-tender 0-4-4T devient excédentaire. Vendues à des prix attractifs sur le marché d'occasion, ces machines se retrouvent chez de nombreux entrepreneurs de chemin de fer, sur de petites lignes courtes et des embranchements industriels. Une de ces petites locomotives tire un train de construction à un endroit non identifié sur l'Ontario & Rainy River. Collection Ralph Friske.

WHY SETTLERS WANTED THE RAILWAY!

The principal steamer of the Rainy River Navigation Company is the Keenora, a handsome steel hull, twin-screw boat, with ample accommodations for passengers, a good table and altogether a very comfortable boat. She makes the round trip from Rat Portage to Fort Frances, at the foot of Rainy Lake, a distance of 160 miles, each way three times a week.

The Keenora can carry about 125 tons of freight. This is charged for at the rate of 35 cents a hundred to Fort Frances in carload lots and 45 cents in smaller consignments. As she always has good loads, and as other steamers and barges are employed in the same trade at the same rates, it is easy to see that the navigators of Lake of the Woods, Rainy river and Rainy Lake are not starving. During the period when she was carrying supplies for the contractors building the O&RR, the receipts of the Keenora were reported as \$1,500 a round trip, and that her net receipts for four months amount to \$50,000.

For freight shipped, above Fort Frances, the falls at that point making trans-shipment necessary, about as much more is charged. In addition to this the passenger patronage, made up of both business and pleasure traffic, is of very respectable proportions. The fare from Rat Portage to Fort Frances is \$7, including meals and berths, both of which are very good on the Keenora.

POURQUOI LES COLONS VEULENT-ILS LE CHEMIN DE FER ?

Le principal bateau à vapeur de la Rainy River Navigation Company est le Keenora, une belle coque en acier, deux hélices, avec des cabines spacieuses pour les passagers, une bonne table, donc, tout compte fait, un bateau très confortable. Il fait l'aller-retour de Rat Portage à Fort Frances, au bord du lac Rainy, une distance de 257 km (160 mi) dans chaque sens, trois fois par semaine.

Le Keenora peut transporter environ 125 tonnes de marchandises. À Fort Frances, le tarif pour wagon plein est de 35 cents pour 100 lb et 45 cents pour moins d'un wagon complet. Comme il a toujours de bons chargements et que les autres vapeurs et barges chargent les mêmes tarifs dans les mêmes catégories, on comprend donc que les navigateurs du Lake of the Woods, de la rivière Rainy et du Rainy Lake font de bonnes affaires. Pendant la période où il transporte des fournitures pour les entrepreneurs en construction du O&RR, on rapporte que les recettes du Keenora sont de 1 500 \$ par voyage aller-retour et que ses revenus nets pour quatre mois s'élèvent à 50 000 \$.

Pour les marchandises expédiées, au-delà de Fort Frances, les rapides à cet endroit exigeant des transbordements, on charge un surplus d'à peu près autant. En plus de cela, le trafic passagers, constitué à la fois de clientèles d'affaires et de loisir, constitue un

The freight rates on the O&RR, when the line opened to Fort Frances in October 1901, were 75% below those of Keenora.

Source: Minneapolis Journal, August 26, 1901

apport très appréciable. Le prix du passage de Rat Portage à Fort Frances est de 7 \$, repas et couchette compris, les deux étant excellents sur le Keenora.

Quand le O&RR ouvre sa ligne en octobre 1901, les tarifs pour les marchandises sont de 75% inférieurs à ceux du Keenora.

Source: Minneapolis Journal, 26 août 1901



The SS Keenora, the flagship of the Rainy River Navigation Company, played a major role in ferrying O&RR construction materials and labourers from Kenora, on the CPR, to Fort Frances on the Rainy River. The jaunty steamer was photographed on June 25, 1899 at Fort Frances. Built in 1897, she remained on the Lake of The Woods run until being taken over by the CNoR in 1915. Sold in 1917, she moved to Winnipeg in sections on flat cars where a 30 foot extension was inserted bring her length to 158 feet. The vessel operated in excursion service from Winnipeg to the north end of Lake Winnipeg until the 1960s. Following years of lying derelict near Selkirk, she was restored and is now the crown jewel of the Marine Museum of Manitoba. Library Archives Canada, PA-052780

Le SS Keenora, le fleuron de la Rainy River Navigation Company, a joué un rôle majeur dans le transport des matériaux de construction pour le O & RR et les ouvriers du CPR entre Kenora et Fort Frances sur la rivière Rainy. Le vapeur élégant est photographié le 25 juin 1899 à Fort Frances. Construit en 1897, il navigue sur le Lake of the Woods avant d'être repris par le CNoR en 1915. Vendu en 1917, il est déménagé à Winnipeg par sections sur des wagons plats et il y est rallongé de 9 m (30 pieds), portant sa longueur à 48 m (158 pieds). Le navire assurera des excursions à partir de Winnipeg jusqu'à l'extrémité nord du lac Winnipeg jusque dans les années 1960. Après des années d'abandon près de Selkirk, il sera restauré et constitue maintenant le joyau du Manitoba Marine Museum. Bibliothèque et Archives Canada, PA-052780f

The first cargo of rails for the O&RR arrived at West Fort William on September 27th, but they were destined to remain unlaidd until the spring of the following year. As Railway and Shipping World reported in its October 1899 issue the contractors constructing the grade were hampered by wet weather and a scarcity of men. Chief Engineer White lamented that while he needed 2,000 navvies only 500 could be secured, even though wages of \$2 to \$3 a day were being offered.

Mackenzie and Mann tied up their corporate structure in the spring of 1900 by amalgamating the M&SE into the CNoR on May 3rd and the O&RR the next day. For purposes of this article the M&SE and O&RR names will be used until the construction of the line is finished.

La première cargaison de rails pour le O&RR arrive à West Fort William le 27 septembre, mais ils ne seront posés qu'au printemps de l'année suivante. Comme le rapporte le Railway and Shipping World dans son numéro d'octobre 1899, les entrepreneurs travaillant sur l'assise de la voie ont été gênés par un temps pluvieux et une pénurie d'hommes. L'ingénieur-chef White déplore que, alors qu'il a besoin de 2000 hommes, on lui en assure seulement 500, même avec des offres de salaire de 2 \$ à 3 \$ par jour.

Mackenzie et Mann réduisent leur structure d'entreprise au printemps 1900 par la fusion du M&SE dans le CNoR, le 3 mai, et celle du O&RR, le lendemain. Aux fins du présent article, les noms du M&SE et du O&RR seront utilisés jusqu'à ce que la ligne soit terminée.



Mackenzie et Mann comptaient beaucoup sur les travailleurs immigrants récemment arrivés au Canada. Au début, ils ont une réticence à employer des immigrants d'Europe centrale – Ukrainiens, Doukhobors et Polonais – mais celle-ci tombe lorsque les entrepreneurs s'aperçoivent que ces « bohémiens » travaillent très fort. Beaucoup utilisent leur salaire pour subvenir à leurs besoins et à ceux de leur famille tout en ouvrant leurs nouvelles terres agricoles dans la prairie. Cette photo montre un groupe de ces travailleurs sur la voie de l'O & RR.

On ne peut que compatir au sort d'un groupe de 38 Doukhobors, confrontés à la barrière de la langue et aux préjugés ethniques, qui ont été abandonnés à Warroad en mai 1900 lors d'un voyage de Winnipeg vers le nord-ouest de l'Ontario. L'agent des douanes américaines Moody, après enquête, constate que l'agent de l'employeur ayant recruté ces hommes du côté canadien de la rivière Rainy pour travailler sur le O & RR a sauté du train et les a laissés à eux-mêmes. Moody veille à ce que les hommes poursuivent leur route sur le bateau North Star. Bibliothèque et Archives Canada, Point C-038826

Mackenzie and Mann relied heavily upon recent immigrants to Canada for laborers. Initially there was resistance to the use of immigrants from Central Europe – Ukrainians, Doukhobors, and Poles – but this faded when contractors found how well these 'bohunks' worked. Many used their wages support themselves and their families while opening up their new farmland on the prairie. This photo shows a group of these workers on the grade of the O&RR.

Faced with barrier of language and ethnic prejudice, one can sympathize with the plight of a group of 38 Doukhobors who were abandoned in Warroad in May 1900 while traveling from Winnipeg to northwestern Ontario. US border agent Moody investigated and found that the employment agent taking the men to the Canadian side of the Rainy River to work on the O&RR had skipped out and left them to take care of themselves. Moody saw to it that the men were sent on their way on the steamer North Star. Library Archives Canada, Item C-038826

E V Johnson, the inspector for the Department of Railways and Canals reported on August 23, 1900 that track had been laid with 56 pound rail for 38 miles from Stanley, 30 miles of which were completely ballasted. The cost of building through the rugged landscape was high – he estimated this section would cost \$1.5 million or about \$40,000 a mile. In response to the plea from Mann, which is quoted at the beginning of this section, Johnson recommended a progress payment of \$537,600 be made.

A subsequent inspection on October 2, 1900 found the track completed for 40 miles. To avoid heavy rock work, the O&RR had used eight degree curves in several places (the tightest permitted in the government subsidy contract) and the maximum gradient had been kept to 1% for eastbound traffic. The rolling stock at this time consisted of five locomotives, 40 box cars, 200 flat cars, one first class coach, one second class coach, one baggage-mail car and six cabooses. Only some of the flat

E. V. Johnson, l'inspecteur pour le ministère des Chemins de fer et Canaux, rapporte, le 23 août 1900, que la voie est posée avec du rail de 28 kg/m (56 lb/yd) jusqu'à 61 km (38 mi) de Stanley, dont 48 km (30 mi) sont complètement ballastés. Le coût de la construction à travers ce paysage accidenté est élevé - il estime que cette section coûtera 1,5 M\$, soit environ 24 900 \$/km (40,000 \$/mi). En réponse à l'argument de Mann cité au début de cette section, Johnson recommande qu'un acompte de 537 600 \$ soit versé.

Lors d'une inspection subséquente, le 2 octobre 1900, on constate la voie terminée sur 64 km (40 mi). Pour éviter de gros travaux d'enrochement, l'O&RR recourt à des courbes de huit degrés en plusieurs endroits (les plus serrées autorisées dans le contrat pour les subventions du gouvernement) et la pente maximale maintenue à 1 % pour le trafic en direction est. Le matériel roulant à cette époque se composait de cinq locomotives, 40 wagons

cars were lettered Ontario & Rainy River, all the rest of the equipment was lettered Canadian Northern. The last inspection for the year was on November 12th. Johnson reported the track was fully ballasted to Mile 56 and was safe to open for public traffic for the first 50 miles.

Given that the Winnipeg-Port Arthur line was only about half completed in November 1900, the partners faced a major challenge to complete the remaining 210 miles of line before their contractual deadline with the Manitoba government of October 1, 1901.

Running through the USA

“It is said that the Canadian Northern Railway, which now enters Minnesota . . . will build branches from Warroad to tap the fertile northwestern corner of the state and get for itself an immense amount of wheat that is now hauled on wagons as much as sixty miles or more to a railroad.” – Minneapolis Journal, December 30, 1901

Following their decision to build their line south of Lake of the Woods, Mackenzie and Mann had to secure permission to build through Minnesota. The 42 mile long Minnesota & Manitoba Railroad (M&M) was incorporated on April 12, 1899 by the state legislature.

A related company, the Minnesota & Ontario Bridge Company (M&OB) was incorporated by the Minnesota legislature on December 21, 1899 to construct and maintain a steel bridge over Rainy River at or near Cathcart's Point. The M&OB would make up 0.204 miles of the Winnipeg-Port Arthur line.

As it spanned the international boundary, the United States Congress passed act in 1900 empowering the Minnesota M&OB legislation. The Congressional act specified that the War Department would have to approve the plans and location for the bridge.

The incorporators of both these companies were all prominent Americans. Hector Baxter, a Minneapolis land developer lawyer, was the president. A surprising name on the list was Edwin Hawley. Through his association with Collis P Huntington, who controlled the Southern Pacific Railroad, Hawley became a multimillionaire with major investments in a host of American railroads including the Chesapeake & Ohio, Missouri-Kansas-Texas Railroad, and the Minneapolis & St Louis Railroad. One wonders at his interest in these minor Minnesota companies. His involvement raises the interesting questions as to whether Hawley was an investor in the Mackenzie and Mann projects and were there plans to link their developing system with his American railroads.

Construction of the M&M started from the end of the M&SE, some 13 miles east of Sprague, Manitoba, at the international border. As we saw in the first part of this article, the M&SE began operating mixed trains to Sprague, Manitoba on January 25, 1899. Construction had paused for most of the year while the necessary

fermés, 200 wagons plats, une voiture de première classe, une de deuxième classe, un fourgon à bagages-postal et six fourgons de queue. Seulement quelques-uns des wagons plats sont lettrés au Ontario & Rainy River, tout le reste de l'équipement est lettré au Canadian Northern. La dernière inspection pour l'année a lieu le 12 novembre. Johnson indique que la voie est entièrement ballastée jusqu'au PK 90 (PM 56) et sécuritaire pour être ouverte à la circulation publique sur les 80 premiers kilomètres (50 premiers milles).

Étant donné que la ligne Winnipeg-Port Arthur n'est qu'à moitié achevée en novembre 1900, les partenaires sont confrontés à un défi majeur pour compléter les 338 km (210 mi) restants de la ligne avant leur échéance contractuelle avec le gouvernement du Manitoba, le 1er octobre 1901.

À travers les États-Unis

« On dit que le chemin de fer Canadian Northern, qui entre maintenant dans le Minnesota . . . va construire des embranchements à partir de Warroad pour exploiter ce coin fertile du nord-ouest de l'État et obtenir pour lui-même une immense quantité de blé qui est maintenant acheminée par des charriots jusqu'à 100 km (60 mi) ou plus vers le chemin de fer ». - Minneapolis Journal, 30 décembre 1901

Suite à leur décision de construire leur ligne au sud de Lake of the Woods, Mackenzie et Mann doivent obtenir l'autorisation de construire à travers le Minnesota. Le Minnesota & Manitoba Railroad (M&M) avec ses 68 km (42 mi) de longueur, est constitué le 12 avril 1899 par la législature de l'État.

Une société liée, la Minnesota & Ontario Bridge Company (M&OB), est constituée par le législateur du Minnesota, le 21 décembre 1899, pour construire et entretenir un pont en acier au-dessus de la rivière Rainy à, ou près de, Cathcart's Point. Le M&OB participera donc pour 336 m (0.204 mi) à la ligne Winnipeg-Port Arthur.

Comme ce pont enjambe la frontière internationale, le Congrès américain promulgue un acte en 1900 habilitant la législation du Minnesota pour le M&OB. Cet acte précise que le ministère de la Guerre aura à approuver les plans et l'emplacement du pont.

Les fondateurs de ces deux sociétés sont tous d'éminents Américains. Hector Baxter, un avocat et promoteur immobilier de Minneapolis, en est le président. Un nom surprenant sur la liste est Edwin Hawley. Grâce à son association avec Collis P. Huntington, qui contrôle le Southern Pacific Railroad, Hawley est devenu un multimillionnaire avec des investissements majeurs dans une multitude de chemins de fer américains, y compris le Chesapeake & Ohio, le Missouri-Kansas-Texas Railroad et le Minneapolis & St Louis Railroad. On s'interroge quant à son intérêt pour ces entreprises mineures du Minnesota. Son implication

legislation was secured for the line through Minnesota. Late in the fall of 1899 work resumed and the track was laid 13.1 miles east of Sprague to the border and then 6.4 miles further to reach Warroad on February 17, 1900. An M&SE advertisement in The Roseau County Times showed one mixed train a week operating from Winnipeg to Warroad starting by March 6th.

On November 1, 1900, the last spike in the M&M was driven by Mrs P J Besemer, sister of Daniel Hyland, the contractor that part of the line, at Cathcart's Point (subsequently called Baudette early in 1901) on the bank of the Rainy River. David Hanna, the CNoR General Superintendent, told a reporter that tri-weekly service had been started to Baudette on November 7th. Regular service through to that point began on December 2nd after the line had been cleared for operation by the American authorities.

soulève des questions intéressantes quant à savoir si Hawley est un investisseur dans les projets de Mackenzie et Mann et si ces derniers projettent de relier leur réseau en développement avec les chemins de fer américains.

La construction du M&M commence à l'extrémité du M&SE, à environ 21 km (13 mi) à l'est de Sprague, au Manitoba, à la frontière internationale. Comme nous l'avons vu dans la première partie de cet article, le M&SE commence à faire circuler des trains mixtes à Sprague, au Manitoba, le 25 janvier 1899. La construction fait une pause pour la plus grande partie de l'année, pendant que la législation nécessaire pour localiser la ligne à travers le Minnesota est passée. À la fin de l'automne de 1899, le travail reprend et la voie est posée sur 21 km (13 mi) à l'est de Sprague jusqu'à la frontière, puis sur 10 km (6.4 mi) plus loin pour atteindre Warroad le 17 février 1900. Une annonce du M&SE dans le Roseau County Times montre qu'un train hebdomadaire mixte circule de Winnipeg à Warroad à partir du 6 mars.

Le 1er novembre 1900, le dernier crampon du M&M est posé par Mme P. J. Besemer, sœur de Daniel Hyland, l'entrepreneur de cette partie de la ligne, à

Cathcart's Point (par la suite appelé Baudette au début de 1901) sur la berge de la rivière Rainy. David Hanna, surintendant général du CNoR, déclare à un journaliste que le service trihebdomadaire vers Baudette a débuté le 7 novembre. Le service régulier commence en passant par ce point le 2 décembre, une fois les opérations sur la ligne autorisées par les autorités américaines.



Early days in Warroad. The CNoR was busy ballasting the main line when this c. 1902 view of made of a freight train passing a ballast train at Warroad. The original station is on the right side of the image. The erection of the station began almost as soon as rails were laid to the community; The Roseau County Times reported on March 23, 1900 that the frame for the new Warroad station was up. A relatively short-lived structure, it was replaced by a new station in 1914. CRHA Archives

Les premiers jours à Warroad. Le CNoR était occupé au ballastage de la ligne principale lorsque cette photo prise aux environs de 1902 montre un train de marchandises dépassant un train de ballast à Warroad. La gare d'origine se trouve à droite de l'image. La construction du bâtiment a commencé presque aussitôt que les rails sont arrivés à l'agglomération; le Roseau County Times rapporte le 23 mars 1900 que la charpente de la nouvelle gare de Warroad est érigée. C'est une structure qui aura une vie relativement courte, car elle sera remplacée par une nouvelle gare en 1914. Archives de l'ACHF.



The Ontario & Minnesota Bridge Company, a CNoR subsidiary, was chartered in Minnesota in 1899. Measuring over 1,100 feet, the bridge at Beaudette, Minnesota was comprised of four fixed spans, a large swing span and a long wooden trestle. These three views show the bridge from the Minnesota shore. The passenger train is Winnipeg to Fort Frances local No. 22. The artist who coloured one postcard did not apparently know that the CNoR passenger cars were painted a very dark green and not maroon.

With the arrival of the railway, steamboat traffic rapidly declined. CNR records show the bridge only opened three times; the last occurrence was in 1954. The five steel bridge spans were replaced with six new 176 foot through truss spans in 2004. Two fixed spans replaced the obsolete swing span. Each new span was floated out and placed on temporary bents adjacent to the existing bridge. After each old span was floated out, a new span was rolled into place. The work was accomplished during three, two day shutdowns of the line. The project cost \$13.4 million. Reflecting the change in traffic routing, 85% of the 18 trains using the bridge each day are destined to Chicago via Duluth. All three images from The Lake of the Woods Historical Society

L'Ontario & Minnesota Bridge Company, une filiale du CNoR, obtient sa charte dans le Minnesota en 1899. Le pont mesure plus de 330 m (1100 pi), et se compose de quatre travées fixes, d'une grande travée tournante et d'un long pont à chevalets en bois. Ces trois vues montrent le pont depuis la rive du Minnesota. Le train local de passagers, No 22, assure le transport entre Winnipeg et Fort Frances. L'artiste qui a colorié la carte postale ne savait apparemment pas que les voitures passagers du CNoR étaient peintes en vert très foncé et non en marron.

Avec l'arrivée du chemin de fer, le trafic des bateaux à vapeur diminue rapidement. Les rapports du CNR montrent que le pont n'a été ouvert que seulement trois fois, la dernière en 1954. En 2004, les cinq travées du pont en acier ont été remplacées par six nouvelles en fermes d'acier, longues de 54 m (176 pi). Deux travées fixes ont remplacé la travée pivotante alors désuète. Chaque nouvelle travée a été montée et placée sur des palées provisoires adjacentes au pont existant. Après que chaque ancienne travée a été démontée, une nouvelle travée est roulée à sa place. Le travail nécessitera l'interruption de la ligne trois fois pendant 48 heures. Le projet coûtera 13,4 millions de dollars. Reflétant le changement du trafic, 85 % des 18 trains utilisant le pont chaque jour vont à Chicago via Duluth. Les trois images proviennent de la The Lake of the Woods Historical Society

Construction on the international bridge began in January once the river was sufficiently frozen for the pile driver to go out on the ice. The American Bridge Company made rapid progress with the \$400,000 project, which included eight steel spans totalling 800 feet in length and some 400 feet of wooden trestles. The swing span in the bridge was tested on August 26, 1901 – the 800 ton span was successfully swung in three minutes. As the railway bridge could not block navigation of the river, it was only after this test that falsework for the bridge could be erected from the swing span to Beaver Mills on the Canadian shore. On Sept 3rd construction trains were running across the river moving supplies to the construction gangs work working east of Beaver Mills. By this time, steel had been laid about 12 miles east to near Pinewood, Ontario. Up to this time, supplies were sent across the river on boats.

La construction du pont international commence en janvier une fois que la rivière est suffisamment gelée pour que le mat de battage puisse aller sur la glace. L'American Bridge Company fait des progrès rapides dans ce projet de 400 000 \$, qui comprend huit travées d'acier totalisant 244 m (800 pi) de longueur et environ 122 m (400 pi) de chevalets en bois. La travée mobile du pont est testée le 26 août 1901 : ses 800 tonnes sont basculées avec succès en trois minutes. Comme le pont de chemin de fer ne doit pas bloquer la navigation sur la rivière, c'est seulement après ce test que l'étalement du pont peut être construit à partir de la travée tournante jusqu'à Beaver Mills sur la rive canadienne. Le 3 septembre, les trains de construction traversent la rivière pour acheminer les fournitures aux équipes de construction travaillant à l'est de Beaver Mills. À cette époque, l'acier est stocké à environ 19 km (12 mi) à l'est, près de Pinewood, en Ontario. Jusqu'alors, les fournitures étaient transportées sur la rivière par des bateaux.

A DESPERATE TIME AT THE BORDER

The western American tradition of wide open construction towns that followed railway construction gangs surprisingly survived into the twentieth century. The Minneapolis Journal called Baudette, Minnesota about the toughest and most unsavory place in Minnesota. The town – such as it was – consisted of little more than eleven shanties housing unlicensed bars, a few stores and residential shacks, and a lonely looking church strung out along the river. Fights were of daily occurrence fuelled by unlimited quantities of bad whisky dispensed in the saloons. As the federal government had not opened the land to settlement, all the inhabitants were squatters and no local government or police force existed.

Baudette was so remote that Sheriff Bailey of Bemidji, Minnesota had to travel through Winnipeg on July 21, 1900 to respond to urgent telegrams saying that armed desperados were threatening the men employed on the CNoR bridge. Mr Ramsey, the Construction Manager for the American Bridge Company, had found an unnamed Frenchman, a friend of one of the cooks of the Bridge Company, lurching in the cook house and ordered him to leave. This rankled the Frenchman, who after getting soused on 'fightin whiskey,' sought out Ramsey with a gun. Thus threatened Ramsey fled across the river to Beaver Mills, Ontario and work on the bridge stopped.

When the sheriff arrived at Baudette, he found everything was quiet and the Frenchman subdued and coming out of his alcoholic haze. The sheriff finding there was nothing to do, deputized two representatives to keep the peace and departed saying that the American Bridge Company would have to pay

SITUATION DÉSESPÉRÉE À LA FRONTIÈRE

La tradition du Far West américain des villes sans loi qui naissaient lors du passage des équipes qui bâtissaient les chemins de fer continua étonnamment au vingtième siècle. D'après le Minneapolis Journal, Baudette, au Minnesota, serait l'endroit le plus rude et le plus désagréable de l'État. La ville - comme telle - était composée d'un peu plus de onze baraques abritant des bars sans licence, quelques magasins et cabanes habitées et une église à l'écart, tous localisés le long de la rivière. Les bagarres y étaient quotidiennes, conséquence des quantités illimitées de mauvais whisky distribuées dans les saloons. Comme le gouvernement fédéral n'avait pas ouvert la terre à la colonisation, tous les habitants y étaient des squatteurs et aucune force gouvernementale ou de police locale n'y existait.

Baudette était si éloignée que le shérif Bailey de Bemidji, au Minnesota, dut passer par Winnipeg, le 21 juillet 1900, pour répondre aux télégrammes urgents disant que des desperados armés menaçaient les hommes travaillant sur le pont du CNoR. M. Ramsey, le directeur de la construction pour la American Bridge Company, avait trouvé un inconnu français, un ami de l'un des cuisiniers de la compagnie, déjeunant dans la maison du cuisinier et lui avait ordonné de partir. Ceci avait irrité le Français qui, après s'être bien saoulé au « whisky à bagarre », était parti, avec une arme à feu, à la recherche de Ramsey. Ainsi menacé, Ramsey avait fui à travers la rivière à Beaver Mills, en Ontario, et les travaux sur le pont s'étaient arrêtés.

Lorsque le shérif est arrivé à Baudette, il a trouvé que tout était calme et le Français tranquille et sortant de son ivresse. Le shérif, concluant qu'il n'y

all expenses incurred on the trip.

Sources: Various issues St Paul Globe, Winnipeg Free Press, and Minneapolis Journal, August 21 to 24, 1901

avait rien à faire, assermenta deux représentants pour maintenir la paix et reparti en disant que l'American Bridge Company aurait à payer toutes les dépenses encourues pour ce voyage.

Sources : différentes éditions du St-Paul Globe, du Winnipeg Free Press et du Minneapolis Journal des 21 au 24 août 1901

With the completion of the track to the American side of the Rainy River, work began to construct the bridge to Ontario during the winter of 1901. The Minneapolis Journal reported on Sept 6, 1901 that construction trains were running across the bridge, though some work remained to be completed.

The completion of the M&M allowed Mackenzie and Mann to begin constructing the O&RR eastward from Beaver Mills (renamed Rainy River shortly thereafter) on June 8, 1901. The opening of the incomplete Rainy River bridge to work trains in September facilitated construction as up to that time rails and all supplies coming from Winnipeg to the railhead had been ferried across the river to construction trains. The bridge was officially opened on October 10, 1901 leaving just the trackage in Ontario to be completed.

La voie du côté américain de la rivière Rainy étant achevée, la construction du pont vers l'Ontario commence au cours de l'hiver 1901. Le Minneapolis Journal rapporte que, le 6 septembre 1901, des trains de construction traversent le pont, bien que certains travaux restent à compléter.

L'achèvement du M&M permet à Mackenzie et Mann de commencer la construction de l'O&RR à l'est de Beaver Mills (rebaptisé Rainy River peu après) le 8 juin 1901. L'ouverture du pont en partie terminé sur la rivière Rainy aux trains de travaux en septembre facilite la construction; jusqu'alors, les rails et toutes les fournitures en provenance de Winnipeg étaient acheminées par la rivière jusqu'à la tête de ligne par des bateaux. Le pont est officiellement ouvert le 10 octobre 1901 laissant juste à finir la pose de la voie en Ontario.

Another historic view, CNoR 134, a 1903 Canadian Locomotive Company 4-6-0 product posed with crew and a possible future crew member at Rainy, River, Ontario. The 134 later became CNR 1077, it was scrapped in 1940. Ralph Friske collection



Une autre vue historique. La 134 du CNoR, une 4-6-0 produite par la Canadian Locomotive Company en 1903, est photographiée ici avec l'équipage et un éventuel futur membre de l'équipage, à Rainy River, Ontario. La 134 est devenue plus tard la 1077 du CN et fut détruite en 1940. Collection Ralph Friske

Tying It All Together

“The decision of the Northern Pacific (NPR) will compel us to build a third line between Winnipeg and Portage la Prairie (the other two were the CPR transcontinental line and the NP&M), which under our charter we have a right to do, but which there should be no necessity for doing if the present lines were friendly.” – Donald Mann quoted in Winnipeg Free Press, June 13, 1899

With contractors being pushed to complete the O&RR to meet Mackenzie's contractual commitment to the Manitoba government have the new line and reduced freight rates between Manitoba and Port Arthur in place by October 1, 1901 for the fall wheat crop, attention turned to connecting the two parts of the system. As the new line to the Lakehead would provide direct competition with the CPR for grain traffic, the CNoR could not expect that the CPR would continue to be an obliging partner in handling its traffic from Portage la Prairie to Winnipeg.

Indeed, the CPR had already started to counter possible further expansion by the partners. On May 1, 1900, it leased the M&NW whose faltering financial situation made it a possible target for takeover by Mackenzie and Mann. While the M&NW continued to honour the trackage right agreement between Gladstone and Portage la Prairie, Mackenzie and Mann could not presume that this would continue without problems. Neither could they expect that the CPR would continue allow their trains to run over the CPR's track between the M&SE terminus in St Boniface and the CPR's Winnipeg station.

Critical to the construction and maintenance of the early CNoR lines were the boarding cars where labourers were housed and fed. This post 1901 photo shows a line up of such cars bearing both the Northern Pacific & Manitoba and Canadian Northern monikers. The woman in the doorway was one of the most essential labourers – the construction gang cook! Dauphin Rail Museum

Raccorder le tout

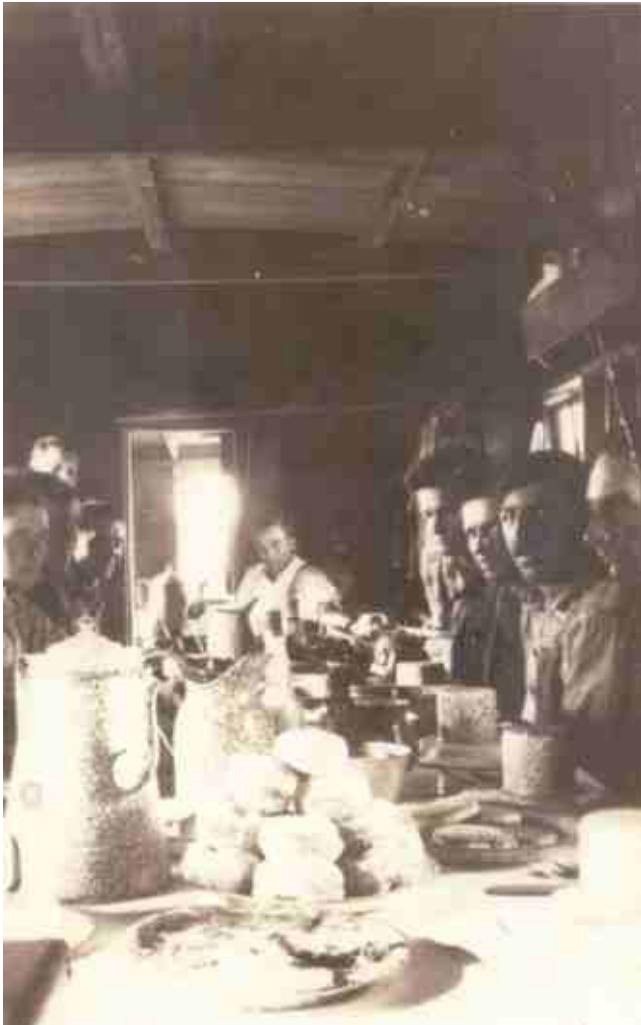
« La décision du Northern Pacific (NPR) va nous obliger à construire une troisième ligne entre Winnipeg et Portage la Prairie (les deux autres étant celles du CPR transcontinental et du NP&M), ce que, en vertu de notre charte, nous avons le droit de faire, mais qui ne serait pas nécessaire si les lignes actuelles s'entendaient bien. » - Donald Mann cité par le Winnipeg Free Press, 13 juin 1899

Les entrepreneurs étant poussés à terminer le O&RR pour répondre à l'engagement contractuel de Mackenzie envers le gouvernement du Manitoba pour la nouvelle ligne et les taux de marchandises réduits entre le Manitoba et Port Arthur dès le 1er octobre 1901, en temps pour la récolte de blé d'automne, l'attention se tourne vers la liaison entre les deux parties du système. Comme la nouvelle ligne vers Fort William serait en concurrence directe avec le CPR pour le transport du grain, le CNoR ne pouvait pas s'attendre que le CPR continue d'être un partenaire complaisant en supportant son trafic entre Portage la Prairie et Winnipeg.

En effet, le CPR a déjà commencé à contrer la possible expansion des partenaires. Le 1er mai 1900, il loue le M&NW dont la situation financière chancelante en fait une cible possible pour une reprise par Mackenzie et Mann. Bien que le M&NW continue d'honorer l'accord de passage entre Gladstone et Portage la Prairie, Mackenzie et Mann ne peuvent pas présumer que cela puisse continuer sans problèmes. Ils ne doivent pas s'attendre à ce que le CPR continue de permettre à leurs trains de rouler sur sa voie entre le terminus du M&SE à Saint-Boniface et la gare du CPR à Winnipeg.



Essentielles à la construction et à l'entretien des premières lignes du CNoR, les voitures où les ouvriers étaient logés et nourris. Cette photo, prise après 1901, montre un alignement de ces voitures marquées à la fois du Northern Pacific & Manitoba et du Canadian Northern. La femme dans le cadre de la porte était l'un des travailleurs les plus essentiels : la cuisinière de l'équipe de construction! Dauphin Rail Museum.



Chow-time. A crew of labourers paused briefly for the photographer before devouring all that the cook could place before them. The food was plain, but plentiful. Dauphin Rail Museum

En scène !!! Des travailleurs pausant brièvement pour le photographe avant de dévorer tout ce que le cuisinier pouvait placer devant eux. La nourriture était simple, mais copieuse. Dauphin Rail Museum.

In all there was a gap of about 94 miles between the LMR&CC railhead at Gladstone and the M&SE railhead at St Boniface. Mackenzie and Mann originally planned to bridge the greatest part of the distance by using running rights over 74 miles of the Northern Pacific & Manitoba (NP&M). This railway had completed its Winnipeg-Portage la Prairie line in 1889 and a branch from Portage la Prairie westward to Beaver in 1899. Such running rights would leave a one mile gap between the M&SE railhead in St Boniface and the NP&M Winnipeg terminal yards and a gap of 18 miles between Beaver and Gladstone.

The NP&M was a troubled property. In the recession of 1893, both the NPR and the NP&M had been placed in receivership. After the companies emerged from the receivership in 1898, Manitoba began agitation for the NP&M to construct further branch lines in the province, most notably the area west of Portage la Prairie between the CPR main line and the M&NW. While the province offered a subsidy for construction, it was tied to renewed demands that the NPR reduce grain rates from Manitoba points to Duluth to 10 cents. This the NPR

En tout il y avait une distance d'environ 151 km (94 mi) entre la tête de voie du LMR&CC, à Gladstone, et celle du M&SE, à Saint-Boniface. Mackenzie et Mann ont initialement prévu de combler la plus grande partie de la distance en utilisant les droits de circulation sur 119 km (74 mi) du Northern Pacific & Manitoba (NP&M). Ce dernier avait terminé sa ligne Winnipeg-Portage la Prairie en 1889 et un embranchement de Portage la Prairie vers l'ouest à Beaver en 1899. Avec ces droits d'exploitation, il ne reste que 1,6 km (1 mi) entre l'extrémité de la voie du M&SE, à Saint-Boniface, et le triage du terminus du NP&M, à Winnipeg, et un écart de 29 km (18 mi) entre Beaver et Gladstone.

Le NP&M est une compagnie en difficulté. Lors de la récession de 1893, le NPR et le NP&M ont tous deux été placés sous séquestre. Quand les entreprises émergent de la mise sous séquestre en 1898, le Manitoba commence à pousser le NP&M à construire d'autres lignes secondaires dans la province, notamment dans la zone à l'ouest de Portage la Prairie entre la ligne principale du CPR et le M&NW. Bien que la province offre une subvention pour la construction, elle y lie le renouvellement de sa demande pour que le NPR réduise ses taux pour les grains entre ses points au Manitoba et Duluth à 10 cents. Le NPR n'est pas d'accord parce que l'Interstate Commerce Commission l'obligerait à donner la même réduction aux expéditeurs du Minnesota et du Dakota du Nord.

Les livres montrant que le NP&M opère à perte, C. S. Mellon, le président du Northern Pacific Railroad (NPR) décide de vendre la totalité, ou la plupart, de ses lignes du Manitoba. En 1899, un accord est négocié avec le CP, mais tombe à l'eau quand le gouvernement du Manitoba refuse de sanctionner une telle vente, qui est spécifiquement interdite dans la charte provinciale du

would not agree to as under Interstate Commerce Commission rules any such reduction would have to be extended to shippers in Minnesota and North Dakota.

With the bookkeeping showing the NP&M was operating at a loss, Northern Pacific Railroad (NPR) President C S Mellon decided to sell all or most of the Manitoba lines. In 1899 a deal was brokered with the CPR, but fell apart as the Manitoba government refused to sanction such a sale, which was specifically prohibited in the NP&M's provincial charter. In the spring of 1900 Mellon offered to sell the branches, retaining just their line from Winnipeg to the border. There followed three months of secret talks with both the CNoR and the province negotiating separately to acquire all or parts of the NP&M. Negotiations for the Portage la Prairie and Beaver branches had been practically completed in early June 1900, when Mellon wrote Mackenzie saying that "all negotiations looking to the use by you of our Portage branch are off, and all propositions of any nature are withdrawn."

The talks apparently were broken off as Mellon and Premier Hugh John Macdonald had reached an agreement for the NP&M to expand its Manitoba lines. Macdonald, however, resigned in October 1900 and was replaced by Redmond Roblin. When Roblin announced that the province would acquire the NP&M at a banquet of the Conservative Ridings Association on February 14, 1901, he said this had become necessary after Mellon told him unequivocally that the NPR would neither build one mile in the province or reduce the transportation charges a millionth part of one per cent. The province has signed a lease of the railway, equipment and terminals on January 15th whereby it would pay \$210,000 a year for the first ten years, \$225,000 for the next ten, \$275,000 for the next ten and for the balance of the term \$300,000. This lease had been assigned by the province to the CNoR on February 11th. A clause allowed the purchase of the system for \$7 million. The lease option better suited Mackenzie and Mann as their finances were stretched funding their railway program.

Oddly, Roblin had met with the CPR's President, Thomas Shaughnessy, on January 22, 1901 to discuss on what terms the CPR would take over the NP&M. Shaughnessy offered to reduce freight and passenger rates to levels offered by the CNoR and to build the desired branch line into the territory west of Portage la Prairie. Given the longstanding antipathy towards the CPR on the part of Manitobans, it would have been impossible for the Roblin government to secure the necessary approval in the legislature of such a deal. The meeting may have been only a ruse on the part of the Premier to show that the deal stuck with the CNoR was reasonable. The CPR would cut its rates to match those implemented by its rival.

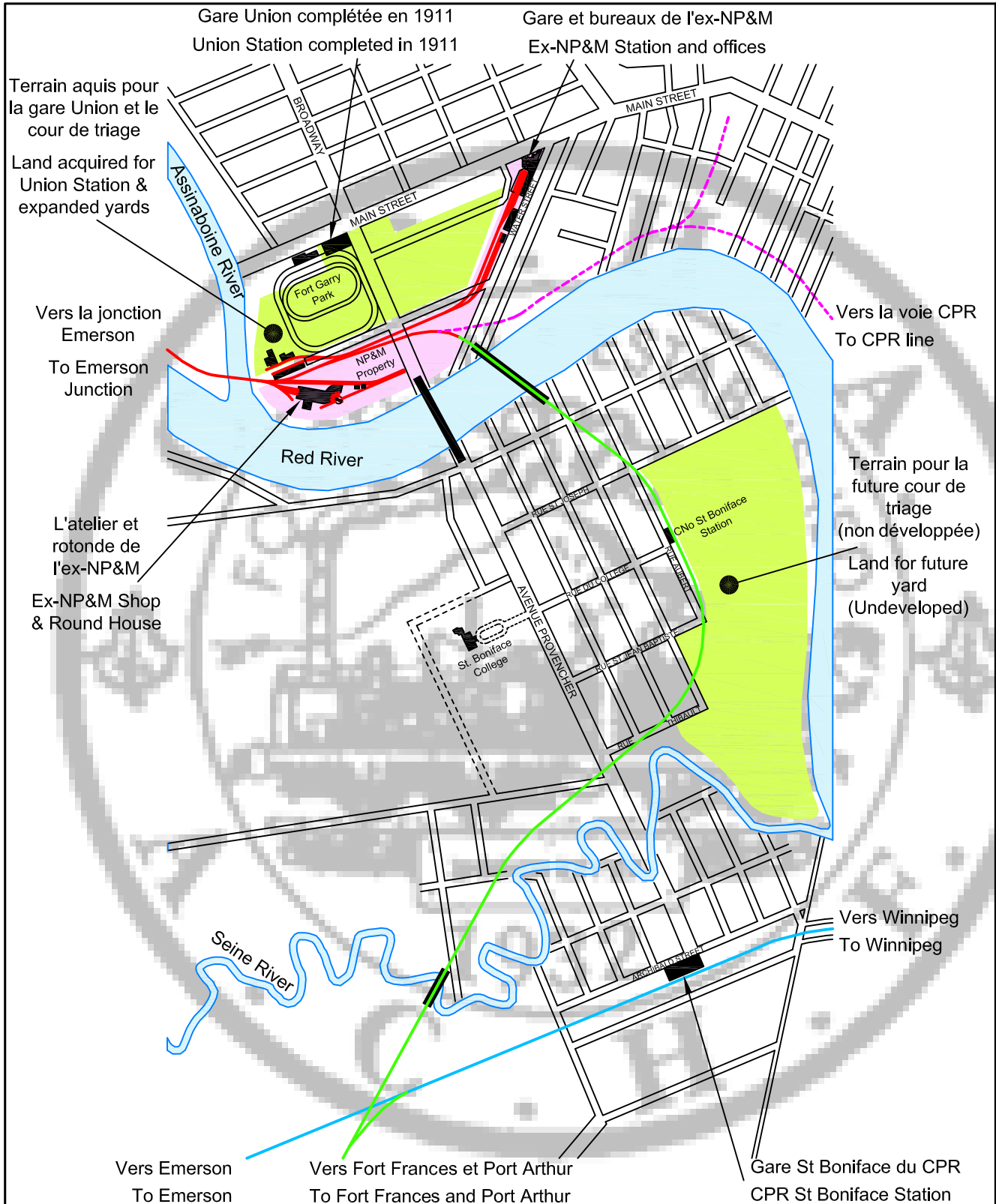
The actual transfer had to await the approval of

NP&M. Au printemps de 1900, Mellon offre de vendre les embranchements, en ne conservant que la ligne de Winnipeg à la frontière. S'ensuivent alors trois mois de négociations secrètes entre, à la fois mais séparément, le CNoR et la province pour acquérir tout ou partie du NP&M. Les négociations pour les embranchements de Portage la Prairie et de Beaver sont pratiquement achevées au début de juin 1900, lorsque Mellon écrit à Mackenzie lui disant que « toutes les négociations pour que vous puissiez utiliser notre embranchement de Portage sont terminées et toutes les propositions de toute nature sont retirées »





Les pourparlers furent apparemment rompus alors que Mellon et le premier ministre, Hugh John Macdonald, avaient conclu un accord pour que le NP&M étende ses lignes au Manitoba. Macdonald, cependant, démissionne en octobre 1900 et est remplacé par Redmond Roblin. Lorsque Roblin annonce, le 14 février 1901, lors d'un banquet de l'Association des circonscriptions des conservateurs, que la province va acquérir le NP&M, il dit que ceci est devenu nécessaire après que Mellon lui a dit sans équivoque que le NPR ne construira pas un mille dans la province ni ne réduira les taux de transport d'un millionième de un pour cent. La province avait signé, le 15 janvier, un bail concernant la voie ferrée, les équipements et les terminaux selon lequel elle paierait 210 000 \$ par année pour les dix premières années, 225 000 \$ pour les dix années suivantes, 275 000 \$ pour les dix années d'après et 300 000 \$ pour le reste du mandat. Ce bail avait été attribué par la province au CNoR le 11 février. Une clause permettait l'achat du système pour 7 M\$. L'option du bail reste la mieux adaptée pour Mackenzie et Mann, car leurs finances sont serrées pour financer leur programme de chemin de fer.

Étonnamment, le 22 janvier, Roblin avait rencontré le président du CP, Thomas Shaughnessy, pour discuter dans quelles conditions le CPR pourrait reprendre le NP&M. Shaughnessy offra de réduire les tarifs de marchandises et de voyageurs à ceux du CNoR et de construire l'embranchement prévu dans la région à l'ouest de Portage la Prairie. Compte tenu de l'antipathie de longue date des Manitobains envers le CPR, il aurait été impossible pour le gouvernement Roblin d'obtenir l'approbation nécessaire de l'Assemblée législative pour une telle affaire. La réunion n'avait peut-être été qu'une ruse de la part du premier ministre pour montrer que l'accord avec le CNoR était raisonnable. Le CPR réduirait ses tarifs pour qu'ils correspondent à ceux de son rival.

Le transfert effectif doit attendre l'approbation de l'accord par les gouvernements du Manitoba et du Dominion. Même si cela est prévu pour le 1er juin, le NPR transfère les lignes à la province le 25 mai suivant l'approbation du gouvernement fédéral le 23 mai. Cette précipitation s'explique par la crainte que ceux qui sont opposés au transfert réussissent à obtenir une injonction juridique.



LEGEND

- | | | |
|---|---------|---|
| Canadian Northern Railway | CNo |  |
| Ex-Northern Pacific & Manitoba | Ex-NP&M |  |
| Ex-Winnipeg Transfer Railway (subsidiary of NP&M) | Ex-WTR |  |
| Canadian Pacific | CPR |  |

WINNIPEG-ST BONIFACE MAP (1902)

CARTE DE WINNIPEG-ST BONIFACE (1902)

©2016 C.R.H.A. Canadian Rail. Map illustration by James Taylor. Map information taken from McPhillips Map of Winnipeg, 1902. Not an official map.

the deal by the Manitoba and Dominion governments. While this had been expected to take place on June 1st, the NPR transferred the lines to the province on May 25th following Dominion government approval on May 23rd. The rush was due to fear that those opposed to the transfer would be successful in gaining a court injunction.

The trains continued to be operated by the existing NP&M staff until the CNoR took over the lines on June 1st. At that time, the CNoR shifted its tri-weekly Dauphin-Portage la Prairie-Winnipeg trains from the CPR to the NP&M line.

The takeover of the NP&M expanded six-fold the grain elevator capacity served by the CNoR in Manitoba. Before the takeover, all of the elevators along the CNoR (ex-LMR&CC and WGN) held 230,000 bushels and the M&SE 30,000 bushels. The elevators along the NP&M had a capacity of 1.6 million bushels.

Les trains continuent d'être opérés par le personnel du NP&M jusqu'à ce que le CNoR prenne les lignes en charge le 1er juin. Le CNoR déplace alors ses trains trihebdomadaires Dauphin-Portage la Prairie-Winnipeg de la ligne du CPR à celle du NP&M.

La prise de contrôle du NP&M multiplie par six la capacité des élévateurs à grains du CNoR au Manitoba. Avant celle-ci, tous les élévateurs le long du CNoR (ex-LMR&CC et WGN) avaient une capacité de 230 000 boisseaux et ceux du M&SE, de 30 000 boisseaux. Les élévateurs le long des lignes du NP&M avaient une capacité de 1,6 million de boisseaux.

Table 4
GRAIN STORAGE CAPACITY IN MANITOBA
AT END OF 1902

	CPR	CNoR
Manitoba elevators	475	176
Manitoba warehouses	33	13
Capacity in bushels	14,685,100	4,611,900
Source: Railway and Shipping World, December 1904		

Even before the NP&M transfer was accomplished, the CNoR had begun work to link the M&SE with the NP&M. The contract for a key component – the large bridge across the Red River between St Boniface and the NP&M yards along the Red River in Winnipeg – was let in December 1900. At the time of the NP&M transfer, the masonry bridge piers were being erected.

The contract to fill the one-mile gap from the bridge to the M&SE terminal in St Boniface was let on June 4th. The same day, the CNoR representatives met with St Boniface town council regarding their right of way through the town. In exchange for approving the right of way plans and closing four street allotments, the railway installed a foot walkway on the side of its new bridge without cost to the town and built a new station in the town. This was necessary as it would cease using the CPR St Boniface station when M&SE trains began to operate into the NP&M Winnipeg terminal. The contract for the construction of the station in St Boniface was let on October 1st. The building's plan was the same as that of the station at Fort Frances, Ontario which also was constructed that fall.

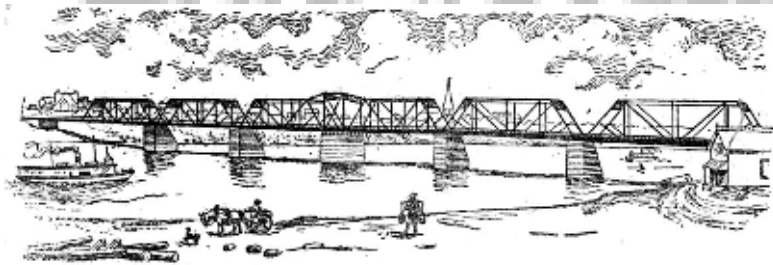
Avant même que le transfert du NP&M ne soit complété, le CNoR commence à travailler pour relier le M&SE au NP&M. Le contrat pour un élément clé – le grand pont sur la rivière Rouge entre Saint-Boniface et les chantiers du NP&M le long de cette rivière à Winnipeg – est octroyé en décembre 1900. Au moment du transfert du NP&M, les piliers en maçonnerie du pont étaient en construction.

Le contrat pour combler l'intervalle d'un mille entre le pont et le terminus du M&SE à Saint-Boniface est conclu le 4 juin. Le même jour, les représentants du CNoR rencontrent le conseil municipal de Saint-Boniface au sujet de leur droit de passage à travers la ville. En échange de ce droit de passage et de la fermeture de quatre lotissements de rues, le chemin de fer installe gratuitement une passerelle piétonnière sur le côté de son nouveau pont et construit une nouvelle gare dans la ville. Cela est devenu nécessaire, car on cessera d'utiliser la gare du CPR à Saint-Boniface lorsque les trains du M&SE commenceront à fréquenter le terminus du NP&M à Winnipeg. Le contrat pour la construction de la gare de Saint-Boniface est passé le 1er octobre. Les plans du bâtiment sont les mêmes que ceux de la gare de Fort Frances, en Ontario, qui sera également construite cet automne-là.



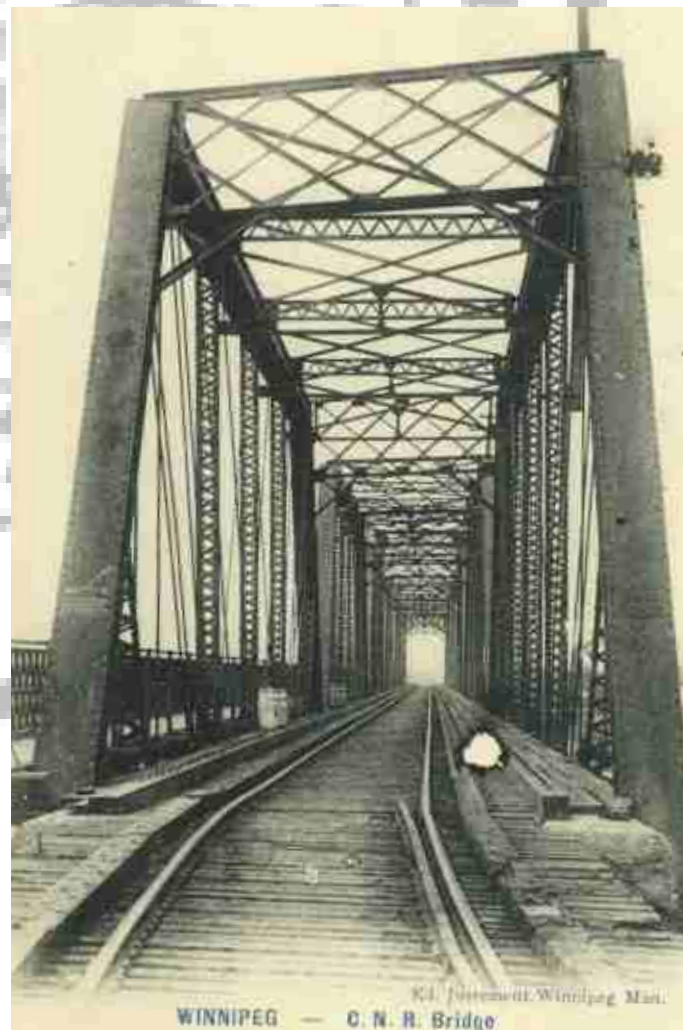
The first CNoR station in St Boniface was built near the intersection of Du College and Aubert Streets in 1901. The building is credited being designed by St Boniface architect and contractor J A Senecal. Manitoba Culture, Heritage and Tourism.

La première gare du CNoR à Saint-Boniface a été construite près de l'intersection des rues Du Collège et Aubert en 1901. La conception et la construction de ce bâtiment sont attribuées à l'architecte et entrepreneur de St-Boniface J A Senecal. Archives du Manitoba (Culture, Patrimoine, et Tourisme Manitoba).



Two views showing the CNo bridge over the Red River. The CNo built this low level bridge 1901 to link St Boniface and the ex-NP&M terminals in Winnipeg. Unlike today's long drawn out, multi-year process of public and government consultations and environmental reviews, the entire scheme was completed within less than a year. Because the Red River was navigable, the bridge included a swing span. The view showing the new joint CNo-Grand Trunk Pacific Winnipeg Union Station from about 1910 shows the former NP&M yard behind the station and behind the yard can be seen the bridge the CNo built over the Red River. Post Card Views from Douglas N W Smith Collection, Bridge Drawing from Winnipeg Free Press.

Deux vues montrant le pont du CNo sur la rivière Rouge. Le CNoR construit ce pont bas niveau au cours de 1901 pour relier Saint-Boniface et les terminaux ex-NP & M de Winnipeg. Contrairement au processus de longue haleine d'aujourd'hui, qui nécessite des consultations publiques et gouvernementales et des examens environnementaux de plusieurs années, l'ensemble est achevé en moins d'un an. Parce que la rivière Rouge était navigable, le pont comprenait une travée tournante. La vue de la nouvelle gare Union de Winnipeg conjointe au CNo - Grand Trunk Pacific aux alentours de 1910 montre l'ancien triage du NP & M derrière la gare et tout en arrière, on aperçoit le pont du CNo construit sur la rivière Rouge. Carte postale de la collection de Douglas N W Smith, Dessin du pont du Winnipeg Free Press.



WINNIPEG — C. N. R. Bridge



Post card view of Winnipeg's new Union Station, of interest is the CNoR bridge and engine house in the mid-distance background. Douglas Smith collection

Carte postale d'une vue de la nouvelle gare Union à Winnipeg. On remarquera le pont du CNoR et la remise des locomotives à mi-distance en arrière-plan. Collection Douglas Smith.



Don McQueen of Canadian National Steam was up to the challenge of identifying the ten-wheel locomotive in this early CNoR photo. It is most probably 113, later CNoR and CNR 1056. The CNoR favoured Belpaire fireboxes at that time, the location of the bell and sand dome were interchanged after 1912. This photo was probably taken around 1910 at Winnipeg, Manitoba; engineer John Ross is leaning on the steam chest. Ralph Friske collection

Don McQueen dans le livre « Canadian National Steam » a relevé le défi d'identifier la « ten-wheeler » sur cette ancienne photo du CNoR. C'est très probablement l'ancienne 113 du CNoR, plus tard la 1056 du CN. Le CNoR préférait les foyers type Belpaire à ce moment-là; l'emplacement de la cloche et du dôme de sablière ont été intervertis après 1912. Cette photo a probablement été prise vers 1910, à Winnipeg, Manitoba. John Ross est appuyé sur le distributeur de vapeur. Collection Ralph Friske

Progress was rapid. William Mackenzie and assorted officials of the CNoR crossed the bridge on a work train on November 15th. Two days later the first passenger train steamed over the new line and bridge to the former NP&M station in Winnipeg.

Construction of the final piece to link up its track – the 18 mile gap between the ex-LMR&CC at Gladstone and ex-NP&M at Beaver – began at the end of June. The contractors worked westward from Beaver. When the construction gang went to install a diamond crossing with the M&NW just west of Gladstone in early October, they found the CPR had blocked the point with a steam locomotive. Matters remained at a stand-off until early November when the Railway Committee of the Dominion Privy Council in November ordered the CPR to allow the level crossing. At the time, traffic was sparse, amounting to three trains per week on the CNoR and a daily on the M&NW. The new CNoR station in Gladstone outshone the one on the CPR. The CNoR ceased operating over the M&NW on December 27th. The company now had an unbroken route from Erwood, Manitoba to Fort Frances, Ontario. And construction gangs were working feverishly just to the east of Fort Frances to finish the last section of the O&RR.

Les progrès sont rapides. William Mackenzie et divers officiels du CNoR traversent le pont sur un train de chantier le 15 novembre. Deux jours plus tard, le premier train à vapeur de voyageurs passe sur la nouvelle ligne et le pont en direction de l'ancienne gare du NP&M, à Winnipeg.

La construction du dernier tronçon – les 29 km (18 mi) entre l'ex-LMR&CC, à Gladstone, et l'ex-NP&M, à Beaver – commence à la fin juin. Les entrepreneurs travaillent à l'ouest de Beaver. Lorsque l'équipe de construction installe un croisement avec le M&NW juste à l'ouest de Gladstone au début d'octobre, elle trouve l'endroit bloqué par le CPR avec une locomotive à vapeur. Les choses restent au point mort jusqu'au début de novembre lorsque le Comité des chemins de fer du Conseil privé du Dominion ordonne au CPR de permettre le passage à niveau. À l'époque, le trafic est faible, environ trois trains par semaine sur le CNoR et un par jour sur le M&NW. La nouvelle gare du CNoR à Gladstone surpasse celle sur le CP. Le CNoR cesse d'emprunter le M&NW le 27 décembre. La société a maintenant une route ininterrompue de Erwood, au Manitoba, à Fort Frances, en Ontario. Et les équipes de construction travaillent fort juste à l'est de Fort Frances pour terminer la dernière section de l'O&RR.

Meet at Ste Anne, Manitoba. The agent-operator appears to be retrieving one of his train order hoops from the platform while the rear brakeman stands ready on his caboose to inspect the opposing freight train. Lying 27 miles southeast of Winnipeg on the Sprague Subdivision, Ste Anne was the first settlement of any appreciable population. During the mid 1950s, when this picture may have been taken, the station served a population of 800. The station was built to a special plan in 1920 replacing an earlier CNoR structure. Mark Perry Collection



À Ste-Anne, Manitoba, l'opérateur semble récupérer son arceau pour ordres de marche sur le quai, tandis que le serre-frein, dans le fourgon de queue, s'apprête à inspecter le train de marchandises arrivant en sens inverse. À 43 km (27 mi) au sud-est de Winnipeg sur la subdivision de Sprague, Ste Anne était le premier établissement important de la colonisation. Au milieu des années 1950, époque où cette photo a vraisemblablement été prise, la gare desservait une population de 800 habitants. Son bâtiment avait été construit sur des plans spéciaux en 1920, en remplacement d'une structure antérieure du CNoR. Collection Mark Perry.

Stan's Photo Gallery

September - October 2016

By Stan Smaill

Translation: Gilles Lazure

Doug Smith's excellent treatise on the Canadian Northern and its predecessors in this issue of CANADIAN RAIL takes us east of Winnipeg to Port Arthur (now Thunder Bay), Ontario. The 'M&M' as it is sometimes referred to, became a vital piece of Canadian railroading first as an alternative route for the shipment of Canadian prairie grain and latterly as an outlet for iron ore mined in the Steep Rock-Atikokan ore fields.

Older railway enthusiasts will remember that CNR Port Arthur to Winnipeg overnight trains numbers 33 and 34 were among the last passenger trains hauled by steam until 1959. The CNR 4000 series 2-10-2's were indigenous to this former CNoR line in the steam era.

Les photos de Stan

Septembre - Octobre 2016

Par Stan Smaill

Traduction : Gilles Lazure

L'excellent exposé de Doug Smith sur le Canadian Northern et ses prédécesseurs dans ce numéro de Canadian Rail, nous amène à l'est de Winnipeg, soit à Port Arthur (maintenant Thunder Bay), Ontario. Le « M&M », comme parfois désigné, devint un élément important des chemins de fer canadiens, d'abord comme alternative pour l'expédition du grain des Prairies et plus tard, comme débouché pour le minerai de fer extrait des gisements de Steep Rock-Atikokan.

D'autres amateurs des chemins de fer se rappelleront que les trains de nuit numéro 33 et 34 du CNR, entre Port Arthur et Winnipeg, furent parmi les derniers à être tractés à la vapeur jusqu'en 1959. Les 2-10-2 de la série 4000 du CNR furent familières sur cette ancienne ligne du CNoR du temps de l'ère de la vapeur.



CNR T-1-a 2-10-2 4008 is on display at the CNR division point town of Rainy River, Ontario. Built by Alco in 1916 as Canadian Government Railways 2008, it was retired in October 1959. Thunder Bay Historical Museum Society, 972.272.16p

La numéro 4008, une 2-10-2 de la classe T-1-a du CNR, est en montre à Rainy River, un point de division du CN en Ontario. Construite par l'ALCo, avec le numéro 2008, pour Les chemins de fer du gouvernement du Canada en 1916, elle fut retirée du service en octobre 1959. Thunder Bay Historical Museum Society, 972.272.16p



Fancy power for a mixed! CNR J-4-a 5274 has paused at Fort William, Ontario in June 1955 heading up train 209, the mixed train to Sioux Lookout, Ontario. 5274 will move from the CNoR line to that of the GTP at Conmee, Ontario. Thunder Bay Historical Museum Society, 972.272.16ddd

Une locomotive inusitée pour un convoi mixte! À la tête du train 209, le train mixte vers Sioux Lookout, Ontario, la 5274 de la classe J-4-a du CNR est à l'arrêt à Fort William, Ontario, en juin 1955. Elle va passer de la voie du CNoR à celle du GTP à Conmee, Ontario. Thunder Bay Historical Museum Society, 972.272.16ddd

All aboard for the Lakehead! The Kaministiquia Valley, Atikokan and over forty miles of running across the upper reaches of Minnesota beckon! How times have changed. In the early years, Rainy River locals operated out of Winnipeg through the USA without even a border inspection or interruption, some trains even included a meal stop in the short USA section of the route!

Thanks to Ken Goslett, Bob Meldrum, Mike Leduc and others for their contribution to this Photo Gallery.

Tous à bord pour Thunder Bay et la tête des Grands Lacs! La vallée de Kaministiquia, Atikokan et plus de soixante-quatre kilomètres (40 milles) de voies traversant les hauteurs du Minnesota nous attendent! Comme les temps ont changé! Au début de leur opération à partir de Winnipeg, les trains locaux de Rainy River circulaient aux États-Unis sans arrêts et inspections à la frontière, quelques trains comportant même un arrêt pour repas sur la courte portion du trajet aux États-Unis!

Nos remerciements vont à Ken Goslett, Bob Meldrum, Mike Leduc et d'autres pour leurs contributions à cette galerie de photographies.



It always rains at the Lakehead, or so it seems! From the front steps of the Mariaggi Hotel, hard by the impressive ex CNoR station at Thunder Bay North (formerly Port Arthur), CNR official car 82, still in the 1954 green and black passenger paint scheme, reposes in the rain in May 1970. Car 82 was built in 1905 by Rhodes Curry for the Intercolonial Railway as Governor General's car Alexandra. It survives today at the Train Station Inn in Tatamagouche, Nova Scotia. Stan J. Smail

Il pleut toujours à la tête des Grands Lacs, ou du moins il le semble! Près des marches du porche de l'hôtel Mariaggi, à proximité de l'ancienne gare du CNoR à Thunder Bay (autrefois Port Arthur), la voiture officielle numéro 82 du CNR, encore dans la livrée verte et noire 1954 des voitures pour passagers, est sous la pluie en mai 1970. La 82 fut construite, en 1905, par Rhodes Curry, pour l'Intercolonial qui la nomma Alexandra et la réserva à l'usage du Gouverneur général. Elle est préservée aujourd'hui à la Train Station Inn de Tatamagouche, en Nouvelle-Écosse. Stan Smail

CN's massive Neebing Yard sprawls for over three miles at Thunder Bay. On a rainy afternoon in May 1970, from the combine of CNR mixed train M278 from Sioux Lookout to Thunder Bay North, your Photo Editor found no less than three GMD-1's displaced from passenger duties. Still in the original green and yellow livery, CNR steam generator equipped GRG-12n's 1903, 1900 and 1901 are on the shop track at the former CNoR roundhouse. CNR tried many types of diesel one-of-a-kind FM Trainmaster 2900 to shove ore cars on the massive dock at Port Arthur. A trio of steam generator equipped GMD-1's seemed to have adequate tractive effort for the task at hand. Stan J. Smail



L'immense cour de triage de Neebing s'étend sur plus de 5 km (3 mi) à Thunder Bay. Par un après-midi pluvieux de mai 1970, de l'intérieur de la voiture double-usage du train mixte M278 Sioux Lookout-Thunder Bay North, votre éditeur photo observa non moins que trois locomotives GMD-1 auparavant au service voyageurs. Montrant encore leur livrée d'origine verte et jaune, les GRG-12n 1903, 1900 et 1901 du CNR, équipées de générateurs de vapeur, sont sur la voie d'atelier à l'ancienne rotonde du CNoR. Le CNR mit à l'essai plusieurs types de locomotives diesel, y compris la 2900, le seul exemplaire du FM Trainmaster qu'il ait acheté, pour pousser les wagons de minerai sur l'énorme quai de chargement des navires de Port Arthur. La force motrice du trio de GMD-1 semble avoir été adéquate pour cette tâche. Stan Smail



In 1970, old order railroading treasures abounded on the CNR system. Once again, from the combine of train M278, passing the roundhouse at Neebing Yard, we see CNR SW1200 7035 still displaying the tasteful black and yellow yard switcher livery. Caboose 77755 is also of interest as it is one of the low cupola vans used in yard and transfer service in the CNR Lakehead operations. Stan J. Smaill

En 1970, les trésors des temps ferroviaires révolus étaient encore nombreux sur le réseau du CN. De nouveau de la voiture double-usage du train M278 passant près de la rotonde de la cour de triage de Neebing, nous apercevons la 7035, une SW1200 du CN, exhibant encore l'élégante livrée noire et jaune des locomotives de triage. La cabouse 77735 est aussi d'intérêt comme l'un des wagons de queue à coupole basse utilisés dans les opérations de triage et de transfert dans ce district du CN. Stan Smaill

The modern era CNR main line to the Lakehead is a veritable grain funnel from the Canadian prairie west. In 1977, Ken Goslett found an eastbound grain train consisting of cylindrical government grain hoppers near Fort Frances, Ontario led by CN SD40 5232. Ken Goslett

De nos jours, la voie principale du CN menant à Thunder Bay est un véritable entonnoir pour le grain en provenance des prairies de l'Ouest canadien. En 1977, Ken Goslett observa un train de wagons-trémies cylindriques couverts du gouvernement, en direction est, avec à sa tête la SD40 5232 du CN. Ken Goslett





Fort Frances is located at mile 89.1 of the CNR's namesake subdivision. Just outside Fort Frances, at Duluth Junction, the Duluth, Winnipeg and Pacific, a wholly owned CNR subsidiary, joins the former CNoR Lakehead main line. In April 1969, five units from a DW&P manifest freight just in from Virginia, Minnesota idle on the shop track at Fort Frances. The lashup includes 3600 series Alco RS-11's which were indigenous to the DW&P and the Central Vermont in the sixties. RS-11 3609 served in Vermont for a while and was repainted in the 'new' CV paint scheme while RS-11 3607 received the block lettering when painted in the red and black. Stan J. Smail

Fort Frances est localisée à la borne milliaire 89.1 de la subdivision de même nom du CN. Tout près hors de Fort Frances, à Duluth Junction, le Duluth, Winnipeg and Pacific, une filiale appartenant entièrement au CN, rencontre l'ancienne voie principale du CNoR menant à Thunder Bay. En avril 1969, cinq unités du DW&P, détachées d'un convoi de marchandises figurant à l'indicateur et tout juste arrivé de Virginia, Minnesota, tournent au ralenti sur la voie de desserte à Fort Frances. L'attelage comprend des ALCo RS-11 de la série 3600 qui furent exclusives au DW&P et au Central Vermont au cours des années 1960.

La RS-11 3609 fut en service au Vermont pour un temps et elle est peinte de la nouvelle livrée du CV, tandis que la RS-11 3607 reçut le lettrage en caractères d'imprimerie droits lorsqu'elle fut peinte en rouge et noir.

Notez que la 4308, une GP9 « légère » du CNR, exhibe encore sa livrée verte et jaune de locomotive d'usage mixte. Stan Smail



Displaying the white flags of an extra east, CN GP38-2(W) 5561 is about to pass the former CNoR fourth class station at Flanders, Ontario. The CN Fort Frances Subdivision was formerly dispatched by an operator with train orders. The station was closed and the order boards were gone in this 1977 view. Ken Goslett

Portant les fanions blancs d'un extra vers l'est, la 5561, une GP38-2(W) du CN, va passer devant l'ancienne gare de quatrième classe du CNoR à Flanders, Ontario. Par le passé, la subdivision de Fort Frances du CN fut contrôlée par un répartiteur à l'aide d'ordres de train. La gare est fermée et les ordres de trains sont disparus au moment de cette photo de 1977. Ken Goslett

The storm door to the general waiting room at Atikokan, Ontario is latched shut in this 1977 view by the ever itinerant Ken Goslett. Atikokan is the division point between the CNR Kashabowie and Fort Frances Subdivisions. Atikokan was also the point of origin for the Steep Rock ore trains which operated until the 1980s. Ken Goslett

La contre-porte menant à la salle d'attente générale de la gare d'Atikokan, Ontario, est verrouillée sur cette photo d'un Ken Goslett toujours en excursion. Atikokan est le point de division entre les subdivisions Kashabowie et Fort Frances du CN. Ce fut aussi le point de départ des trains de minerai de Steep Rock qui furent exploités jusque dans les années 1980. Ken Goslett





The CN GP40-2L(W) units were as ubiquitous in the second generation diesel era as the U-2 class 4-8-4 steam locomotives were in the steam years. Ties are being replaced on the Kashabowie Subdivision as Extra 9609 East heads for the Lakehead on a Kodachrome perfect day in 1977. Ken Goslett.

Les unités GP40-2L(W) du CN furent aussi nombreuses dans l'ère des diesels de seconde génération que les 4-8-4 de la classe U-2 le furent dans celle de la vapeur. Des traverses sont en cours de remplacement sur la subdivision Kashabowie alors que l'extra 9609 Ouest se dirige vers Thunder Bay par une journée « Kodachrome » parfaite de 1977. Ken Goslett

Coal for Ontario Hydro from western Canada also moved across the former CNoR main line in the seventies. CN SD40 5219 on one such coal train resembles an ALCO-MLW product as it accelerates eastward for the Lakehead in 1977. Ken Goslett



Du charbon de l'Ouest canadien destiné à l'Ontario Hydro circula aussi sur l'ancienne voie principale du CNoR au cours des années 1970. La SD40 5219 du CN ressemble à un produit ALCo-MLW alors qu'elle accélère vers l'est et Thunder Bay en 1977. Ken Goslett



The trestle bents supporting CN GP40-2L(W) 9459 and its diesel consist reveal why only four axle diesel units were permitted between Atikokan and the Steep Rock ore loading facility. It is incredible that GP9 4500 still retains its green and yellow roadswitcher paint scheme at the late date of 1976! Ken Goslett

Les portées sur chevalets supportant la GP40-2L(W) du CN et l'attelage de diesels expliquent pourquoi seules des locomotives à quatre essieux pouvaient circuler entre Atikokan et le quai de chargement des navires avec le minerai de Steep Rock. C'est incroyable que la GP9 4500 exhibe encore la livrée verte et jaune des locomotives d'usage mixte en cette date avancée de 1976! Ken Goslett

The CNR Sprague Subdivision is the most westerly of the three subdivisions comprising the former CNoR east of Winnipeg. In 1983, at Dufresne, Manitoba, CN 9446 west has just met an eastbound freight as it exits the siding. Ken Goslett

La subdivision Sprague du CN est la plus à l'ouest des trois subdivisions couvrant l'ancien territoire du CNoR à l'est de Winnipeg. En 1983, à Dufresne, Manitoba, le train 9446 Ouest du CN vient tout juste de croiser un train de marchandises vers l'est alors qu'il sort de la voie d'évitement. Ken Goslett





In the latter years of CNR passenger service, Budd RDCs were used on trains 687 and 688 scheduled thrice-weekly between Winnipeg and Thunder Bay North. The consist often included a rare baggage-mail only RDC-4. An RDC-4 of CPR heritage is in the CRHA collection at Exporail. In April 1977, an RDC-4 and RDC-1 combo awaits the travelling gentry beneath the eaves of the 1906 built 'special' station built by the Canadian Northern. Bob Meldrum - C. Robert Craig Memorial Library collection, CRCML M1-3043.

Au cours des dernières années du service pour passagers du CN, les Budd RDC furent utilisés sur les trains 687 et 688 trois fois par semaine, selon l'indicateur, entre Winnipeg et Thunder Bay North. Le convoi comprenait souvent un rare RDC-4, un modèle exclusivement réservé aux bagages et au courrier. Un RDC-4, hérité du CPR, fait partie de la collection de l'ACHF, à Exporail. En avril 1977, un duo RDC-4 et RDC-1 accueille les voyageurs sous l'auvent de la gare « spéciale » construite en 1916 par le Canadian Northern. Bob Meldrum – collection C. Robert Craig Memorial Library, CRCML M1-3043

About 300 miles east of Winnipeg, the RDCs operating as train 688 pause in front of the CNR division point station at Atikokan, Ontario. The train will be switched onto a fuelling track to slake their thirst for diesel before continuing on to the Lakehead. Bob Meldrum - C. Robert Craig Memorial Library collection. CRCML M1-3050



Environ 480 km (300 mi) à l'est de Winnipeg, les RDC formant le train 688 font un arrêt en face de la gare point de division du CN, à Atikokan, Ontario, en avril 1977. Le train va être déplacé sur une voie de desserte pour satisfaire ses besoins en combustible avant de continuer vers Thunder Bay. Bob Meldrum – collection C. Robert Craig Memorial Library, CRCML M1-3050



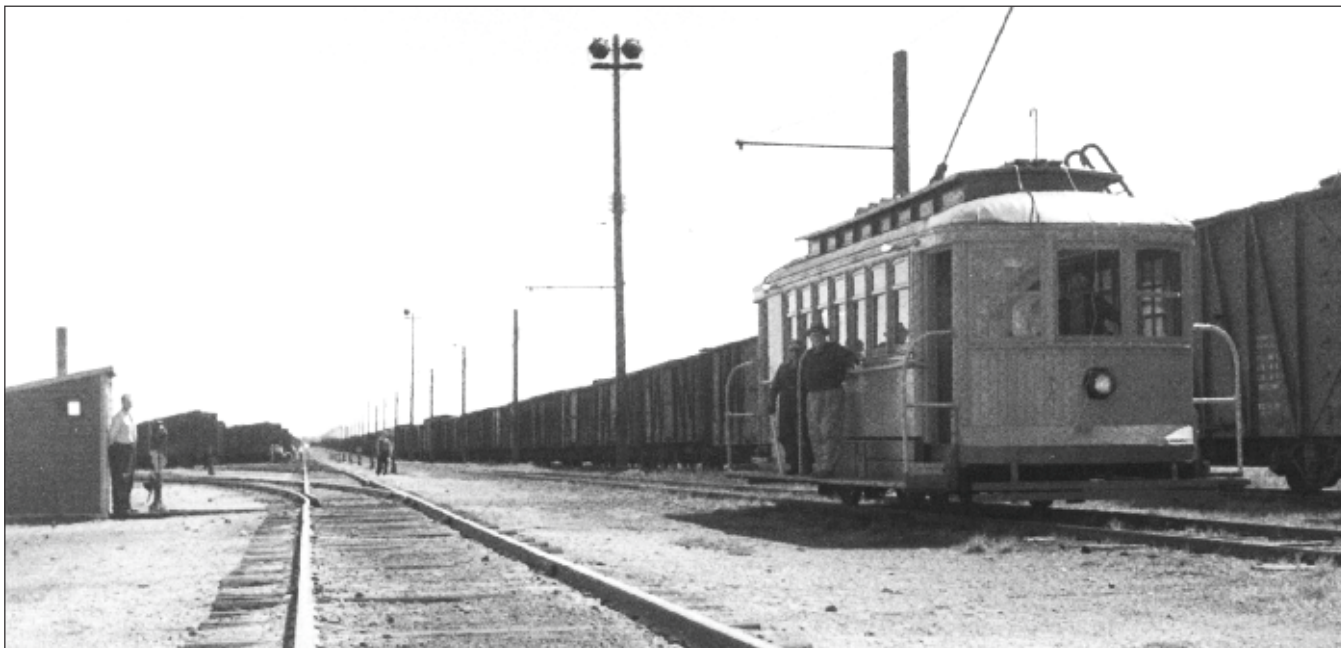
Crossing the Winnipeg floodway CN 5180 East is a grain train bound for Thunder Bay, Ontario back in 1983. Credit Ken Goslett for these memorable modern era views on the former Canadian Northern. Ken Goslett.

Passant au-dessus du canal de dérivation des eaux de Winnipeg, le train 5180 Ouest du CN est un convoi de grain à destination de Thunder Bay, Ontario, en 1983. Soyez reconnaissant à Ken Goslett pour tous ces clichés de l'ère moderne sur l'ancien Canadian Northern! Ken Goslett

From the front window of the Budd at Conmee in 1977. The former GTP Graham Subdivision to Sioux Lookout, which was abandoned in 1994, diverges to the right and visible is the bridge spanning the Kaministiquia River and the CPR main line. Bob Meldrum - C. Robert Craig Memorial Library collection, CRCML M1-3047

Vu de la fenêtre avant du Budd à Conmee, en 1977. La voie, vers Sioux Lookout, de l'ancienne subdivision Graham du GTP qui fut abandonnée en 1994, diverge vers la droite et le pont au-dessus de la voie principale du CPR et de la rivière Kaministiquia est visible. Bob Meldrum - collection C. Robert Craig Memorial Library, CRCML M1-3047





One of the intriguing features of the former CNoR Neebing Yard hump operation was the electric streetcar service used to return hump riders to the crest of the hump. The car employed in this service was an ex Toronto Suburban Railway car built by the Preston Car Company in 1914. When the TSR was absorbed by the CNR in 1923, the car became CNR 15702. It was then transferred to the Neebing Hump operation at the Lakehead, operating there until the 1960's. Thunder Bay Historical Museum Society

L'une des curiosités d'opération à l'ancienne cour de triage de Neebing du GNoR était le service de tramway électrique utilisé pour ramener au haut de la butte les serre-freins accompagnant les wagons. Le tramway utilisé était une vieille unité ex-Toronto Suburban Railway construite par la Preston Car Company, en 1914. Lorsque le TSR fut amalgamé par le CNR en 1923, le tramway devint le numéro 15702 de la compagnie. Il fut ensuite transféré au service de la butte à la cour de triage de Neebing où il opéra jusque dans les années 1960. Thunder Bay Historical Museum Society

The car, trolley wire and motor generator set were donated to the CRHA in the 1960's. In 1987, car 15702 was leased to the Edmonton Radial Railway Society where it now operates at Fort Edmonton Park in its 1914 configuration. Edward Wickson



Le tramway 15702, le câblage d'apport de courant et l'ensemble moteur-générateur furent donnés à l'ACHF au cours des années 1960. En 1987, le tramway fut prêté à la Radial Railway Society d'Edmonton où il est maintenant en service au parc Fort Edmonton dans sa configuration de 1914. Edward Wickson

July 31, 1966 - Day of Infamy in Ottawa

by John D. Thompson

Translation: Denis Vallières

31 juillet 1966 - Jour d'infamie à Ottawa

par John D. Thompson

Version française : Denis Vallières

Ottawa's historic Union Station was closed for the sake of The National Capital Commission's (NCC) monumental (and monumentally short-sighted) plans - after all, it was the sixties, and who needed trains anymore? The NCC general manager, displaying that trademarked NCC foresight, claimed Ottawa did not need a downtown station as "it was being planned on a decentralized approach and would not have the traffic congestion now experienced by other cities." – NCC Watch website

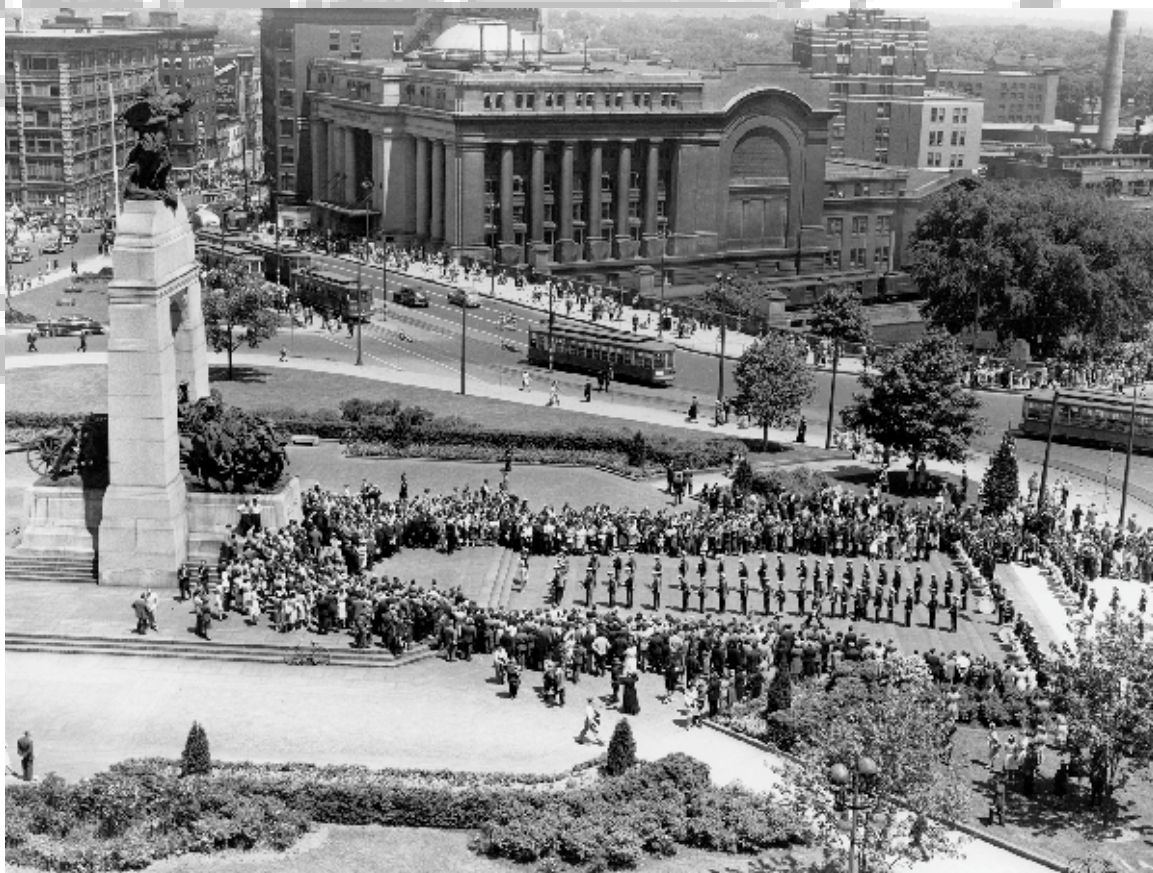
On la ferme suite à un plan monumental et par un manque de perspicacité tout aussi monumental de la Commission de la capitale nationale (CCN). Après tout, dira-t-on durant les années 1960, avons-nous encore besoin de trains? Le directeur général du CCN, dévoilant sa vision de l'avenir proclame qu'Ottawa n'a plus besoin d'une gare au centre-ville; « c'est là une approche de décentralisation et de plus il ne devrait pas y avoir cette congestion du trafic telle qu'expérimentent d'autres villes » (extrait et traduction du site internet Watch NCC).

On this date 50 years ago, Canada's National Capital lost its beautiful, centrally-located Union Station and received in exchange a new building some new miles away. This stands as one of the most illogical and short sighted decisions ever made by the National Capital Commission.

Ce jour-là, il y a plus de 50 ans, la capitale nationale du Canada perd sa magnifique gare du centre-ville et hérite en échange d'un affreux édifice situé à des kilomètres plus loin, dans un bled pour ainsi dire. Cela demeure la décision la plus illogique et de vision la plus étroite jamais prise par la Commission de la capitale nationale.

The object of this un-dated photo was to capture a ceremony at the Canadian War Memorial sometime between 1943 and 1951. The central location of the station is evident in this photo which was taken from an elevated position across Confederation Square looking south-east. Photographer unknown, J. D. Thompson collection

Le but de cette photo non datée était de préserver la tenue, quelque temps entre 1943 et 1951, d'une cérémonie au Monument commémoratif de guerre du Canada. La localisation centrale de la gare est évidente sur cette photo prise d'une position surplombant la Place de la Confédération, en direction sud-est. Photographe inconnu. Collection J.D. Thompson



Canada has been said to have a 'love-hate' relationship with its railways; in the case of the Ottawa Union Station relocation, it seems to have been mostly hate. The sad thing about the decision is that it was not one made by CNR or CPR, who could be expected to have expertise in railway matters, but rather by politicians and bureaucrats who, in the years following the Second World War had minimal interest in railway passenger services, being obsessed instead with automobiles and airplanes. The National Capital Commission, formerly the Federal District Commission, is a powerful semi-autonomous government agency with a mandate, apparently, to initiate and oversee beautification and other projects in the Ottawa area.

CNR, as owner of the station and, by the early 1960s and enthusiastic promoter of its passenger trains, probably had well-founded concerns about the relocation project, and the negative effect that a move away from a downtown location would have on its business. This would especially apply to the Montreal - Ottawa and Toronto - Ottawa corridor services. However, as a Federal Crown Corporation, the railway had no real power to resist.

Le Canada est reconnu par sa relation contradictoire d'amour et de haine envers le chemin de fer; il semble que la haine prédomine dans ce cas-ci. L'ironie à propos de cette décision est qu'elle n'émane ni du CN ni du CP. Ces entreprises ferroviaires auraient dû être consultées pour leur expertise, mais on tient compte plutôt de l'avis de politiciens et de bureaucrates qui, depuis la Deuxième Grande Guerre, manifestent peu d'intérêts pour le service aux passagers du chemin de fer, étant plutôt obsédés par l'automobile et l'avion. La Commission de la capitale nationale, auparavant la Commission du district fédéral, est une puissante agence semi-autonome du gouvernement qui a pour mission, apparemment, de favoriser des projets d'innovation et d'embellissement de la région d'Ottawa.

Le CN, qui possède la gare et qui manifeste depuis le début des années 1960 un regain d'enthousiasme pour le service aux passagers, se sent évidemment concerné à propos de ce projet puisqu'il aura des conséquences négatives sur ses affaires. Cela aura un impact certain sur le service dans le corridor entre Montréal/Ottawa et Toronto/Ottawa. Mais, en tant que société de la couronne, le CN n'a pas le pouvoir de riposter.



CN's eastbound Train No. 2 with 6503 and 6617 makes its station stop at Ottawa Union Station on June 13, 1966. William Linley 12637u

Le train numéro 2 du CN en direction est et tracté par les locomotives 6503 et 6617 fait un arrêt à la gare Union d'Ottawa, le 13 juin 1966. William Linley 12637u

CPR was merely a tenant at Ottawa Union and, in any event, was by circa 1960 rapidly becoming aware of the financial losses of its passenger trains in the long term. In any event, the railway gained an operational advantage for its transcontinental services when they were rerouted over CNR trackage with the opening of the new station, avoiding the time-consuming movements into Quebec and across the Ottawa River (twice). The change also allowed CPR to abandon several miles of track and sell the rights-of-way.

CNR benefitted to a greater degree, through the sale of the old station and related trackage to the federal and municipal governments, and by obtaining, basically as a gift, a brand new facility with corresponding lower maintenance costs.

It was the railway traveller, though, who suffered, through transfer to an isolated, windswept location two miles from the central city that even initially lacked bus service. This impact seems to have been overlooked by the parties responsible.

The old Union Station was ideally located in the heart of downtown Ottawa: close to hotels, government buildings, stores, restaurants, theatres and office building. The new facility was and to this day is remote from these amenities.

The Union Station relocation was part of a much larger scheme to remove most of the railway lines from the central sections of Ottawa, and use their rights-of-way for roadways and new building projects. Ottawa, for a city of its size, had a surprising total of 11 railway lines, with over 150 grade crossings, that, admittedly, resulted in numerous traffic disruptions.

Removal of much of this trackage was discussed as early as 1915, then in 1924, and again in the 1950s. The impetus for the postwar consideration was a plan prepared in 1950 for the city and the Federal District Commission (now the National Capital Commission) by Jacques Greber, a noted French urban planner. His report was entitled 'A Plan for the National Capital'. Among other proposals, Greber recommended removal of most of the railway lines within Ottawa and neighbouring Hull, across the Ottawa River.

Greber seems to have been one of those impractical planners who preferred form to function; in short, if it was necessary to remove something useful, such as railway tracks, to 'pretty things up', then so be it. The FDC and Ottawa City Council seems to have bought Greber's plan hook, line and sinker.

In fairness, when the decision to remove the trackage was made in 1950 the railways were still almost

Quant au CP, il est simplement un locataire de la gare Union et dès les années 1960, il s'inquiète de la viabilité des trains de passagers à long terme. Puis, il gagne un avantage sur les opérations de son service transcontinental puisqu'avec l'ouverture de la nouvelle gare, ces trains seront dirigés sur les voies du CN, ce qui conséquemment évitera les pertes de temps causées par la double traversée de la rivière Outaouais. Ce changement permet aussi au CP d'abandonner plusieurs kilomètres de voies et de se départir d'emprises ferroviaires.

Le CN bénéficie de ce changement à un plus haut degré avec la vente de la vieille gare et des voies qui y sont rattachées aux gouvernements tant fédéral que municipal et en obtenant en échange une nouvelle installation avec des coûts d'entretien nettement inférieurs.

C'est cependant le voyageur qui souffrira le plus de ce transfert vers un lieu isolé, exposé aux quatre vents, situé à trois kilomètres (deux milles) du centre-ville et enfin mal desservi par le service de transport en commun de la ville. Mais les décideurs ne semblent pas concernés par ces inconvénients.

La vieille gare est idéalement située au cœur du centre-ville d'Ottawa : près des hôtels, des édifices gouvernementaux, des commerces, des restaurants, des théâtres et des immeubles de bureaux, mais la nouvelle installation demeure isolée de tout cela.

Cette relocalisation fait partie du vaste projet de retirer la plupart des lignes ferroviaires des sections centrales d'Ottawa et d'utiliser ces emprises pour construire de nouvelles routes et de nouveaux bâtiments. Il est surprenant de constater qu'une ville telle qu'Ottawa puisse héberger 11 lignes ferroviaires avec 150 passages à niveau qui, il faut l'admettre, occasionnent de multiples interruptions du trafic routier.

Le retrait de voies est discuté dès 1915 puis de nouveau en 1924 et enfin dans les années 1950. Cette dernière impulsion de l'après-guerre résulte d'un plan de la Commission du district fédéral (maintenant la Commission de la capitale nationale) élaboré par Jacques Gréber, un urbaniste français renommé. Son rapport s'intitule : « Un plan pour la capitale nationale ». Outre d'autres propositions, Gréber recommande de retirer la majorité des lignes ferroviaires d'Ottawa et de Hull (ville située sur l'autre rive de la rivière Outaouais).

Gréber est l'un de ces planificateurs qui préfèrent la forme à la fonctionnalité; cela se résume à retirer quelque chose d'utile, tel que des voies ferrées, au profit d'un embellissement, ainsi soit-il. La CDF et le Conseil de ville d'Ottawa, pour leur part, gobent ces propositions.

Il est vrai qu'en 1950, au moment de prendre la décision de retirer les voies, le chemin de fer utilise encore la vapeur pour la traction avec ses inconvénients et

100 per cent steam powered and dieselization seemed to be in the far distant future, perhaps 1970. Full dieselization was completed in 1960, and the station relocation scheme could have and should have been rescinded, but regrettably was not.

The first phase of the railway relocation project began in 1950; it was a mammoth undertaking that is not within the scope of this article.

The old Union Station was located near the intersection of Rideau, Wellington and Elgin Streets. It was bordered on the west by the Rideau Canal. The site was formerly occupied by a Canada Atlantic Railway station (subsequently absorbed by the Grand Trunk Railway).

Union Station received its first passenger on June 1, 1912; the magnificent Chateau Laurier Hotel, also a GTR project, opened that month as well. A pedestrian tunnel beneath Rideau Street connected the two structures. The station was constructed in the popular Beaux Arts classical style that was very popular for public buildings of the era.

In addition to facilities for the travelling public, the station contained railway offices for the Ottawa area. Union Station, at the time of opening, served trains of the GTR; CPR's transcontinental and Montreal - Ottawa trains; and the New York Central. The rest of CPR's trains used their nearby Broad Street Station until its 1920 closure; these were then moved to Union. The station, incidentally, was named 'Central' until the early 1920s.

Union Station had eight tracks beneath a train shed; two of these were through lines that crossed the Interprovincial Bridge to Hull (now part of Gatineau), which in 1966 were used by CPR for its Montreal-Vancouver, Ottawa-Toronto, and Ottawa-Lachute-Montreal passenger trains. A coach yard was located immediately south of the station.

CNR had a roundhouse situated about a mile to the south, at Mann Avenue, while CPR's counterpart was in Ottawa West, several miles away. The transcontinental trains of CNR had to back out of the station to a nearby wye, and reverse direction.

Construction of the replacement Union Station began in 1965, after completion of the yard trackage. Extensive use was made of steel and glass, and the finished building, intentionally or not, was reminiscent of contemporary airport structures. Opinion of the new station remains divided – some admire its modern lines, its expansive use of glass, open steel construction while others view it otherwise.

Access is provided by an exit from The

la conversion au diesel semble encore loin dans le futur, peut-être pas avant les années 1970. Mais cette conversion se réalise dès la fin des années 1950. Le projet de relocalisation de la gare pourrait et devrait alors être révoqué, mais ne le sera malheureusement pas.

La première étape du projet commence dès 1950; c'est une opération gigantesque qu'on ne peut saisir sans l'éclaircissement de cet article.

La vieille gare est située près de l'intersection des rues Rideau, Wellington et Elgin et longe le canal Rideau. Le site était auparavant occupé par une gare du Chemin de fer Atlantic (absorbé plus tard par le Grand Trunk).

La gare Union reçoit ses premiers passagers le 1er juin 1912; le prestigieux hôtel Château Laurier, également un projet du GTR, ouvre ses portes le même mois. Un tunnel piétonnier sous la rue Rideau relie les deux bâtiments. Cette magnifique gare est conçue dans un style néoclassique de type Beaux-Arts, très populaire à cette époque.

En plus du service aux voyageurs, le bâtiment héberge des bureaux de compagnies ferroviaires de la région d'Ottawa. Lors de son ouverture, la gare reçoit des trains du GTR, le transcontinental du CP, des convois Montréal/Ottawa et d'autres en provenance du New York Central. Cependant, certains trains du CP s'arrêtent encore à la gare de la rue Broad jusqu'à la fermeture de celle-ci en 1920, puis sont redirigés vers la gare Union qui, incidemment, portera le nom de « Central » jusqu'au début des années 1920.

Il y a huit voies sous la gare dont deux la traversent entièrement vers le pont interprovincial en direction de Hull (maintenant un secteur de Gatineau). En 1966, ces deux voies sont encore utilisées par des convois du CP dont le transcontinental Montréal/Vancouver et aussi pour les trains Ottawa/Toronto et Ottawa/Lachute/Montréal. Un triage pour voitures coach est situé près de l'entrée sud de la gare.

Le CN possède une rotonde sur l'avenue Mann, à environ 1,6 km (1 mi) au sud de la gare tandis que celle du CP est à Ottawa West, quelques kilomètres plus loin. Le transcontinental du CN doit manœuvrer vers un triangle de retournement situé à proximité pour se repositionner.

L'érection de la nouvelle gare débute en 1965 suite à l'installation des voies. Les opinions à propos de l'architecture de celle-ci, évoquant des aéroports contemporaines, sont plutôt partagées. Certains admirent les lignes modernes utilisant amplement le verre et une structure ouverte en acier, mais d'autres critiquent l'aspect terne, stérile, peu attrayant, de faible mérite architectural et sans grand intérêt pour la capitale nationale.

On accède à cette gare par une bretelle de l'autoroute est-ouest Queensway. L'accès facile et un

Queensway, an east-west urban expressway. The ease of access to the location and the large public parking lots, which are often full, make a cogent argument that the national capital region needed a suburban station as the streets leading to the old downtown Union Station are often gridlocked today. Transit service was absent or minimal for the 15 years at the new station. Since 1983 the city's transitway has had a station here; this is in the process of being converted to LRT.

At 00.40 on Sunday, July 31, 1966, CN's westbound Train 5, The Panorama, led by FP9A 6501, had the dubious honour of being the last train out of Union Station. CPR's splendid Train 2, The Canadian, headed by FP9A 1410, was that railway's last visitor to the storied station.

Following the closure, the trainshed and all of the relevant yard and connecting trackage were removed,

grand espace de stationnement public accessible (mais souvent complet), créent des arguments convaincants de la nécessité de doter cette région de la capitale nationale d'une gare en banlieue puisque les rues qui convergent vers le lieu de l'ancienne gare sont de nos jours souvent congestionnées. Le service de transport en commun entre la nouvelle gare et vers le centre-ville sera minime durant les quinze premières années. Cependant, depuis 1983, une station du Transitway de OC Transpo y est érigée. Ce système de transport d'autobus circulant sur des voies réservées sera progressivement remplacé par un système léger sur rail (SLR).

À 0 heure 40 minutes, en ce 31 juillet 1966, le train Panorama no 5 du CN en direction ouest, tiré par la locomotive FP9A 6501, a le discutabile privilège d'être le dernier train à quitter la vieille gare Union. Le magnifique train no 2, The Canadian, avec, en tête de convoi, la locomotive FP9A 1410, est le dernier visiteur de la gare désormais fermée.

CN's 2319 is spotted on Track 1 of Ottawa's 'new' train station for a ceremony announcing CN's donation of funds to aid the Federal Government's initiative to bring Syrian refugees to Canada on December 11, 2015. Raymond Farand

Le 11 décembre 2015, la 2319 du CN est sur la voie numéro 1 de la « nouvelle » gare d'Ottawa lors d'une cérémonie pour annoncer le don du CN visant à appuyer l'initiative du Gouvernement fédéral de venir en aide aux réfugiés arrivant au Canada en provenance de la Syrie. Raymond Farand



including the Interprovincial Bridge rails. The city, appalling as it seems today, planned to demolish the station to make way for, what else, a road project. However the NCC decreed that demolition would be unsightly during 1967, Centennial Year, and compelled the city to stay its hand. The delay proved fortuitous, as, subsequently, sanity prevailed, and Union Station survived as a conference centre, and will become a temporary home for the Senate.

The 1960s and 1970s were bad years for railway stations in Canada as CN closed and demolished its beautiful Art Deco structures in London and Saskatoon; replaced its downtown Windsor station with a facility in outlying, industrialized Walkerville; and both CN and CP sought to demolish magnificent Toronto Union Station. They were, luckily, thwarted by an aroused citizenry, and the municipal government. CP closed its grand Palais Station in Quebec City in 1976 but, fortunately, VIA Rail reopened its a few years later. A similar revival in Ottawa would be very difficult, logistically and financially, and is unlikely to occur in the foreseeable future.

Part of the Ottawa railway relocation project was justified and benefitted both the carriers and the city by eliminating troublesome grade crossings. However, there were few if any crossings on the route to Union Station, and the coach yard and approaches were nicely landscaped. In short, there was no valid reason for removing it, at great cost to the taxpayers, and the travelling public; it could have, and should have, been retained.

Meanwhile, in another national capital, Washington, the trains still call at that city's grand downtown Union Station, dating from the same era as Ottawa's. In that city, common sense and foresight prevailed.

Suite à la fermeture de la gare, l'abri des quais, les rails et toutes les installations ferroviaires reliées à celle-ci, y compris les rails sur le pont interprovincial, sont aussitôt démantelés. La ville songe d'abord à démolir la gare afin de créer de l'espace pour un projet routier (quoi d'autre!), un projet qui serait de nos jours absolument inacceptable. Cependant, la CCN admet que la démolition serait mal perçue, coïncidant avec les festivités du Centenaire du pays de 1967. C'est ce qui heureusement sauvera le bâtiment qui deviendra un centre de conférence et le siège temporaire du Sénat.

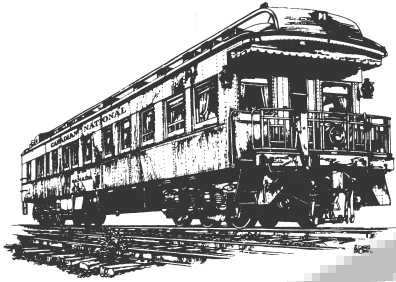
Les années 1960 et 1970 sont néfastes pour les gares ferroviaires du pays, entre autres, par la fermeture et la démolition par le CN de magnifiques bâtiments de style Art-Déco à London et à Saskatoon; la compagnie remplace aussi sa gare du centre-ville de Windsor par l'installation d'une nouvelle structure dans la zone industrielle de Walkerville; puis, de concert avec le CP, le CN projette de détruire la splendide gare Union de Toronto. Heureusement, leur projet est contrecarré par la protestation de citoyens et du gouvernement municipal. Le CP fermera la grandiose gare du Palais de la ville de Québec en 1976, mais heureusement celle-ci sera rouverte quelques années plus tard par VIA Rail. Une réouverture similaire pour la vieille gare d'Ottawa demeure utopique à cause de problèmes logistiques et financiers.

Une partie des arguments du projet de relocalisation de la gare d'Ottawa est pleinement justifiée et même bénéfique tant pour les transporteurs que pour la ville comme, par exemple, l'élimination des passages à niveau problématiques. Néanmoins, il en existait peu en direction de la gare et le triage des voitures coach était bien aménagé. En résumé, il n'y avait pas de raison valable de fermer cette gare, et ce à grands frais pour les contribuables et le transport public; cela aurait pu et aurait dû être évité.

À Washington, une autre capitale nationale, les trains continuent d'entrer dans la grande gare Union du centre-ville, construite à la même époque que celle d'Ottawa. Il semble que, dans cette ville, le bon sens prédomine.

This article is partially based on information obtained from a feature written by Dave Stremes for the September, 1991 issue of Branchline magazine, the publication of the Bytown Railway Society. Canadian Rail contained a feature article and Photo Gallery on Ottawa Union Station in its July - August 1966 issue, this is available on the Exporail / CRHA website. Any opinions expressed in the current work are those of the author.

Cet article est partiellement basé sur un article de fond rédigé par Dave Stremes, paru dans l'édition de septembre 1991 du magazine Branchline de la Bytown Railway Society. Le Canadian Rail contient aussi un article et des photos de la gare Union d'Ottawa dans son édition de juillet-août 1966, disponible sur le site Exporail/ACHF. Toutes les opinions exprimées dans cet ouvrage sont de l'auteur.



Heritage Business Car

September - October, 2016

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



CRHA Archives, David Jenkins donation

Photo caption corrections for July-August, No. 573

Our member Brian Manning from Kamloops, British Columbia writes: Two things I must point out. On page 151 the photo at the bottom is NOT going to Seattle. This is Kamloops Lake as seen from the train on the CN track on the north side, looking across at the CPR tuck along the south side in the vicinity of Cherry Creek.

Secondly, on page 154 that is not Revelstoke station in the VIA photo, that is the CNR downtown Kamloops station looking west. (Brian Kelly)

Our long-time member David Henderson writes

As you know, I was involved in the transition of Canadian Rail from its former corner-stapled mimeographed newsletter format to the more magazine-like version ... and I've always felt like it was a little part of my legacy ...

So this is a long-overdue note to pass on my congratulations to you and your team for what you've been doing to impart such superb quality into this very important publication.

The latest issue, with its generous splashes of colour, and interesting layout, bring Canadian Rail way beyond anything I was ever able to envision back in the days of simple office offset printing machines that, back then, seemed so advanced. You folks have taken excellent advantage of improving technology, adding your own hours-and-hours of time and talent, to bring the magazine and its related Communications even further.

It is nice to know that what we all worked so hard on so long ago continues to thrive and be in such good capable hands.

Thanks for the time and dedication. It really shows! (David Henderson)

From Derek Boles

I am humbled and flattered to be the recipient of the CRHA 2015 Lifetime Achievement Award. I had no idea that you Montreal folk were aware of my activities other than my published work! Thank you very much.

I would like to correct that I am not the chair of the Toronto Railway Museum. I was briefly the second president of the Toronto Railway Historical Association several years ago. That honour now correctly goes to Phil Spencer and his predecessor Orin Krivel who have successfully navigated the considerable political shoals of establishing a railway museum on some of the most valuable real estate in Canada.

I recall fondly my years as a teenage volunteer at the Canadian Railway Museum. I can't tell you how important that was in my process of becoming an adult and a lifetime railway enthusiast. I was so impressed to be taken seriously by people I admired and respected! I was in awe of people like Omer Lavallee and Dr. Nicholls.

I am delighted that you both continue to be such mainstays of Exporail and the CRHA. What you have accomplished there is a model of how to do things right for any other rail museum. I also have fond memories of Fred Angus and Charlie DeJean, among others. (Derek Boles)

Marie-Claude Reid to retire in June, 2017

It was announced at the Annual General Meeting of the members of the Association on September

24, 2016 that the Executive Director of the Association, Marie-Claude Reid, would be retiring from this position on June 2, 2017, after an illustrious career of 25 years.

The members unanimously adopted a resolution thanking Marie-Claude for her devotion to and guidance of the Association, as well as her leadership in the transformation of Exporail, the Canadian Railway Museum, owned and operated by the Association, into

the world-class railway museum it is today. Marie-Claude was also voted an Honorary Life Member of the Association.

At the same time, it was announced that Nadine Cloutier, Director of operations at Exporail, would become Executive Director of the CRHA on April 1st 2017. (James Bouchard, Secretary)

Announce de la retraite de Marie-Claude Reid en juin 2017

Lors de l'Assemblée Générale Annuelle des membres de l'Association le 24 septembre 2016, il a été annoncé que la Directrice générale de l'Association, Mme Marie-Claude Reid, prendrait sa retraite de ce poste le 2 juin 2017, après une carrière de 25 ans.

Les membres ont adopté à l'unanimité une résolution remerciant Marie-Claude pour sa gouvernance et son dévouement à la direction de l'Association, ainsi que son leadership dans la transformation d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien, propriété de et exploité par l'Association, en le Musée ferroviaire de classe mondiale qu'il est aujourd'hui. Marie-Claude a également été élue membre honoraire à vie de l'Association.

À la même occasion, il a été annoncé que Nadine Cloutier, directrice des opérations de l'Association (d'Exporail) assumerait le poste de Directrice générale le 1er avril 2017. (James Bouchard, Secrétaire)



C. Stephen Cheasley congratulating Marie-Claude Reid
C. Stephen Cheasley félicitant Marie-Claude Reid.



C. Stephen Cheasley congratulating Nadine Cloutier
C. Stephen Cheasley félicitant Nadine Cloutier.



All the permanent staff of Exporail was there too. From the left: C. Stephen Cheasley, Jean-Paul Viaud, Nadine Cloutier, Jessica Mouton, Bruno Cordellier, Marie-Claude Reid, Maurice Binette, Stéphane St-Marie, Gilles Bouthillier, Jacques St-Gelais, Daniel Laurendeau

L'entier personnel permanent d'Exporail était aussi présent. De gauche à droite: C. Stephen Cheasley, Jean-Paul Viaud, Nadine Cloutier, Jessica Mouton, Bruno Cordellier, Marie-Claude Reid, Maurice Binette, Stéphane Ste-Marie, Gilles Bouthillier, Jacques St-Gelais, Daniel Laurendeau.

City of St. Lambert, Quebec inducted into the Canadian Railway Hall of Fame



Stephen Cheasley

On Saturday, August 27, 2016, under sunny skies, a ceremony was held at Parc de la Gare in Saint-Lambert, Quebec, to mark the induction of the City of Saint-Lambert into the Canadian Railway Hall of Fame in the Communities category. CN presented a plaque to recognize more than 100 years of collaboration with the City of Saint Lambert and to thank the City of Saint Lambert and its citizens.

Among the persons attending the event was Sean Finn, CN Executive Vice-President, Corporate Services and Chief Legal Officer, C. Stephen Cheasley, President of the Canadian Railroad Historical Association (CRHA) and Lorne Perry, author of the recent book, *St. Lambert, A Train of Thought*, published in English and French by the CRHA. (Stephen Cheasley)

Wreck of CPR D10 694 discovered in Lake Superior 106 years later

This past July, the remains of CPR 694, which had derailed on June 9, 1910 and fallen into the depths of Lake Superior was found. The engine leading Extra 694 had left Schreiber, Ontario, in the late evening of June 9, 1910, heading east with a short freight. At approximately 04:00 about 1 mile west of Mink Tunnel, while travelling at about 35 mph, it struck a large boulder that had fallen onto the track and derailed with the engine, tender and two cars falling into the Lake.

The engineer, F. Wheatley and fireman E. Clark drowned in the accident; Wheatley's body was recovered but not Clark's. The head end brakeman, J. McMillan, jumped

from the engine moments before the collision, but was killed when he slammed into the fallen rock.



The story of the wreck has long been part of the folklore in the area of Schreiber but the depth of the lake at the point where the accident happened had prevented recovery.

In 2014, divers Terry Irvine, Ron Benson, Todd Janquart, and Dave Schlenker started a search for the wreck. They found the remains of two cars and the pony

wheels of a locomotive, but not the main part of the engine. Two years later Tom Crossman, using information gained from the 2014 dives, and equipped with his own boat, side-scan sonar and a remotely operated vehicle (ROV) and assisted by a number of people from the Schreiber area had more success.

"Two-hundred feet away (from the boxcar) was the locomotive, kind of tucked in on that rock face. ... it just blended in among the vehicle-size boulders that were there," Crossman said. "It's pretty broken up. The wheels are still all connected to the drive arms, but it's pretty damaged. ... It was pretty short work for something that had been missing so long. But the advantage I had was my time on the bottom is



Duluth News Tribune

unlimited with the ROV, and that's the struggle that Terry and those guys had — they might have 20 minutes of bottom time, so their search time was just so much shorter."



Terry Irvine

While the wreckage had been found, there's still some more detailed work to be done. The builder's plate is missing which would provide definitive identification.

The locomotive is probably too damaged to be raised, but other items could be recovered if authorities grant permission. The hope is that any such items would become part of the Schreiber Railway Museum collection. (Branchline - Bytown Railway Society, February 2000; Duluth News Tribune edited)



CPR 696 a similar locomotive to 694 which was lost in Lake Superior. CRHA Archives, fonds Corley

La 696 du CPR, une locomotive similaire à la 694 qui fut perdue au fond du lac Supérieur, Archives ACHF, Fonds Corley

City of Vancouver buys CPR Arbutus Corridor

After 16 years of negotiation, some of it rancorous, Canadian Pacific Railway and the City of Vancouver BC have agreed to terms for the sale of the Arbutus Corridor to the City for \$55 million. The agreement also allows CP to share in future proceeds on the eventual development or sale of corridor parcels.

The \$55-million price, falls about halfway between the \$20-million the city had said was its best offer two years ago and the \$100-million that CP was demanding.



British Columbia Electric Railway (BCER) cars 1224 and 1219 ascending the stiff grade from Strathcona East station to Strathcona West (37 th. Avenue) south-bound on the 'Arbutus Corridor' on May 21, 1951. The train was headed to Marpole, its final destination. Geoff Meugens, Henry Ewert collection

Le 21 mai 1951, les unités 1224 et 1219 du British Columbia Electric Railway (BCER) gravissent la sévère pente de la gare Strathcona East à celle de Strathcona West (près de la 37e Avenue), en direction sud à travers le « corridor Arbutus ». Le train se dirige vers Marpole, sa destination finale. Geoff Meugens, collection Henry Ewert

The Corridor was that part of the Vancouver and Lulu Island Railway which ran from False Creek, south roughly paralleling Arbutus Street and West Blvd. to Marpole on the North Branch of the Fraser River although the connection across False Creek disappeared in the early 1980's as the use of the False Creek area changed from industrial to residential and entertainment.

CPR took possession of the V&LI in 1901 and in 1905 leased it to British Columbia Electric. BCE ran an interurban passenger service on the Arbutus branch from Stevenson to downtown Vancouver until 1952, and continued to provide freight service until the CPR did not renew the lease in 1985. Freight service was continued by CPR on the line until June, 2001, when the last freight customer, the Molson Brewery on False Creek, turned to using trucks.

The area along the line to Marpole is mostly residential and includes the western edge of the Shaughnessy neighbourhood, one of Vancouver's most expensive residential areas. With the cessation of freight service, residents began to encroach on the land in many cases setting up community gardens.

CPR at the end of the 20th C decided to sell the property for residential development which the City stopped by declaring the land a transportation corridor. CPR fought the zoning change all the way to the Supreme Court but failed to overturn the zoning.

During the planning for the Canada Line,

consideration was given to using the Arbutus Corridor as part of the route, but the idea was dropped in favour of a more easterly route that would serve more people.

More recently, CPR moved to reclaim the route for the storage of rail cars, an action that included tearing up the community gardens and reminding residents that they were trespassing on railway land. (CBC, City of Vancouver)

Route 514 Cherry Streetcar Route Opens in Toronto



Adam Zhelka

Recently people gathered at Distillery Loop to see a convoy of streetcars

(Peter Witt 2766, PCC 4500, CLRV 4140, ALRV 4225 and Flexity LRV 4421) and to hear speeches from area councillors, members of provincial and federal parliaments, and Toronto Mayor John Tory. Attendees then boarded TTC Flexity LRV

4421 for a free ride from Distillery Loop to Dufferin Gate Loop and back.

Toronto's 514 streetcar route officially opened to the public on June 19, 2016, with cars running between the Dufferin Loop and Distillery Loops joining two residential areas, Liberty Village in the west and the converted Pan American Games athletic village in the Distillery District. Only a short distance from the Distillery Loop to King Street represents new trackage as most of the route runs along King Street augmenting service on the busiest part of the 504 King streetcar line.

The 514 Cherry streetcar is the first phase of a network of streetcars on private right-of-way through the redeveloping Toronto Port Lands. Plans call for streetcar

tracks to be extended south from Distillery Loop under the railway corridor to continue west along the waterfront. These future extensions, however, require at least \$300 million in capital funding, as yet not secured. (Transfer Points - Toronto Transportation Society, Toronto Star)

Restoration is progressing on Burlington Junction Station

Burlington Junction Station was constructed by the Grand Trunk Railway in 1906 to replace one destroyed by fire. It was locally known for many years as Freeman Station as it was located in the hamlet just to the north of Burlington, ON. The Station has served the GTR, CN, CP, Via Rail and GO Transit over the years until 1988 when it was made redundant by the construction of the GO Transit Station on Fairview Street, and the GO/Via station at Aldershot.

Because of track expansion in 2005, it became necessary to move the Station. It was donated to the City of Burlington which moved it to temporary storage at the Fairview Street Firehall. but when it became necessary to expand the firehall in 2011, a new location had to be found.

To this end, a committee of concerned citizens, the Friends of Freeman Station, was formed in 2011. In March of 2014 the Station was relocated to an adjacent leased property and placed on a permanent foundation and basement. Using volunteer labour, donations and sponsorships restoration work has progressed including stabilization and structural rebuilding, interior refurbishment, rewiring, and painting. Much still remains to be done in order to be ready for the planned opening on July 1, 2017 to celebrate Canada's sesquicentennial. Further funding is essential in order to complete the work.

Anyone interested in contributing to or participating on this project can contact Friends of Freeman Station at its Website www.freemanstation.ca (Ron Danielsen)



Canadian Pacific Railway RSD-17 8921 gets a new paint-job



The Elgin County Railway Museum in St. Thomas, ON have on display CPR RSD-17 8921 which is painted in the CPR multi mark colours. The locomotive was the only RSD-17 built in Canada. Montreal Locomotive Works in 1957 built the unit as a demonstrator in the hope of receiving orders from Canadian railways. However after 17 months of tests on Canadian railways (CP – 8 months, CN 4 months, PGE 5 months), it returned to MLW's Montreal plant with no orders. One year later it was sold to CPR.

It was used on the CP mostly for transfer work between CP's Agincourt Yard and various local Toronto

Yards and then at St Luc where it handled transfers in the Montreal Terminals. At Toronto it was nicknamed The Empress of Agincourt, a reference to the name of CP Steamships liners. While at Montreal, the nose was chopped to permit better visibility. However continuing problems with its trucks caused it to be retired in 1995.

Because of it being Canada's only RSD-17, CPR sought a group willing to preserve it. So in 1997, 8921 was donated to the Elgin County Railway Museum (without its engine) where it underwent a major cosmetic paint job in 2007.. (Elgin County Railway Museum)

BACK COVER TOP: Gable detail on the Canadian Northern Station built in 1912 at Dauphin, Manitoba. Douglas Smith
 HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: *Détail du pignon du toit de la gare du Canadian Northern construite, en 1912, à Dauphin, Manitoba. Douglas Smith*

BACK COVER BOTTOM: The activity under the trainshed at Ottawa Union Station was still quite busy as the evening trains prepare for their scheduled departures during a mid-50's summer night.

The engineer in Canadian National 5289 awaited the highball to begin his Ottawa-Montreal run.

Three tracks over also preparing for its night departure, is a class U-4-b, 4-8-4 CNR 6400 one of five such streamlined steam locomotives on the Canadian National roster. In 1939 CNR 6400 was displayed at the World's Fair in New York City.

On the adjacent track was Canadian Pacific's 4-6-2 1231 getting ready for a departure later that evening.

Meanwhile on track one, which skirts the Rideau Canal, was a late arriving CNR baggage-passenger train behind Pacific 5572.

Ottawa Union Station, once known as the Grand Trunk Central Station was located across from the famous Hotel Chateau Laurier on Wellington Street. The hotel and station were connected by a pedestrian tunnel.

Original artwork by Larry Fisher a world renowned transportation artist and reproduced in Canadian Rail with permission. Copyrights and reproduction rights are exclusive of the artist Larry Fisher and his agent and publisher Heritage Art Editions, Inc. LaSalle, Ontario, Canada. www.heritagearteditions.com

Larry Fisher's *Master of Rail Art* Collector Book can be purchased at the Exporail boutique as can a selection of blank railroad themed greeting cards.

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : L'activité sous l'abri des trains de la gare Union d'Ottawa était encore intense alors que les trains de soir sont préparés pour leur départ indiqué, au cours d'une soirée d'été du milieu des années 1950.

Le mécanicien de la locomotive 5289 du Canadien National attend le signal de départ pour son trajet d'Ottawa à Montréal.

Trois voies vers le bas, attendant aussi son départ en soirée, on aperçoit la 4-8-4 U-4-b 6400 du CNR, une des cinq locomotives carénées de ce type sur le tableau d'équipement de la compagnie. En 1939, la 6400 fut exhibée à l'Exposition universelle présentée dans la ville de New York.

La 1231, une 4-6-2 du Canadien Pacifique, se trouve sur la voie adjacente, elle aussi en préparation de son départ plus tard ce soir-là.

Entretemps, sur la voie numéro un qui longe le canal Rideau, un convoi de passagers du CNR arrive, en retard, derrière la 5572, une locomotive de type Pacific.

La gare Union d'Ottawa, auparavant connue comme la Gare Centrale du Grand Trunk, était située sur la rue Wellington, en face du réputé hôtel Château Laurier. La gare et l'hôtel étaient reliés par un tunnel pour piétons.

Ce tableau original de Larry Fisher, un artiste reconnu à travers le monde pour ses œuvres montrant les formes de transport, est reproduit dans Canadian Rail avec permission. Les droits d'auteur et de reproduction sont détenus exclusivement par l'artiste Fisher, son mandataire et l'éditeur Heritage Art Editions, Inc., de LaSalle, Ontario, Canada. www.heritagearteditions.com

Le livre pour collectionneur intitulé Master of Rail Art de Larry Fisher peut être acheté de la Boutique Exporail, ainsi qu'une série de cartes de souhaits sans texte illustrant des sujets ferroviaires.

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

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

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



Canadian Rail

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

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

