

- The Origins of the Canadian Northern Railway
Part 4 – Halcyon Days
- Stan's 2016 Photo Gallery
- Business Car

- Les origines du Canadian Northern Railway
Partie 4 : Les jours heureux
- Les photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire

No. 576 • JAN./JAN. - FEB./FÉV. • 2017



CANADIAN RAIL





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/Prix de détail suggéré : \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

The Origins of the Canadian Northern Railway, Part 4 – Halcyon Days / <i>Les origines du Canadian Northern Railway Partie 4 : Les jours heureux</i> , by / par Douglas N. W. Smith	3
Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan, by / par Stan Smaill.	46
Heritage Business Car / Le patrimoine ferroviaire	59

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 2017:

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 McMin

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: During 2016 Central Maine & Quebec #9017, a former CP Rail SD40-2F unit, was painted in a commemorative Bangor & Aroostook paint scheme. CMQ's other ex-CP "Red Barns" have also been repainted into the new CMQ colours of blue and gray arranged on the locomotives in the style of CP's maroon and gray diesel colours of the 1960's.

The 9017 and its blue and gray partner #9020 are shown at the east end of Foster siding after one of the first snowfalls of the season lifting two gondola cars before continuing to Sherbrooke, Quebec on Nov 19, 2016. Ken Goslett

PAGE COUVERTURE: Au cours de 2016, la locomotive numéro 9017 du chemin de fer Central Maine & Québec, une SD40-2F ex-CP Rail, a été repeinte pour commémorer la livrée de celles du Bangor & Aroostook. Les autres « Red Barns » ex-CPR du CMQ ont aussi été repeintes aux couleurs bleu et gris de la nouvelle livrée de la compagnie agencée sur les locomotives dans un style rappelant la livrée marron et gris de celles du CPR au cours des années 1960.

Le 19 novembre 2016, après l'une des premières chutes de neige de la saison, la 9017 et sa compagne bleu et gris numéro 9020 apparaissent à l'extrémité est de la voie d'évitement de Foster alors qu'elles en sortent deux wagons-tombereaux avant de continuer vers Sherbrooke, Québec. 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 4 – Halcyon Days

by Douglas N W Smith

Translation: Jean-Maurice Boissard

Les origines du Canadian Northern Railway Partie 4 : Les jours heureux

Par Douglas N W Smith

Version française : Jean-Maurice Boissard



A long eastbound freight, probably moving the fall grain crop, fails to attract the attention of the duck hunters in Baudette, Minnesota. The image shows the long wooden trestle built on the Canadian side of the border. Beaudette Depot Preservation Alliance

Un long convoi de fret vers l'est, probablement le transport de la récolte de céréales d'automne, ne parvient pas à attirer l'attention des chasseurs de canard à Baudette, Minnesota. L'image montre le long pont à chevalet en bois construit du côté canadien de la frontière. Beaudette Depot Preservation Alliance.

THE PUSH TO THE LAKEHEAD

“If the work is not completed by the times specified in the contracts, there will be blood on the moon because we will go for the contractors as we have the right under our contracts with them to put men to work to complete it in time and charge it to the contractors.” - Donald Mann responding to a query as to whether the O&RR would be finished in time to handle the 1901 grain crop, Portage la Prairie News, June 5, 1901

When Mann was asked by a reporter if the Winnipeg-Port Arthur line would be finished in time to handle the 1901 crop, the O&RR had completed 125 miles of track west of Stanley to Atikokan. The following contracts had been let to complete the line from Port Arthur to Winnipeg: J W Stewart to grade from the end of track near Atikokan to Fort Frances by August 15th,

LA POUSSÉE VERS PORT ARTHUR

« Si le travail n'est pas terminé dans les délais spécifiés aux contrats, ça va chauffer ! Car nous allons rappeler aux entrepreneurs que nous avons droit en vertu de nos contrats avec eux de mettre des hommes au travail pour terminer à temps et nous leur enverrons la facture ». Donald Mann répondant à une question à savoir si l'O & RR serait terminé à temps pour transporter la récolte céréalière de 1901, Portage la Prairie News du 5 juin 1901.

Quand un journaliste demande à Mann si la ligne Winnipeg-Port Arthur sera terminée à temps pour transporter la récolte de 1901, l'O & RR a achevé la pose de 201 km (125 mi) de voie à l'ouest de Stanley à Atikokan. Les contrats suivants sont accordés pour compléter la ligne allant de Port Arthur à Winnipeg : J W Stewart, de la fin de la ligne près d'Atikokan jusqu'à

D W Barclay & Co to grade from Rainy River to Fort Frances by August 31st, the American Bridge Company to complete the Rainy River Bridge by August 15th, and the Canadian Bridge Company to complete the bridge over the Red River at Winnipeg by September 1st.

Fort Frances d'ici le 15 août; DW Barclay & Co, de Rainy River jusqu'à Fort Frances d'ici le 31 août; l'American Bridge Company pour achever le pont sur la Rainy River d'ici le 15 août; et la Canadian Bridge Company pour terminer le pont sur la rivière Rouge à Winnipeg d'ici le 1er septembre.

**TABLE 1
RAILWAY EQUIPMENT IN USE ON O&RR CONSTRUCTION**

	<i>Oct 2, 1900</i>	<i>July 14, 1901</i>
Engines	5	12
Passenger Coaches	3	2
Combination	1	1
Official Car	-	1
Vans	6	4
Box Cars	40	19
Flats	200	300
Flanger	-	1

Source: Department of Railways and Canals, RG12, Volume 1889, Library Archives Canada

All appeared in order to complete the line by October 1, 1901, the date specified on the 1898 agreement with the Manitoba government. The fall date was important to have the new line available to move the grain harvest. This would mitigate any blockade on the CPR and provide farmers the rate of 2 cents a hundredweight on grain shipments promised in the 1898 agreement. Also it would break the stranglehold that the CPR had enjoyed over the grain trade for almost two decades with its monopoly over prairie elevator construction, shipping rates and terminal elevators at the Lakehead. But when Mann told the Portage la Prairie News reporter that the contracts called for a completion date of September 1st, he was putting a brave front on a difficult situation.

Tout semble prêt pour que la ligne soit terminée avant le 1er octobre 1901, date précisée dans l'entente de 1898 avec le gouvernement du Manitoba. Cette date d'automne est importante afin que la nouvelle ligne puisse transporter la récolte de céréales. Cela permettrait d'atténuer le monopole du CPR et de retourner aux agriculteurs les 2 cents par 100 livres sur les expéditions de céréales alors promis dans l'accord de 1898. En outre, cette ligne mettrait fin à la mainmise du CPR sur le commerce du grain depuis près de deux décennies avec son monopole sur la construction des élévateurs dans les Prairies, les tarifs d'expédition et les élévateurs terminaux à Fort William. Mais quand Mann dit au journaliste du Portage la Prairie News que la date d'achèvement prévue aux contrats est le 1er septembre, il se montre plutôt présomptueux compte tenu de la situation difficile.

POPULARITY IS FLEETING

With all construction efforts dedicated to finishing the main line Port Arthur, settlers in the northern hinterland were frustrated. The Swan River Star says the suspension of work on the extension of the Canadian Northern for this season and the one mail service a week have not engendered the most kindly feelings in the breast of Swan River pioneers for the management of the railway. Source: Winnipeg Free Press, Sept 28, 1901

LA POPULARITÉ EST ÉPHÉMÈRE

Tous les efforts de construction étant consacrés à la finition de la ligne principale de Port Arthur, les colons dans l'arrière-pays nordique sont frustrés. Le Swan River Star affirme que la suspension des travaux d'agrandissement du Canadian Northern pour cette saison et un seul service postal par semaine n'ont guère engendré de bons sentiments au sein des pionniers de la rivière Swan pour la gestion du chemin de fer. Source: Winnipeg Free Press, 28 septembre 1901

As of June 5th, there remained 143 miles of line to construct between Atikokan and Beaver Mills, the western end of the O&RR. This included the most challenging part of the line – the 87 miles east of Fort Frances required almost continuous bridging and rock excavation work through country that was made up of either rock hills or water courses. The most difficult section was the six miles of line over the northwest arm of Rainy Lake, lying four miles east of Fort Frances. Going eastward, the first 2.5 mile long section across the northwest arm of Rainy Lake linked four islands with over 9,300 feet of pile trestles. The next 1.5 miles featured pile trestles at the 1,590 foot Red Gut crossing and the 2,010 foot Bear Pass crossing. Captain F Crandall, Resident Manager for Seaman & Company, bridge and tie contractors for the CNoR, stated at the end of April that the bridge and trestles in the 30 miles of line east of Fort Frances would consume 10 million feet of timber for bridges and trestles. The Montreal Gazette reported that the cost of this work would be \$1 million.

Work began on the western end of the O&RR in the spring of 1901. The opening of rail service from Winnipeg to Beaudette in November 1900 provided a route to forward construction materials to this remote area. While a bridge was being built across the Rainy River from Beaudette, construction materials for the rail line were ferried across the river to Beaver Mills, Ontario. The 56 mile section from Beaver Mills to Fort Frances was the easiest part of the line to build as it ran through agricultural land. In mid May Chief Engineer White

Au 5 juin, il reste 230 km (143 mi) de ligne à construire entre Atikokan et Beaver Mills, l'extrémité ouest de l'O & RR. Cela comprend la partie la plus difficile de la ligne - les 140 km (87 mi) à l'est de Fort Frances nécessitant des travaux de ponts et d'excavation presque continus à travers un paysage de collines rocheuses et de cours d'eau. La section la plus difficile est les 10 km (6 mi) de la ligne sur le bras nord-ouest du Rainy Lake, à 6,5 km (4 mi) à l'est de Fort Frances. En allant vers l'est, la première section de 4 km (2,5 mi) de long à travers le bras nord-ouest du lac Rainy relie quatre îles avec plus de 2 830 m (9 300 pi) de ponceaux sur chevalet. Les prochains 2,5 km (1,5 mi) jusqu'au croisement de Red Gut en demande 500 m (1 590 pi) de plus et au passage de Bear Pass, encore 600 m (2 010 pi). Le capitaine F Crandall, gestionnaire résident de Seaman & Company, entrepreneurs pour les ponts pour le CNoR, déclare à la fin d'avril que le pont et les chevalets pour les 48 km (30 mi) de ligne à l'est de Fort Frances exigeront 10 millions de pieds de bois. (NDT : s'il s'agit de 10 millions de pmp : pieds mesure de planche, ceci correspondrait à environ 910 000 m³ apparent). La Gazette de Montréal indique que ces travaux coûteront 1 million de dollars.

Les travaux commencent à l'extrémité ouest de l'O & RR au printemps de 1901. L'ouverture du service ferroviaire de Winnipeg à Beaudette, en novembre 1900, permet d'acheminer les matériaux de construction vers cette région reculée. Pendant la construction d'un pont sur la rivière Rainy à Beaudette, des matériaux de construction pour la ligne de chemin de fer sont

TABLE 2
REPORTS ON PROGRESS OF CONSTRUCTION OVER RAINY LAKE
BY E V JOHNSON, GOVERNMENT INSPECTOR
Mile 205 to Mile 208

	<i>Bridging To Be Done</i>	<i>Report of July 14, 1901</i>	<i>Report of October 31, 1901</i>
From Mile 205 to Island No. 4	3,000 foot trestle	Nothing done	43% done
On Island No. 4		3,000 cubic yards of rock yet to remove	Complete
From Island No. 4 to No. 3	1,740 foot trestle	Nothing done	75% done
From Island No. 3 to No. 2	1,800 foot trestle	Piles all in place and capped	Complete
From Island No. 2 to No. 1	2,010 foot trestle	About half driven and capped	Complete
On Island No. 1		Not much rock work done	2,500 cubic yards of rock to take out
From Island No. 1 to Mainland	810 foot trestle and one 80 foot truss span bridge	Nothing done	Piling complete, Bridge still to be erected

Source: Department of Railways and Canals, RG12, Volume 1889, Library Archives Canada

announced that the right-of-way from Beaver Mills to Fort Frances had been cleared. On August 21st it was reported that grading extended about 35 miles from Beaver Mills to a point near Emo, the bridge over the Pine River has just been completed, and track laying had commenced from Beaver Mills.

transportés par traversier jusqu'à Beaver Mills, en Ontario. La section de 90 km (56 mi) de Beaver Mills à Fort Frances est la partie de la ligne la plus facile à construire puisque sur des terres agricoles. À la mi-mai, l'ingénieur en chef White annonce que l'emprise de Beaver Mills à Fort Frances est déblayée. Le 21 août, on signale que le terrassement s'étend sur environ 56 km (35 mi) à partir de Beaver Mills jusqu'à un point près d'Emo; le pont sur la rivière Pine est achevé et la pose de la voie a commencé à Beaver Mills.



A group of laborers relax while returning from a day's work on the CNoR line east of Emo, Ontario. – River of Time: History of Emo

Un groupe de travailleurs se détendent à leur retour d'une journée de labeur sur la voie du CNoR, à l'est de Emo, Ontario – River of Time : History of Emo

REVENUE FROM NEW DIVISION POINTS

Two division points, Rainy River and Atikokan, were established along the line. Both were creations of the CNoR on empty land, which the company laying out the townsites. Atikokan, about 142 miles west of Port Arthur, was literally in the middle of a wilderness until the CNoR decided to locate its division point there.

Rainy River followed a course of development similar to that at Dauphin. In 1895 a Minnesota lumberman moved a small sawmill down the Rainy River by raft to a point where the O&RR had plans to build a railway bridge. In 1898, the Beaver Mills Lumber Company, owned by J.H. Hughes and Long, bought the mill. The mill hands and their families built shacks around the mill and the settlement became known as Beaver Mills. In 1901 Rat Portage Lumber Company bought the Beaver Mills Lumber Company mill and timber interests. The new owner installed bigger and better machinery. The mill's capacity soon grew to 200,000 feet a day, with 200 men being employed in the saw mill. While

LES RECETTES DES NOUVEAUX POINTS DE DIVISION

Deux points de division, Rainy River et Atikokan, sont établis le long de la ligne. Toutes les deux sont des créations du CNoR sur des terrains vides, que l'entreprise destine à des lotissements. Atikokan, environ 229 km (142 mi) à l'ouest de Port Arthur, est littéralement au milieu de la nature sauvage jusqu'à ce que le CNoR décide d'y localiser son point de division.

Rainy River suit un développement semblable à celui de Dauphin. En 1895, un bûcheron du Minnesota déplace une petite scierie dans la rivière Rainy en rafting jusqu'au point où l'O & RR prévoit de construire un pont ferroviaire. En 1898, la Beaver Mills Lumber Company, propriété de J.H. Hughes et Long, achète le moulin. Les ouvriers de la scierie et leurs familles construisent des cabanes autour de l'usine et le village devient connu sous le nom de Beaver Mills. En 1901, la Rat Portage Lumber Company achète l'usine de Beaver Mills Lumber Company et les intérêts forestiers. Le nouveau

the hope for large scale development of iron deposits failed to reach fruition until the 1940s, lumber proved to be a major traffic source along the O&RR.

The Ontario end of the Ontario & Minnesota Bridge Company structure was about a mile east of the mill. Mackenzie and Mann decided to capitalize on situation and purchased the vacant land for its division point. About October 9, 1901, the CNoR issued a circular stating that station at Beaver Mills had been renamed Rainy River. Townsite lots were auctioned on November 19, 1901. About 60 lots were sold at prices ranging from \$150 to \$175. The railway erected a ten stall roundhouse, 1.5 miles of yard tracks and a station. The station, which was extensively expanded in 1918, now serves as Rainy River's town hall. Source: Various issues of Winnipeg Free Press

propriétaire installe de plus grandes et meilleures machines. La capacité de l'usine augmente rapidement à 200 000 pieds par jour, avec 200 employés dans la scierie. Alors que l'espoir d'un développement à grande échelle des gisements de fer ne se concrétise pas avant les années 1940, le bois d'œuvre s'avère être une source importante de trafic le long de l'O & RR.

L'extrémité ontarienne du pont de l'Ontario & Minnesota Bridge Company est à environ 1,6 km (1 mi) à l'est de la scierie. Mackenzie et Mann décident de capitaliser sur la situation et achètent le terrain vacant pour son point de division. Vers le 9 octobre 1901, le CNoR publie une circulaire indiquant que la gare de Beaver Mills a été rebaptisée Rainy River. Les terrains du lotissement sont mis aux enchères le 19 novembre 1901. Environ 60 lots sont vendus à des prix allant de 150 \$ à 175 \$. Le chemin de fer y construit une rotonde de dix stalles, 2,4 km (1,5 mi) de voie de triage et une gare. Cette gare, qui a été considérablement agrandie en 1918, sert maintenant de mairie à Rainy River. Source: Divers numéros de Winnipeg Free Press.

Despite their best efforts, the contractors were hampered by unexpected manpower shortages and a tight supply of rails and bridge materials caused by summer time strikes at American steel mills. The CNoR magnates began to hint that the contract date for completion would not be met when Mann told the Winnipeg papers on August 31st that the line should be completed by October 15th. Two weeks later, Mackenzie announced the O&RR would be completed by the end of October.

It was left to Premier Roblin to announce on September 30th that the line would not be finished as scheduled because of the extraordinary condition of the labour market and unfavourable wet weather. As a consequence, the reduction in rates would be deferred until the line was completed. Commenting on the Premier's announcement, Mackenzie put the blame for the delay on labour problems saying, "Men are hard to get and keep. I never knew them to be so restless as they are at present. We have lost 900 men up to date." Many of the men left to work on farms for the grain harvest as the farmers were paying higher wages.

The first good news was on October 10th when a construction train reached Fort Frances. This train also brought the first commercial freight shipments as merchants were eager to take advantage of the CNoR's all

Malgré tous leurs efforts, les entrepreneurs sont ralentis par des pénuries de main-d'œuvre inattendues et par un manque de rails et de matériaux pour les ponts, causés par les grèves de l'été dans les aciéries américaines. Les patrons du CNoR commencent à insinuer que la date prévue au contrat ne sera pas respectée lorsque Mann déclare aux journaux de Winnipeg le 31 août que la ligne devrait être terminée d'ici le 15 octobre. Deux semaines plus tard, Mackenzie annonce que l'O & RR sera terminé d'ici la fin octobre.

On laisse le premier ministre Roblin annoncer le 30 septembre que la ligne ne sera pas terminée comme prévu en raison de l'état extraordinaire du marché du travail et des conditions météorologiques défavorables. Par conséquent, la réduction des tarifs sera reportée jusqu'à ce que la ligne soit terminée. Commentant l'annonce du Premier ministre, Mackenzie impute ce retard aux problèmes de travail en disant: « Les hommes sont difficiles à obtenir et à garder. Je ne les savais pas aussi opportunistes qu'ils le sont actuellement. Nous avons perdu 900 hommes à ce jour ». Beaucoup sont partis travailler dans les fermes pour la récolte des céréales, les agriculteurs offrant des salaires plus élevés.

La première bonne nouvelle arrive le 10 octobre quand un train de construction atteint Fort Frances. Ce train apporte également les premières expéditions de



Rainy River was one of the division points established by the Canadian Northern between Winnipeg and Port Arthur. This busy yard scene shows seven through sidings to hold freight trains. The roundhouse and water tower are on the left and the large divisional station is alongside the main line in the mid distance above the caboose track. The narrow cupolas on the cabooses are an interesting feature. When James Cracknel served as a callboy at Rainy River in 1905, there were 30 to 35 crews operating east and 25 crews west of this division point and some 50 men were employed in the roundhouse and rip tracks. Rainy River Public Library

Rainy River était l'un des points de division établis par le CNoR entre Winnipeg et Port Arthur. Cette vue de la cour achalandée montre les sept voies de triage pour les trains de marchandises. La rotonde et le château d'eau sont à gauche et la grande gare divisionnaire est à côté de la ligne principale à mi-distance au-dessus de la voie de caboose. Les coupoles étroites sur les cabooses sont une caractéristique intéressante. Lorsque James Cracknel a servi d'avertisseur à Rainy River en 1905, il y avait de 30 à 35 équipages qui opéraient à l'est et 25 équipages à l'ouest de ce point de division et une cinquantaine d'hommes travaillaient dans la rotonde et sur les voies. Bibliothèque publique de Rainy River

rail route which was both faster than the former route using the CPR and Rainy River Navigation Company steamers from Kenora and as much as 75% cheaper. With rail service and cheaper freight rates, settlers began

marchandises commerciales, car les marchands désirent profiter des itinéraires ferroviaires du CNoR qui sont à la fois plus rapides que l'ancienne route empruntée par le CPR et les vapeurs de la Rainy River Navigation Company de Kenora, et jusqu'à 75 % moins cher. Avec le service ferroviaire et les tarifs de fret moins élevés, les colons commencent à s'installer sur les terres agricoles à l'ouest de Fort Frances.

EARLY NIMBYS

Even before the Port Arthur line was opened, the CNoR was experiencing higher levels of traffic. That fall it moved 600,000 bushels of grain through Pembina for further to the port of Duluth over the Northern Pacific. General Superintendent Hanna of the Canadian Northern (CNoR) took exception to an inference made in the evening edition of this paper that the additional whistling of locomotives of his company in Fort Rouge and the CNoR yards was without cause. Hanna stated that his company was handling nearly 200 per cent more business at the Winnipeg terminals over that done during the Northern Pacific regime. To keep up with the shunting, two engines were constantly employed in yard work, where but one was employed before in handling night work. To temper the complaints, Hanna issued instructions to the master mechanic to have engineers avoid all unnecessary whistling. Source – Winnipeg Free Press, October 18, 1901

LES PREMIERS NUAGES

Avant même l'ouverture de la ligne Port Arthur, le CNoR connaît des niveaux de trafic plus élevés. Cet automne (NdT : 1901), il a déplacé 600 000 boisseaux de grain par Pembina et plus loin jusqu'au port de Duluth avec le Northern Pacific. Le surintendant général Hanna du CNoR, s'est offusqué de l'insinuation faite dans l'édition du soir (NDT : du Winnipeg Free Press) comme quoi trop de sifflements des locomotives de sa compagnie à Fort Rouge et dans les triages du CNoR étaient injustifiés. Hanna déclare que son entreprise brassait près de 200 % d'affaires supplémentaires aux terminaux de Winnipeg par rapport à celles effectuées du temps du Northern Pacific. Pour faire face au besoin, deux locomotives opèrent constamment au triage, alors qu'avant, il n'y en avait qu'une seule à travailler de nuit. Pour calmer les plaintes, Hanna donne des instructions au maître mécanicien pour que les chauffeurs évitent tout sifflement superflu. Source - Winnipeg Free Press, 18 octobre 1901

The start of scheduled passenger service was delayed until November 15th to permit ballasting of the freshly laid track to be done. The first passenger service to Fort Frances consisted of a twice weekly mixed train to Rainy River which connected with the tri-weekly Rainy River-Winnipeg passenger train. Running time was twelve hours from Fort Frances to Winnipeg.

CANADIAN NORTHERN	
TRAIN SERVICE	
- TO -	
Fort Frances	
- AND -	
Rainy River Points	
Lv. Winnipeg Mondays and Fridays..	8.30
" Beaudette	17.09
" Rainy River	17.15
" Brentwood	17.55
" Stratton	18.20
" Barwick	18.44
" Emo	19.15
" La Vallee	19.45
Ar. Fort Frances	20.30
Lv. Fort Frances Tues. and Sat.	6.00
" La Vallee	6.45
" Emo	7.21
" Barwick	7.42
" Stratton	8.20
" Brentwood	8.44
" Rainy River	9.25
" Beaudette	9.30
Ar. Winnipeg	18.00

Advertisement with schedule of first passenger service to Fort Frances. Winnipeg Free Press, November 19, 1901

Le démarrage du service régulier de transport de passagers est retardé jusqu'au 15 novembre pour permettre le ballastage de la voie fraîchement posée. Le premier service de passagers à Fort Frances consiste en un train mixte bihebdomadaire pour Rainy River, jumelé au train de voyageurs trihebdomadaire Rainy River-Winnipeg. Le temps du trajet entre Fort Frances et Winnipeg est alors de douze heures.

Publicité avec l'horaire du premier service passager à Fort Frances. Winnipeg Free Press, le 19 novembre 1901

While the trains were running, the stations were not complete. Dominion Government Inspector E V Johnston found on his October 31st inspection that the Rainy River Station was about half finished. It was a large building containing ticket office, waiting rooms, dining room, customs office and apartment for agent's family. At Fort Frances only the frame of the station was up. The

Les trains circulent déjà alors que les gares ne sont pas terminées. L'inspecteur du gouvernement fédéral E. V. Johnston constate lors de son inspection du 31 octobre que la gare de Rainy River est à peu près à moitié terminée. C'est un grand bâtiment contenant la billetterie, les salles d'attente, la salle à manger, le bureau de douane et le logement pour la famille de l'agent. À Fort



Mackenzie and Mann made extensive use of steam shovels to clear the right of way for its new rail lines. This one was built by the Canada Foundry Company which started business in 1900.

Mackenzie et Mann utilisent intensivement des pelles à vapeur pour dégager l'emprise de leurs nouvelles lignes ferroviaires. Celle-ci a été construite par la Canadian Foundry Company qui a ouvert ses portes en 1900.

station at Brentwood was complete except for painting, the station at Pinewood had not yet been started, and the Emo station was only framed.

Meantime, the CNoR began work to completely relocate and greatly expand the Port Arthur terminal to handle massive amounts of grain. The former PAD&W facilities on the west side of downtown Port Arthur consisted of a small station, a two track yard and a two track engine house that could hold four locomotives. Poorly located and without any room for significant expansion as the PAD&W line was hemmed in by the CPR main line, the only way to create the necessary land for the large new yard was to fill in the shore of Lake Superior west of the PAD&W facilities. By the end of 1901, the CNoR erected on this landfill a twelve stall roundhouse (originally planned for seven stalls but the decision was made to expand it after the first seven stalls were completed in May) and laid two miles of yard tracks.

With the new main line running alongside the new yard, the original 1.5 mile section of the PAD&W west of Port Arthur would be downgraded and later abandoned. The CNoR freight trains began operating over the new main line alignment on October 13, 1901. Passenger trains continued to use the original PAD&W line to access the former PAD&W Port Arthur station.

The biggest delay in completing the line occurred on the 88 mile Atikokan-Fort Frances section. On October 31st, the Dominion Government Inspecting Engineer reported that the track had been laid for 40 miles beyond Atikokan. In the 23 miles of line to be built from the end of track to Rainy Lake, there remained major work on trestles with 125 bents being worked on

Frances, seule la charpente de la gare est érigée. La gare de Pinewood est terminée à l'exception de la peinture, la gare de Pinewood n'est pas encore commencée et seule la charpente de la gare d'Emo est terminée.

Entretemps, le CNoR commence le déménagement complet et le grand agrandissement du terminal de Port Arthur pour manutentionner de grandes quantités de grain. Les anciennes installations du PAD & W situées du côté ouest du centre-ville de Port Arthur se composent d'une petite gare, de deux voies de triage et d'une remise à deux baies pouvant accueillir quatre locomotives. Mal située et sans espace pour une expansion importante, la ligne du PAD & W étant entourée par la ligne principale du CPR, la seule façon d'augmenter les terrains nécessaires à un nouveau grand triage est de combler le rivage du lac Supérieur à l'ouest des installations du PAD & W. À la fin de 1901, le CNoR construit sur ce remblai une rotonde de douze stalles – initialement prévue pour sept stalles, la décision de l'agrandir ayant été prise après que les sept premières stalles eurent été achevées en mai – et pose 3,2 km (deux mi) de voies de triage.

La nouvelle ligne principale longeant le nouveau chantier, la section originale de 2,4 km (1,5 mi) du PAD & W à l'ouest de Port Arthur sera déclassée et abandonnée plus tard. Les trains de marchandises du CNoR commencent à circuler sur la nouvelle section de la ligne principale le 13 octobre 1901. Les trains de voyageurs continuent d'utiliser la ligne originale du PAD & W pour accéder à l'ancienne gare du PAD & W à Port Arthur.

Le plus grand retard pour compléter la ligne affecte la section de 141 km (88 mi) entre Atikokan et

and 243 had yet to be started, and there were about 7,000 cubic yards of rock to remove.

Fort Frances. Le 31 octobre, l'inspecteur du gouvernement fédéral signale que la voie est posée sur 64 km (40 mi) au-delà d'Atikokan. Dans les 37 km (23 mi) de ligne demeurant à construire de la fin de la voie jusqu'à Rainy Lake, il reste des travaux majeurs sur les chevalets avec 125 palées déjà faites et 243 encore à commencer, et environ 5 350 m³ (7 000 vg³) de roche à enlever.

**TABLE 3
O&RR CONSTRUCTION REPORTS BY DOMINION GOVERNMENT INSPECTOR
FROM STANLEY JUNCTION TO RAINY RIVER CONSTRUCTION**

<i>Date of Report</i>	<i>Distance Graded From Stanley Jct</i>	<i>Track Laid</i>	<i>Track Ballasted</i>	<i>Notes</i>
STANLEY JUNCTION TO FORT FRANCES – 212 MILES				
February 6, 1900	20 miles	20 miles	Partly ballasted 20 miles	Temporary trestle over Kaministiquia River 5 miles west of Stanley Jct
July 17, 1900	59 miles	35 miles	26 miles	Trestles completed to Mile 30
August 23, 1900	Not reported	38 miles	30 miles	Two 40,000 gallon water tanks and one combined station-freight shed built
November 16, 1900	Not reported	63 miles	56 miles	Three water tanks and three stations finished
July 26, 1901	Not reported	123 miles	Not reported	Kashabowie station completed; Grading done to Mile 153
October 17, 1901	Not reported	158 miles	Not reported	
November 18, 1901	Not reported	165 miles	Fully ballasted Mile 0 to Atikokan. First lift only for next 40 miles	Telegraph line to Mile 158; Atikokan station complete and 10 stall roundhouse nearly completed; Howe Truss Bridge framed and ready to erect over Seine River; 186 bents still to be driven are various points to complete bridging to Rainy Lake
Feb 9, 1902	212 miles	212 miles	Partly ballasted Mile 121 to 212	Between Mile 121 and 172 speed should not exceed 30 mph and from 172 to 212 15 mph
<i>Date of Report</i>	<i>Distance Graded From Rainy River</i>	<i>Track Laid</i>	<i>Track Ballasted</i>	<i>Notes</i>
FORT FRANCES TO RAINY RIVER – 56 MILES				
August 26, 1901	30 miles	Nil	Nil	20 miles from Rainy River to Mile 248 graded, grading done on remaining 10 miles in scattered sections
Oct 17, 1901	56 miles	56 miles	Not reported	
November 15, 1901	56 miles	56 miles	30 miles partly ballasted	Rainy River, Fort Frances, and Emo stations under construction Pinewood station being painted

Source: Department of Railways and Canals, RG12, Volume 1889, Library Archives Canada

**TABLE 4
STATIONS BUILT BETWEEN
PORT ARTHUR AND FORT FRANCIS IN 1901**

<i>Place</i>	<i>Miles From Port Arthur</i>	<i>Station Plan Number</i>
Mokomon	30.4	100-12
Glenwater	43.7	100-12
Mabella	57.6	100-12
Kashabowie	80.9	100-12
Quetico	105.0	100-12
Kawene	120.5	100-12
Atikokan	141.4	Special
Banning	158.9	100-12
Laseine	170.2	100-12
Mine Centre	189.3	100-12

Fort William Times Journal – Dec 3, 1901
Vigars & Co of Port Arthur have finished one of the largest lumber contracts ever given in this district. They provided the CNoR with material for 10 stations, 10 water tanks, and a 12 stall round house for Atikokan and Port Arthur. Nine stations and water tanks have been completed and the last one will be built [at Mine Centre] when the rails reach its site.

The rails reached Mine Centre, eight miles further on, in mid November. The rails had been pushed another ten miles on November 22nd. The Fort William Times Journal reported that the first passengers reached Mine Centre on December 3rd on a construction train. While the rails were creeping westward from Mine Centre, gangs began laying rails eastward from Fort Frances on November 20th.

Little information is available on the progress after this time as the work was taking place far from any population centres. CNoR Chief Engineer Thomas White told a reporter on December 23rd that the final 17 miles of track should be laid on December 29th. Official ceremonies to mark the union of the rails were scheduled.

THE RAILS ARE JOINED

“A pool of \$75 was created, the wager was based on the length of the last joining rail to fit the final gap. Mr T A Burrows (the CNoR Land Commissioner) won the pool, his number, 19 feet being the nearest.” – Portage la Prairie Review, January 8, 1902

Due to unforeseen delays, plans for the last spike ceremony were improvised leading to the unique situation of the CNoR holding separate 'last spike' ceremonies on two different days. Invitations had been issued to politicians, financiers, and other important personages to attend the last spike ceremony on

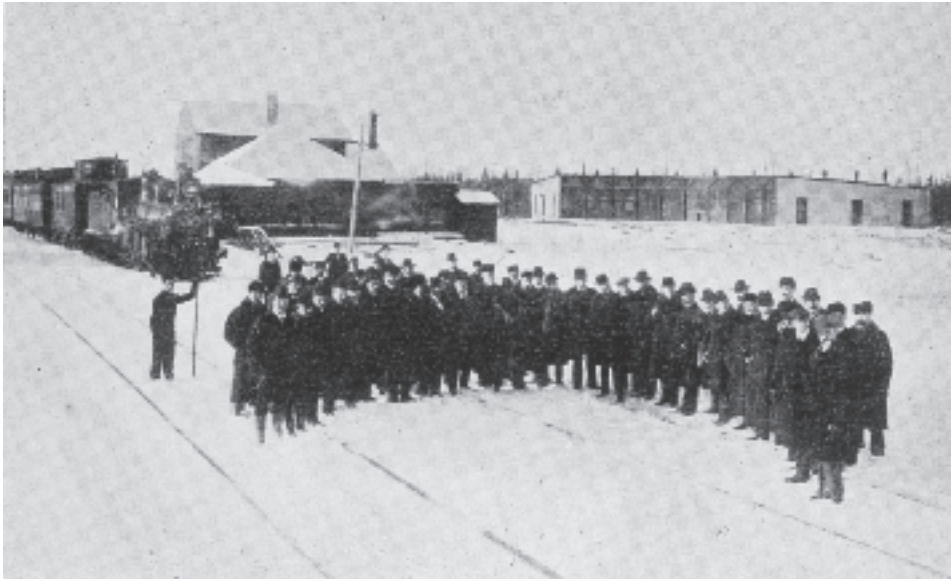
Les rails atteignent Mine Centre, 13 km (8 mi) plus loin, à la mi-novembre. Les rails ont encore avancé de 16 km (10 mi) le 22 novembre. Le Fort William Times Journal rapporte que les premiers passagers arrivent à Mine Centre le 3 décembre sur un train de construction. Alors que les rails progressent vers l'ouest à partir de Mine Centre, des équipes commencent à installer des rails vers l'est de Fort Frances le 20 novembre.

On a peu d'information sur les progrès réalisés après cette période, car les travaux se déroulent loin de tout centre de population. L'Ingénieur en chef du CNoR, Thomas White déclare le 23 décembre à un journaliste que les derniers 27 km (17 mil) de voie seront posés le 29 décembre. On prévoit des cérémonies officielles pour marquer la jonction des rails.

LA JONCTION DES RAILS

« Un pot de 75 \$ est constitué quant à la longueur du dernier rail de jonction à couper pour s'ajuster. M.T.A. Burrows [le commissaire aux terres du CNoR] remporte la mise avec sa valeur, 5,8 m (19 pi) étant le plus proche ». - Portage la Prairie Review, 8 janvier 1902

En raison de retards imprévus, les plans pour la cérémonie du dernier crampon seront improvisés, ce qui a donné lieu à une situation unique au CNoR, qui a dû organiser des cérémonies à deux jours différents. Des invitations ont été adressées à des politiciens, des



Atikokan n'était qu'à peine une éclaircie dans les forêts du nord lorsque des trains spéciaux amenèrent les invités à la cérémonie du dernier crampon de l'O & RR à Atikokan, en Ontario, le 30 décembre 1901. Les officiels posent pour la photographie après avoir inspecté les dix premières stalles de la rotonde. Index pictural de l'Ouest canadien

Atikokan was little more than clearing in the northern woods when special trains brought guests to the driving of the ceremonial last O&RR spike at Atikokan, Ontario on December 30, 1901. The official party posed for a photograph after inspecting the newly built ten stall roundhouse in the background. Western Canada Pictorial Index

December 30th, followed by a banquet for 1,500 in Port Arthur. To mark this auspicious occasion, a ceremonial last spike made of ore from the Porcupine mine on the PAD&W was prepared with the following inscription on its various sides: 'Canadian Northern Railway, Port Arthur – Winnipeg Section, Driven on Completion, December 30th 1901.'

Imagine the chagrin of Mackenzie and Mann when they learned that the line would not be completed by December 29th. The partners decided to proceed with the event as scheduled with the ceremony taking place at Atikokan. A special train brought Mackenzie, eastern officials and guests from Toronto. Another special train made an overnight trip over the CPR from Winnipeg to Port Arthur and then a 4.5 hour run to Atikokan with western and select Lakehead guests. The Hon E J Davis, Commissioner of Crown Lands for Ontario, drove a ceremonial 'last spike' (accounts differ as to whether the silver spike was actually driven or an iron spike actually used). James Conmee, MPP for the Lakehead region, held the spike in position. Mackenzie spoke briefly saying that the aim of the directorate was to make the CNoR a people's road. Three cheers were then given for The King, the new railway, Mackenzie and Mann, the Ontario and Manitoba governments and the Bank of Commerce. Following singing "God Save the King", the party returned to Port Arthur for a banquet at the Northern Hotel that evening.

During the after dinner speeches, Mann spoke of the hardships endured by his staff of locating engineers in

financiers et d'autres personnages importants pour assister à la cérémonie du dernier crampon le 30 décembre, suivie d'un banquet de 1500 personnes à Port Arthur. Pour marquer cette heureuse occasion, le dernier crampon est fait à partir de minerai de la mine de Porcupine sur le PAD & W, et préparé avec l'inscription suivante sur ses différents côtés: « Canadian Northern Railway, Section Port Arthur - Winnipeg, achevée le 30 décembre 1901 ».

On peut imaginer le chagrin de Mackenzie et de Mann quand ils apprennent que la ligne ne sera pas terminée avant le 29 décembre. Les partenaires décident de procéder comme prévu à la cérémonie à Atikokan. Un train spécial y transporte Mackenzie, des représentants de l'Est et des invités de Toronto. Un autre train spécial effectue le voyage d'une nuit sur le CPR entre Winnipeg et Port Arthur, puis le trajet de 4,5 heures à Atikokan avec les invités de l'ouest de Port Arthur. L'honorable J. Davis, commissaire des terres de la Couronne de l'Ontario, dirige la cérémonie du «dernier crampon» (les versions diffèrent quant à savoir si c'est réellement un crampon d'argent ou de fer qui a été utilisée). James Conmee, député provincial de la région de Port Arthur, tient le crampon en position. Mackenzie proclame brièvement que le but de la direction était de faire du CNoR une voie populaire de communication. Des triples vivats sont alors lancés pour le Roi, le nouveau chemin de fer, Mackenzie et Mann, les gouvernements de l'Ontario et du Manitoba et la Banque de Commerce. Après avoir entonné « God Save the King », la fête revient ce soir-là à Port Arthur pour un banquet à l'hôtel Northern.

connection with the location of the line and expressed his thanks to them for having secured grades for the 810 mile main line from Erwood, Saskatchewan to Port Arthur of 0.5% going eastward and 1% going westward. The easy grades would enable the line to take a load of 45,000 bushels of wheat through to Port Arthur in one train, and with the improved permanent way which would come in time, the load could be increased to 75,000 bushels. Transition curves had been built which would enable passenger trains to travel smoothly around the curves of the road.

Looking to the future, Mann said: “The company hopes that the silver spike will be driven at the conclusion of the construction of a second transcontinental line in Canada within seven years.”

The first train to traverse the entire line was a special train composed of official cars Sea Falls and 99, parlour car 20, and the CPR sleeping car Keewatin. The latter car, which was built in 1883, had been on the first CPR train to operate between Port Arthur and Winnipeg. In addition to Mackenzie and Mann, others on the train included David B Hanna, General Manager; Theodore Burrows, MPP and CNoR Land Commissioner; Hugh Sutherland, Executive Agent; H A Gorrie, CNoR Superintendent at Port Arthur, and Dad Risteen, Train Master (the conductor on the first runs of the LMR&CC trains back in 1896); Roderick Mackenzie (Mackenzie's son and construction overseer); Alex Mackenzie (Mackenzie's brother also involved in CNoR construction); J B O'Brien, Supt of Construction; Hon Colin H Campbell, Attorney-General of Manitoba; and John Aird, from the Bank of Commerce.

When the special left Port Arthur about 10 am on December 31st, the line still had not been completed. When the train halted at the end of track at Commissioner Inlet, 11 miles east of Fort Frances, there remained some 1,800 feet of line to finish. The train remained parked there all night. The next morning at 10:47, amid appropriate ceremonies, the last rail was laid. Mackenzie and Mann, with overcoats off, stood on either side of the last rail and, amid cheers of the official party and several hundred workmen, drove the last spike home. Mackenzie announced a present of \$2 to every workman on the line, \$5 to every gang foreman and \$25 to every over foreman. The special arrived in Winnipeg at 11 pm on January 1st. Along the 439 mile Winnipeg and Port Arthur line there were 22 stations and two divisional points, 15.5 miles of passing sidings and 33.5 miles of yard tracks.

COMPLETING THE LINE

“The service between here and Port Arthur is not as good as the company wishes, or as good as we hoped it would be by this time. We are not attempting to run a regular passenger service east of Fort Frances, but we are handling a limited amount of freight and are able to

Au cours des discours à la fin du dîner, Mann parle des difficultés qu'a dû surmonter son équipe d'arpenteurs relativement à la localisation de la ligne et les félicite pour avoir réussi à maintenir sur la ligne principale de 1 300 km (810 mi) qui va d'Erwood, en Saskatchewan à Port Arthur en Ontario, une pente de 0,5 % vers l'est et de 1 % vers l'ouest. Ces pentes permettront de faire circuler des trains de 45 000 boisseaux de blé jusqu'à Port Arthur, et grâce à la voie permanente améliorée qui viendra plus tard, cette charge pourra être portée à 75 000 boisseaux. Des courbes de transition ont été aménagées pour permettre aux trains de voyageurs de circuler en douceur dans les virages.

En regardant vers l'avenir, Mann déclare: « La compagnie espère que le crampon d'argent sera planté lors de l'achèvement de la construction d'une deuxième ligne transcontinentale au Canada d'ici sept ans. »

Le premier train à parcourir la ligne entière est un train spécial composé des voitures officielles Sea Falls 99, la voiture-salon 20, et la voiture-lit du CPR Keewatin. Cette dernière, construite en 1883, était sur le premier train du CPR entre Port Arthur et Winnipeg. En plus de Mackenzie et Mann, il y a entre autres dans ce train : David B Hanna, directeur général; Theodore Burrows, député et commissaire des terres du CNoR; Hugh Sutherland, agent exécutif; H A Gorrie, surintendant du CNoR à Port Arthur et Dad Risteen, chef de train (déjà chef de train sur les premiers trains du LMR & CC en 1896); Roderick Mackenzie (fils de Mackenzie et surveillant de construction); Alex Mackenzie (le frère de Mackenzie également engagé dans la construction du CNoR); J. B. O'Brien, superviseur de la construction; l'Honorable Colin H. Campbell, procureur général du Manitoba; et John Aird, de la Banque de Commerce.

Lorsque ce train spécial quitte Port Arthur vers 10 h le 31 décembre, la ligne n'est pas encore terminée. Lorsque le train s'arrête au bout de la ligne à Commissioner Inlet, à 18 km (11 mi) à l'est de Fort Frances, il reste environ 550 m (1 800 pi) de voie à poser. Le train reste stationné là toute la nuit. Le lendemain matin à 10 h 47, au milieu des cérémonies appropriées, le dernier rail est posé. Mackenzie et Mann, avec des pardessus, se tiennent de chaque côté du dernier rail et, au milieu des acclamations de la foule d'officiels et de plusieurs centaines d'ouvriers, mettent le dernier crampon en place. Mackenzie annonce un cadeau de 2 \$ à chaque ouvrier sur la ligne, 5 \$ à chaque chef d'équipe et 25 \$ à chaque contremaître. Le train spécial arrive à Winnipeg à 23 heures le 1er janvier. Le long de la ligne de 706 km (439 mi) entre Winnipeg et Port Arthur, il y a 22 gares, deux points divisionnaires, 25 km (15,5 mi) de voies d'évitement et 54 km (33,5 mi) de voies de triage.

LA FINITION DE LA LIGNE

« Le service entre ici et Port Arthur n'est pas aussi bon que l'entreprise le souhaite, ni aussi bien que nous



The ten stall Rainy River roundhouse was completed during the winter of 1902. This view taken from the adjacent 60,000 gallon water tank shows Canadian Northern locomotive 121 on the 70 foot turntable. The 4-6-0 was delivered by the Canadian Locomotive Company in August 1903. It eventually became Canadian National 1064 and was scrapped in 1940. A Northern Pacific & Manitoba Railway boarding car stands by the right side of the structure. The CNoR leased the NP&M lines in 1901. Source: Rainy River Public Library

La rotonde de 10 stalles à Rainy River est achevée pendant l'hiver de 1902. Cette vue prise du réservoir d'eau adjacent de 273 m3 (60 000 gallons) montre la locomotive du CNoR 121 sur le pont tournant de 21 m (70 pieds). Cette 4-6-0 a été livrée par la Canadian Locomotive Company en août 1903. Elle devient finalement la CN 1064 et est mise au rebut en 1940. Une voiture en cours d'embarquement du Northern Pacific & Manitoba Railway est à droite de la structure. La CNoR avait loué les lignes du NP & M en 1901. Source: Bibliothèque publique de Rainy River

accommodate passengers, but not with any degree of regularity as to time. The cause of this has been numerous rains, which delayed the work on the road bed. Large gangs are now at work, however, and I think, by the end of this week, we will have our through freight service in good working order.” – D B Hanna, General Superintendent of CNoR to reporter, Portage la Prairie News, June 4, 1902

The driving of the last spikes did not mark the completion of construction as much work remained to be done to bring the track up to main line standards. Attached to the first train from Winnipeg to Port Arthur on January 3, 1902 was the private car Sea Falls. It carried Superintendent Gorrie and J B O'Brien, the Superintendent of Construction, who were laying plans to complete the work. The trip took 18 hours as ballasting was scanty on long portions of track between Atikokan and Rainy River. As well there remained a four mile gap in the telegraph line which was not closed until January 13th.

To respond to the grain blockade that was choking movement of grain off the prairies, at least symbolically, the CNoR rushed to move its first car of wheat. Shipped by the Lake of the Woods Milling Company, this car arrived at Port Arthur on January 8th. On the same day Vigars & Company, a Port Arthur lumber firm, made the first shipment from Port Arthur to Brown & Rutherford in Winnipeg. The box car load of lumber was decorated with mottos suitable to the event:

espérons qu'il soit à cette époque. Nous n'essayons pas d'assurer un service régulier de passagers à l'est de Fort Frances, mais nous acheminons une quantité limitée de marchandises et sommes en mesure d'accueillir des passagers, mais sans régularité certaine quant au temps. Ceci est causé par de nombreuses pluies, qui ont considérablement retardé le travail sur la banquette de la voie. D'importantes équipes sont maintenant à l'œuvre, et je pense que d'ici la fin de la semaine, nous aurons retrouvé notre service de fret en bon état de fonctionnement ».- DB Hanna, surintendant général de CNoR, au journaliste du Portage la Prairie News, le 4 juin 1902.

La pose des derniers crampons ne marque pas la fin de la construction, bien des travaux restant à faire pour mettre la voie aux standards d'une ligne principale. Le 3 janvier 1902, la voiture privée Sea Falls est attelée au premier train de Winnipeg à Port Arthur. Elle transporte le surintendant Gorrie et le juge B O'Brien, surintendant de la construction, qui planifient l'achèvement des travaux. Le voyage dure 18 heures, car le ballast manque sur de longues portions de voie entre Atikokan et Rainy River. En outre, il reste 6,2 km (4 mi) à poser pour la ligne télégraphique qui ne sera pas terminée avant le 13 janvier.

Pour lever le blocus qui paralyse le transport des grains dans les Prairies, le CNoR s'active, au moins symboliquement, pour envoyer son premier wagon de blé. Expédié par la Lake of the Woods Milling Company, ce chargement arrive à Port Arthur le 8 janvier. Le même jour, Vigars & Company, une entreprise de bois d'œuvre



The CNoR did not long have a monopoly on rail traffic in northern Minnesota. When the Great Northern Railway built to the Lake of the Woods at Warroad in 1908, the construction train (at rear of image) paused while the crossing of the CNoR line was installed. Ralph Friske

Le CNoR n'a pas longtemps eu le monopole du trafic ferroviaire dans le nord du Minnesota. Lorsque le Great Northern Railway construit au lac des Bois à Warroad en 1908, le train de construction (à l'arrière de l'image) s'arrête pendant l'installation du croisement avec la ligne CNoR. Ralph Friske

'Port Arthur's Greetings to Winnipeg' and 'A Transportation Question Settled by the CNR Railway'.

An early CNoR grain train crossing the lift bridge at Fort Frances, Ontario. Ralph Friske collection

On the evening of January 17th Premier Roblin, and Provincial Engineer G A Simpson of the Manitoba Public Works Department with several CNoR officials departed Winnipeg on a special train to inspect the O&RR. Simpson was to determine if the road had been built satisfactorily. The line passed inspection and on January 20th Roblin announced the O&RR would open on Feb 1.

As per the terms of the CNoR contract with the province, the rate to ship wheat to Port Arthur and Fort William would decrease by 2 cent per 100 pounds that day. All Manitoba residents were rewarded for supporting the construction of the O&RR when the CNoR announced two reductions in freight rates. Effective February 15th general merchandise rates fell by 7.5% and on May 28th coal and coke rates decreased by 17%. Given that coal was the universal source for residential heating and because Manitoba imported all its coal from American mines in Pennsylvania and Ohio, this reduction was particularly beneficial. While greatly benefiting freight shippers, these reductions had a significant effect on the financial position of the company. Though passenger traffic and freight volumes grew sharply after the line was extended, the ratio of revenue to expense worsened falling by almost 20% between 1900 and 1903 (see Table 6). This was a result of the freight rate reductions and the increased expense of the longer haul which had a lower

de Port Arthur, effectuée la première expédition de Port Arthur pour Brown & Rufford à Winnipeg. La cargaison de bois d'œuvre est décorée de slogans adaptés à l'évènement: « Les vœux de Port Arthur à Winnipeg » et « Un problème de transport réglé par le chemin de fer du CNoR ».

Dans la soirée du 17 janvier, le premier ministre Roblin et l'ingénieur provincial G. Simpson du ministère des Travaux publics du Manitoba, avec plusieurs fonctionnaires du CNoR quittent Winnipeg en train spécial pour inspecter l'O & RR. Simpson doit déterminer si la route a été construite de façon satisfaisante. Les résultats sont acceptables, car, le 20 janvier, Roblin annonce que le O & RR ouvrira le 1er février.

Selon les termes du contrat du CNoR avec la province, le taux de transport du blé à Port Arthur et à Fort William diminue de 2 cents les 100 livres ce jour-là. Tous les résidents du Manitoba sont récompensés pour avoir appuyé la construction de l'O & RR lorsque le CNoR annonce deux réductions des taux de fret. À compter du 15 février, les taux pour les marchandises générales chutent de 7,5 % et le 28 mai les tarifs du charbon et du coke diminuent de 17 %. Étant donné que le charbon est la source universelle de chauffage résidentiel et que le Manitoba importe tout son charbon des mines américaines de Pennsylvanie et d'Ohio, cette réduction est particulièrement avantageuse. Bien qu'elles profitent grandement aux expéditeurs de fret, ces réductions ont un effet important sur la situation financière de la compagnie. Quoique le trafic de passagers et le volume de fret aient fortement augmenté après la prolongation de la ligne, le

Completed shortly after trains began running, the Emo station was one of the first two built between Fort Frances and Rainy River when the CNoR completed this section of line. – River of Time: History of Emo

Achevée peu de temps après le début des trains, la station d'Emo fut l'une des deux premières construites entre Fort Frances et Rainy River lorsque la CNoR a complété cette section de ligne. - La Rivière du Temps: Histoire d'Emo



per mile rate than short haul traffic.

After an inspection by the Dominion Government, it was recommended on February 9th that the line be opened. On account of the state of the track, speed restrictions were imposed between Atikokan and Fort Frances. Trains could run at 30 miles per hour for the first 51 miles from Atikokan and 15 miles per hour for the next forty miles.

The next shipment of wheat from the prairies arrived February 8th. The eight carloads were stored in the freight yard as the CNoR elevator was not ready to receive grain. By March 4th so much of the yard was filled with grain cars that the old PAD&W track was pressed into service. Fortunately on March 8th, the CNoR's new elevator started taking shipments. Even though steam shovels were needed to load ballast trains to complete work on the main line, the CNoR deemed the need to expand the Port Arthur yard so important that some of the steam shovels started in mid May to load fill needed to create more land for the Port Arthur freight yard.

With the Dominion government approval to open the line, the CNoR began scheduled passenger service on February 13th between Port Arthur and Fort Frances with tri-weekly mixed trains on a 13.5 hour schedule. Through passengers spent the night at Fort Frances.



In March 1902 the CNoR unveiled its first logo - a circle around a maple leaf. By 1903 it was replaced by the familiar pennant style logo. Oddly, the Grand Trunk Pacific adapted the circular maple leaf logo for its Pacific coast steamship service.

En mars 1902, le CNoR dévoile son premier logo : un cercle autour d'une feuille d'érable. En 1903, il est remplacé par le logo familier de style fanion. Curieusement, le Grand Trunk Pacific a adapté le logo circulaire à la feuille d'érable pour son service maritime sur la côte du Pacifique.

ratio recettes-dépenses diminue de près de 20 % entre 1900 et 1903 (voir tableau 6). Cela est dû aux réductions des taux de fret et à l'augmentation des dépenses du transport longue distance, dont le taux par kilomètre est inférieur à celui du trafic à courte distance.

Après une inspection par le gouvernement fédéral, le 9 février, il est recommandé que la ligne soit ouverte. En raison de l'état de la voie, des restrictions de vitesse sont imposées entre Atikokan et Fort Frances. Les trains pourront rouler à 48 km/h (30 mi/h) pour les premiers 82 km (51 mi) à partir d'Atikokan et 24 km/h (15 mi/h) pour les 64 km (40 mi) suivants.

L'envoi suivant de blé des Prairies arrive le 8 février. Les huit wagons sont stockés dans la cour de fret, car l'élévateur du CNoR n'est pas prêt à recevoir du grain. Le 4 mars, une grande partie de la cour est remplie de wagons de grain, tant et si bien que l'ancienne voie du PAD & W est remise en service. Heureusement le 8 mars, le nouvel élévateur du CNoR commence à prendre des cargaisons. Même si des pelles à vapeur étaient nécessaires au chargement des trains de ballast pour terminer le travail sur la ligne principale, le CNoR juge si important d'agrandir la cour de Port Arthur que certaines des pelles à vapeur commencent à la mi-mai le remblayage des terrains afin d'agrandir le triage de marchandises.

Avec l'approbation du gouvernement fédéral pour l'ouverture de la ligne, le CNoR commence son service régulier de passagers, le 13 février, entre Port Arthur et Fort Frances avec les trains trihebdomadaires mixtes sur un horaire de 13,5 heures. Les passagers passent la nuit à Fort Frances.

Pour soutenir la croissance du trafic, le CNoR achète un certain nombre de locomotives. Un groupe de cinq locomotives Ten Wheeler, nos 31 à 35, est achevé par la Canadian Locomotive Company en janvier 1902. Le CNoR, cependant, ne reçoit les locomotives que le 29 mars, puisqu'elles ont été louées au CPR qui avait besoin de machines supplémentaires. Pour soulager en partie le problème de stockage des grains de la récolte de céréales de 1901, le CPR a transporté du grain de Fort William à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, pendant l'hiver.

Pour accélérer l'entretien de ses locomotives, le

Railway and Shipping World reported in its March 1902 issue that the CNoR had adopted a trademark featuring a maple leaf. This logo proved short-lived and the more familiar pennant style logo was in use by 1903. CRHA Archives

To support the growth in traffic the CNoR purchased a number of locomotives. One group of five ten wheeler locomotives, Nos. 31 to 35, was completed by the Canadian Locomotive Company in January 1902. The CNoR, however, only took delivery of them on March 29th as they were leased to the CPR which needed additional motive power. To partly relieve the grain storage problem from the record breaking 1901 grain crop, the CPR hauled grain from Fort William to Saint John, New Brunswick during the winter.

To speed up the servicing of its locomotives, the CNoR announced in the spring of 1902 that 200 ton coal towers would be built at Rainy River, Atikokan, Port Arthur and Dauphin to replace bucket loading apparatus. The only point with modern loading facilities was Winnipeg where a 200 ton coal tower was in use.

The arrival of mild spring weather played havoc with the minimally ballasted portions of the line. Problems started on March 15th when the rails spread beneath a train delaying its arrival in Port Arthur by over 36 hours. It would take five months to finish the work. Ballast trains were clogging much of the O&RR. On May 17, 1902 it was reported that receipts of grain at the CNoR elevator that month have been small owing to the ballasting work on the line. Every siding between Fort Frances and Winnipeg was filled with cars waiting for the track work east of Fort Frances to be completed.

On June 1st, the CNoR opened a dispatching office in Port Arthur to sort out the tangle. It would coordinate the steady movement of grain trains hauling the remainder of the 1901 crop off the prairie while lake boats carried away the portion of the crop that had spent the winter in the bulging elevators at the Lakehead. As ballasting operations had reached a point where trains could reliably move, six grain trains departed Winnipeg on June 4th.

Grain was not the only commodity moving. With the opening of lake traffic, package freight began to move in large shipments westbound. On May 6th the Fort William newspaper reported that a doubleheaded train had been run to move the merchandise brought by the steamer Monarch westward. The train had 40 cars, of which six had lemons for Winnipeg. During the first three weeks of June approximately 1,000 cars of package freight and coal went west over CNoR. More would be sent but the railway was experiencing a freight car shortage, caused in part by hundreds of cars being used to store grain.

Despite earlier newspaper reports, the line remained under construction for most of the summer.

CNoR annonce au printemps de 1902 que des toboggans à charbon de 200 tonnes seront construits à Rainy River, Atikokan, Port Arthur et Dauphin pour remplacer les appareils de chargement à godets. Le seul endroit équipé d'installations modernes de chargement est Winnipeg, où un toboggan à charbon de 200 tonnes est en service.

L'arrivée d'un printemps doux fait des ravages sur les parties de la ligne trop peu ballastées. Les problèmes commencent le 15 mars quand les rails s'écartent sous un train, retardant de plus de 36 heures son arrivée à Port Arthur. Il faudra cinq mois pour terminer le travail. Les trains de ballast encombrant une grande partie de l'O & RR. Le 17 mai 1902, on rapporte que les rentrées de grain à l'élevateur du CNoR ce mois-là sont faibles en raison du travail de ballastage sur la ligne. Toutes les voies d'évitement entre Fort Frances et Winnipeg sont remplies de voitures en attente de l'achèvement des travaux de la voie à l'est de Fort Frances.

Le 1er juin, le CNoR ouvre un bureau de répartition à Port Arthur pour dégager l'embouteillage. Il coordonne le mouvement régulier des trains de céréales transportant le reste de la récolte de 1901 hors des Prairies, tandis que les bateaux sur les lacs transportent la partie de la récolte qui avait passé l'hiver dans les éleveurs de Port Arthur remplis à craquer. Les opérations de ballastage ayant atteint un point où les trains peuvent se déplacer de façon fiable, six trains de grain quittent Winnipeg le 4 juin.

Le grain n'est pas la seule marchandise en mouvement. Avec l'ouverture du trafic aux Grands Lacs, les colis commencent à se déplacer dans de grands envois vers l'Ouest. Le 6 mai, le journal de Fort William rapporte qu'un train avec deux machines en tandem a transporté vers l'Ouest les marchandises apportées par le vapeur Monarch. Le train avait 40 wagons, dont six étaient chargés de citrons pour Winnipeg. Au cours des trois premières semaines de juin, environ 1 000 wagons de fret et de charbon sont ainsi acheminés vers l'Ouest par le CNoR. Il y aurait pu en avoir plus, mais le chemin de fer manquait de fourgons, en partie à cause du stockage de céréales dans des centaines de wagons.

Malgré les rapports antérieurs des journaux, la ligne reste en construction pendant la majeure partie de l'été. L'inspecteur du gouvernement fédéral contrôle l'O & RR le 21 août 1902. Entre Stanley Jonction et Fort Frances, il constate qu'il faut encore environ 7 600 m³ (10 000 vg³) de ballast sur les sections de la voie, 3 800 m³ (5 000 vg³) de terre à évacuer des tranchées dont les bords s'éboulent, que des sections de voie nécessitent encore un remplissage et un relèvement, que des ponceaux temporaires doivent être remplis, ainsi qu'un trou profond. Entre Fort Frances et Rainy River, il trouve que c'est la ligne entière qui doit être rehaussée avec 38 000 m³ (50 000 vg³) de ballast. Chaque rapport réalisé au cours de la période de construction comprend des évaluations de la valeur du travail effectué par les entrepreneurs jusqu'à la

The Dominion Government inspected the O&RR on August 21, 1902. Between Stanley Junction and Fort Frances, he found about 10,000 cubic yards of ballast still needed on sections of track, 5,000 cubic yards of earth to move in cuts where banks were shifting, sections of track still needing fill and lining, temporary trestles that needed filling, and a sink hole. Between Fort Frances and Rainy River, he found the entire line needed a second lift with 50,000 cubic yards of ballast. Each report made over the construction period included assessments of the value of the work done by contractors up to the date of inspection. Progress payments were made from the Dominion subsidy of over \$1.3 million that reflected the amount of work done. When writing his 1902 report, the engineer concluded that 98% of the work had been done.

Because of the need to finish track work and move the flood of grain and other traffic, the CNoR delayed the inauguration of through Winnipeg-Port Arthur passenger train service until October 1902. The tri-weekly train, which operated on a daylight schedule, provided only coaches. Meal stops were made to feed hungry passengers.

With the rush of work needed west of Atikokan, it was not until the summer of 1903 that the CNoR replaced the light rails on the remaining part of the segment of the PAD&W from the end of crossing with the CPR at the west end of the Port Arthur yard and Stanley.

EXPANSION AT PORT ARTHUR

“The CNoR now have the track in good shape to Port Arthur and some freight trains have got through in 23 hours.” – Winnipeg Free Press, May 25, 1903

This comment of the Winnipeg Free Press shows how long it took to complete the work of taking the track from the Construction Department and making it a solid main line capable of handling the large amount of traffic that the booming wheat fields and new settlements were generating. Between 1901 and 1902, passenger traffic increased more than four-fold, freight traffic three-fold and revenues over 3.7 fold to break the \$1 million mark for the first time. All of this while track had increased by 2.4 times (see Table 6).

Fearful that Fort William would lure the division point for the Mackenzie and Mann lines away as had occurred with the CPR facilities, the Port Arthur council ratified an agreement on March 19, 1900 giving the O&RR a \$50,000 bonus and 21 year exemption from property taxes. In exchange Mackenzie and Mann promised the city would be the terminus for the O&RR and PAD&W with a roundhouse, shops, and a million bushel grain elevator and to transfer all through lake boat freight and passengers at Port Arthur.

With the booming traffic, the CNoR struggled to provide sufficient dock and storage space at Port Arthur. The initial facility consisted of Dock No. 1, erected by Port

date de l'inspection. Des paiements progressifs de plus de 1,3 million de dollars ont été faits à partir de la subvention du Dominion reflétant la quantité de travail effectué. Lors de la rédaction de son rapport de 1902, l'ingénieur conclut que 98 % du travail a été réalisé.

Devant la nécessité de terminer les travaux sur la voie et de transporter le flot de céréales et d'autres marchandises, le CNoR retarde l'inauguration du service de train de voyageurs Winnipeg-Port Arthur jusqu'en octobre 1902. Le train trihebdomadaire, opéré de jour seulement, n'a que des voitures passagers coach. Des arrêts de restauration sont prévus pour nourrir les voyageurs affamés.

Avec l'accélération des travaux nécessaires à l'ouest d'Atikokan, ce n'est qu'à l'été 1903 que le CNoR remplacera les rails légers sur la partie restante du segment du PAD & W entre le croisement avec le CPR à l'extrémité ouest du triage de Port Arthur et Stanley.

L'AGRANDISSEMENT DE PORT ARTHUR

« Le CNoR dispose maintenant d'une voie en parfait état à Port Arthur et certains trains de marchandises l'ont traversé en 23 heures ». - Winnipeg Free Press, le 25 mai 1903

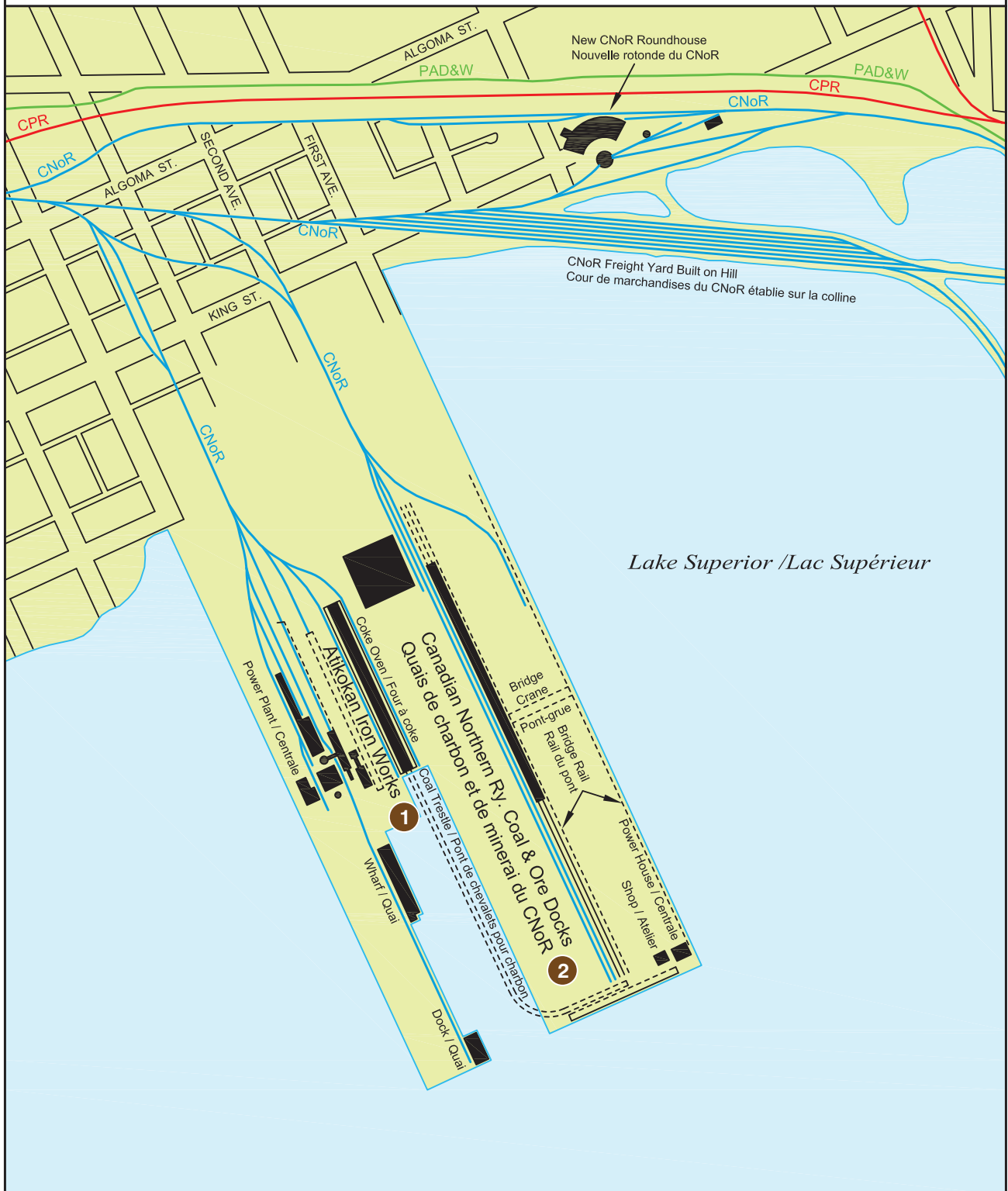
Ce commentaire du Winnipeg Free Press montre combien de temps il a fallu pour compléter le travail entre la prise de possession du département de la construction et la réalisation d'une ligne principale solide capable de gérer un trafic très important généré par les champs de blé et les nouveaux établissements de colonisation en plein essor. Entre 1901 et 1902, le trafic de passagers a augmenté plus de quatre fois, le trafic de marchandises a triplé et les revenus se sont accrus plus de 3,7 fois pour franchir la barre du million de dollars pour la première fois. Tout cela alors que la voie a augmenté de 2,4 fois (voir le tableau 6).

Craignant que Fort William ne devienne le point de division pour les lignes de Mackenzie et Mann comme cela avait été le cas avec les installations du CPR, le conseil de Port Arthur ratifie un accord le 19 mars 1900 octroyant à l'O & RR une prime de 50 000 \$ et une exemption de taxes de 21 ans. En échange, Mackenzie et Mann promettent que la ville sera le terminus de l'O & RR et du PAD & W avec une rotonde, des magasins et un élévateur à grain d'un million de boisseaux pour transférer tout le trafic de passagers et de fret sur les bateaux des Grands Lacs à Port Arthur.

Le trafic étant en plein essor, le CNoR cherche péniblement assez de quai et d'espace de stockage à Port Arthur. L'installation initiale est constituée du quai No 1, érigé avant 1882 par le pionnier de Port Arthur, Thomas Marks. Il a été utilisé par le CPR et plus tard par le PAD & W avant d'être acquis par le CNoR. Au printemps 1902, ce quai est agrandi de 122 m (400 pi) et un hangar pour le transfert du fret de 107 m par 16 m (350 par 52 pi) est

MAP OF CNOR IN PORT ARTHUR CENTERED AROUND THE DOCK AREA (1908)

CARTE DU CNOR À PORT ARTHUR CONCENTRÉE SUR LA RÉGION DES QUAIS (1908)





CORNWALL AVE. ALBERT ST. MACHAR AVE. ALGOMA ST.
 BAY ST. COURT ST. WILSON ST. AMBROSE ST. PEARL ST. LINGOLN ST. PARK ST. ARTHUR ST.
 LAKE ST. PAD&W Station Gare de la PAD&W Northern Hotel Mark's Store and temporary station. Magasin Mark's et gare temporaire.
 PAD&W 2 track engine house Hangar de locomotive à deux voies du PAD&W CUMBERLAND ST. CPR 1907 Station Gare CPR de 1907
 SOUTH WATER ST. CNoR 1906 Station Gare CNoR de 1906
 Canadian Northern Railway Elevators Élévateurs du Canadian Northern Railway Wharf / Quai
 Thunder Bay Forwarding Company Compagnie d'expédition de Thunder Bay
 CNoR Package Freight and Passenger Wharf Quai de passager et fret à colis du CNoR
 CPR Package Freight and Passenger Wharf Quai de passager et fret à colis du CPR

Four images of facilities along CNoR in Port Arthur
 (numbers refer to points on the map on pages 20 and 21)



Atikokan Iron Company's smelter at Port Arthur functioned intermittently from 1907 to 1911. Library and Archives Canada PA-021147

La fonderie d'Atikokan Iron Company à Port Arthur a fonctionné de façon intermittente de 1907 à 1911. Bibliothèque et Archives Canada PA-021147

Two freighters discharge their cargo at the CNoR coal docks. Library and Archives Canada PA-043412

Deux cargos livrent leur cargaison aux quais de charbon du CNoR. Bibliothèque et Archives Canada PA-043412



Having built the largest elevator in the world, the CNoR proudly mounted its name on the front of the 160 silos that were part of the complex. Douglas N W Smith Collection

Ayant construit le plus grand élévateur au monde, le CNoR a fièrement affiché son nom sur le devant des 160 silos qui faisaient partie du complexe. Collection Douglas N W Smith



The CNoR dock at three sheds for inbound, outbound and local freight. Douglas N W Smith Collection

Les trois hangars du CNoR pour le fret entrant, sortant et local. Collection Douglas N W Smith



Arthur pioneer Thomas Marks before 1882. It was used by the CPR and later by the PAD&W before being acquired by the CNoR. In the spring of 1902 this dock was extended by 400 feet and a freight transfer shed 350 by 52 feet was erected. This shed was extended in the fall of 1902.

Dock No. 1, however, proved simply not sufficient for the surging growth in traffic. To expand its facilities the CNoR looked eastward. An agreement was hammered out between the CPR, CNoR and the Port Arthur that allowed the CPR to build a second main line track along South Water Street and permitted the CNoR to extend its track from the PAD&W yard south of the CPR track as far east as Arthur Street. In July 1902, a new dock was completed to handle inbound rail shipments for extensions being built by the CNoR on the prairies. The third dock followed in 1903. It was built on the site of a second dock originally built by Thomas Marks. The CNoR's major dock would be built on this site. With the exception of the grain elevator, it would be the largest railway dock in the Port Arthur harbour with separate inbound, outbound and local freight sheds and four parallel tracks capable of holding over five dozen box cars at one time. This dock would also handle lake boat traffic. The first portion of the dock was completed in the summer of 1903.

The CNoR was responsible for a major boom in the population of Port Arthur. In 1904, the President of the Board of Trade reported that some 250 houses had been built in the prior year and still people were looking for housing.

Mackenzie and Mann pursued extensive development of the harbourfront. In April 1902, the CNoR announced plans to extend the Walsh coal dock in Port Arthur to handle its coal imports. The company also stated it would eventually replace this dock with a large structure. The new dock was built by Canadian Northern Coal and Ore Dock Company funded by Mackenzie and Mann and the Pittsburgh Coal Company. This company was incorporated in February 1905, the same year the CNoR completed its main line out to Edmonton. The demand for coal in the railway's expanded hinterland exploded growing from 0.4 million tons in 1904 to 1.7 million tons in 1906. This dock, which was completed by 1907, was built west of the town on reclaimed land 616 feet wide and extending about 2,000 feet into the lake at a cost of \$2 million.

The ore storage area on the new dock was for the Atikokan Iron Company, in which Mackenzie and Mann also had extensive holdings. The smelter was built on reclaimed land immediately to the west of the coal and ore dock. It opened to much acclaim in 1907. Unfortunately, this source of traffic dried up when the smelter closed in 1911.

Additionally, if the CPR agreed, a union station

érigé. Ce hangar est rallongé à l'automne 1902.

Le quai No 1, cependant, s'avère tout simplement insuffisant pour la croissance du trafic. Pour agrandir ses installations, le CNoR regarde vers l'est. Une entente est conclue entre le CPR, le CNoR et Port Arthur, qui permet au CPR de construire une deuxième voie principale le long de South Water Street et permet au CNoR d'étendre sa voie depuis le PAD & W au sud de la voie du CPR vers l'est jusqu'à Arthur Street. En juillet 1902, un nouveau quai est achevé pour traiter les envois ferroviaires arrivant pour les extensions construites par le CNoR dans les Prairies. Le troisième quai suit en 1903. Il est construit sur le site d'un deuxième quai construit à l'origine par Thomas Marks. Le quai principal du CNoR sera construit sur ce site. À l'exception de l'élévateur à grain, ce sera le plus grand quai ferroviaire dans le port de Port Arthur, avec des hangars séparés pour les cargaisons entrantes, sortantes et locales et quatre voies parallèles capables de contenir plus de cinq douzaines de wagons à la fois. Ce quai gèrera également la circulation lacustre. La première portion du quai est terminée à l'été 1903.

Le CNoR est responsable d'un boom majeur dans la population de Port Arthur. En 1904, le président de la Chambre de commerce rapporte que quelque 250 maisons ont été construites l'année précédente et que des gens sont encore à la recherche d'un logement.

Mackenzie et Mann poursuivent le développement du port. En avril 1902, le CNoR annonce des plans pour allonger le quai de charbon de Walsh à Port Arthur pour accueillir ses importations de charbon. La compagnie déclare également qu'elle remplacera ce quai par une grande structure. Le nouveau quai est construit par la Canadian Northern Coal & Ore Dock Company, financée par Mackenzie et Mann et la Pittsburgh Coal Company. Cette société a été constituée en février 1905, la même année où le CNoR achève sa ligne principale à Edmonton. La demande de charbon dans l'arrière-pays développé par l'arrivée du chemin de fer a explosé, passant de 0,4 million de tonnes en 1904 à 1,7 million de tonnes en 1906. Ce quai, achevé en 1907, a été construit à l'ouest de la ville sur des terres de 188 m (616 pi) de large, prises sur le lac au coût de 2 millions de dollars.

La zone de stockage de minerai sur le nouveau quai est destinée à l'Atikokan Iron Company, dans laquelle Mackenzie et Mann possèdent également d'importants actifs. La fonderie est construite sur des terrains récupérés immédiatement à l'ouest du quai de minerai et de charbon. Elle connaît beaucoup de succès en 1907. Malheureusement, cette source de trafic se tarira quand la fonderie fermera en 1911.

De plus, si le CPR est d'accord, une gare commune sera construite au pied de la rue Arthur. Pendant que les discussions ont lieu entre le CPR et la ville, le CNoR en fait une avec la gare du PAD & W puis édifie une installation provisoire au pied de la rue d'Arthur.

would be built at the foot of Arthur Street. While discussions took place with the CPR and the city, the CNoR made do with the PAD&W station and then a temporary facility at the foot of Arthur Street.

With its growing business and the launch of a luxury overnight train to Winnipeg, the CNoR decided to relocate its passenger and offices facilities from the cramped and somewhat isolated PAD&W station. The company acquired the large three storey Marks building at the corner of Arthur and South Water Street. On May 1st, it was reported that carpenters were outfitting the building for its functions. The CNoR tracks were laid south of the CPR to the end of track at Arthur Street, adjacent to the expanding downtown, in early May 1903. A passenger platform was built south of the new track. In June, work started to move the former PAD&W station to the roundhouse where it would be used as a locomotive foreman's office and store room.

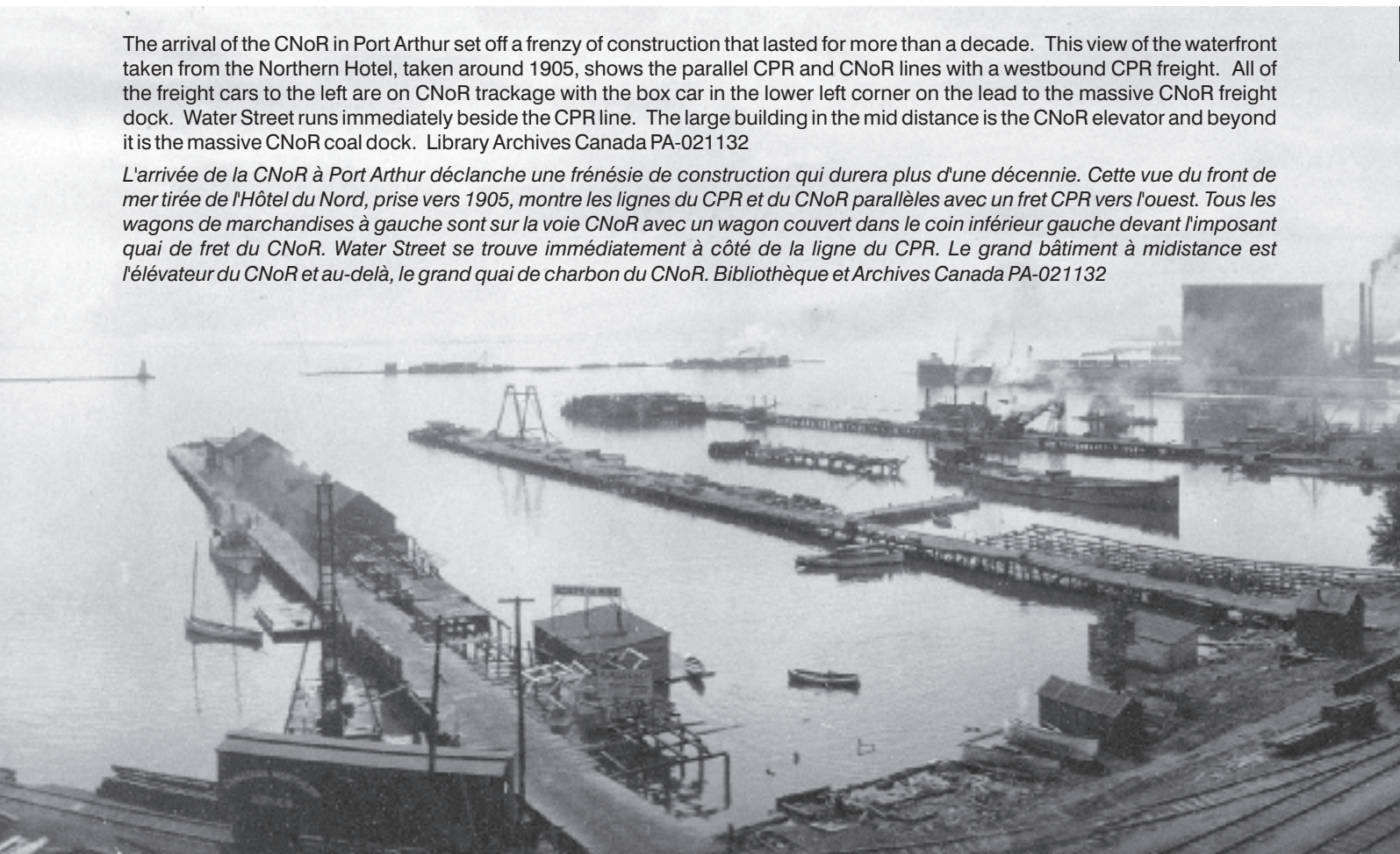
As the CPR refused to participate in a union station each railway would follow their own path and built separate stations within a block of one another. The CNoR constructed a large, three storey brick building between its track and the harbour in 1906 while the CPR built a one storey brick station in 1907. The CNoR station is a designated structure under the Heritage Railway Station Act and now is the property of the City of Thunder Bay. The CPR station was torn down in 1977.

Avec son entreprise en pleine croissance et le lancement d'un train de nuit de luxe pour Winnipeg, le CNoR décide de déplacer ses installations de passagers et ses bureaux de la gare du PAD & W à l'étroit et un peu isolés. La société acquiert le grand bâtiment Marks de trois étages au coin des rues Arthur et South Water. Le 1er mai, les charpentiers sont embauchés pour changer les fonctions du bâtiment. Les voies CNoR sont posées au sud de celles du CPR jusqu'au bout de la rue Arthur, point adjacent au centre-ville en expansion, au début mai 1903. Un quai de passagers est construit au sud de la nouvelle voie. En juin, commencent les travaux pour déplacer l'ancienne gare du PAD & W vers la rotonde où elle servira de bureau pour les contremaîtres des locomotives et de magasin.

Le CPR ayant refusé de participer à une gare commune, chaque chemin de fer suit son propre développement et construit des gares séparées à un coin de rue l'une de l'autre. Le CNoR construit en 1906 un grand bâtiment en brique de trois étages entre sa voie et le port, tandis que le CPR construit une gare en brique à un étage en 1907. La gare du CNoR est une structure protégée en vertu du Heritage Railway Station Act et est maintenant la propriété de la Ville de Thunder Bay. Celle du CPR a été démolie en 1977.

The arrival of the CNoR in Port Arthur set off a frenzy of construction that lasted for more than a decade. This view of the waterfront taken from the Northern Hotel, taken around 1905, shows the parallel CPR and CNoR lines with a westbound CPR freight. All of the freight cars to the left are on CNoR trackage with the box car in the lower left corner on the lead to the massive CNoR freight dock. Water Street runs immediately beside the CPR line. The large building in the mid distance is the CNoR elevator and beyond it is the massive CNoR coal dock. Library Archives Canada PA-021132

L'arrivée de la CNoR à Port Arthur déclenche une frénésie de construction qui durera plus d'une décennie. Cette vue du front de mer tirée de l'Hôtel du Nord, prise vers 1905, montre les lignes du CPR et du CNoR parallèles avec un fret CPR vers l'ouest. Tous les wagons de marchandises à gauche sont sur la voie CNoR avec un wagon couvert dans le coin inférieur gauche devant l'imposant quai de fret du CNoR. Water Street se trouve immédiatement à côté de la ligne du CPR. Le grand bâtiment à midistance est l'élévateur du CNoR et au-delà, le grand quai de charbon du CNoR. Bibliothèque et Archives Canada PA-021132



A major accident at Scovel, 25 miles east of Kenora, on June 10, 1902, closed the CPR main line between Port Arthur and Winnipeg. Engine 828 hauling the Atlantic Express plunged through a bridge killing the engineer and firemen. Because of the difficult soil conditions and the location of the engine, days would be spent before the line could be reopened. On June 11th, the Imperial Limited began detouring over the CNoR between Port Arthur and Winnipeg. Thus the first truly first class train, with sleepers and dining car, to operate over the CNoR was a CPR train.

Rounding out the range of products being provided, the Canadian Northern Express Company was incorporated by the Dominion Government in May 1902.

RIDING IN STYLE

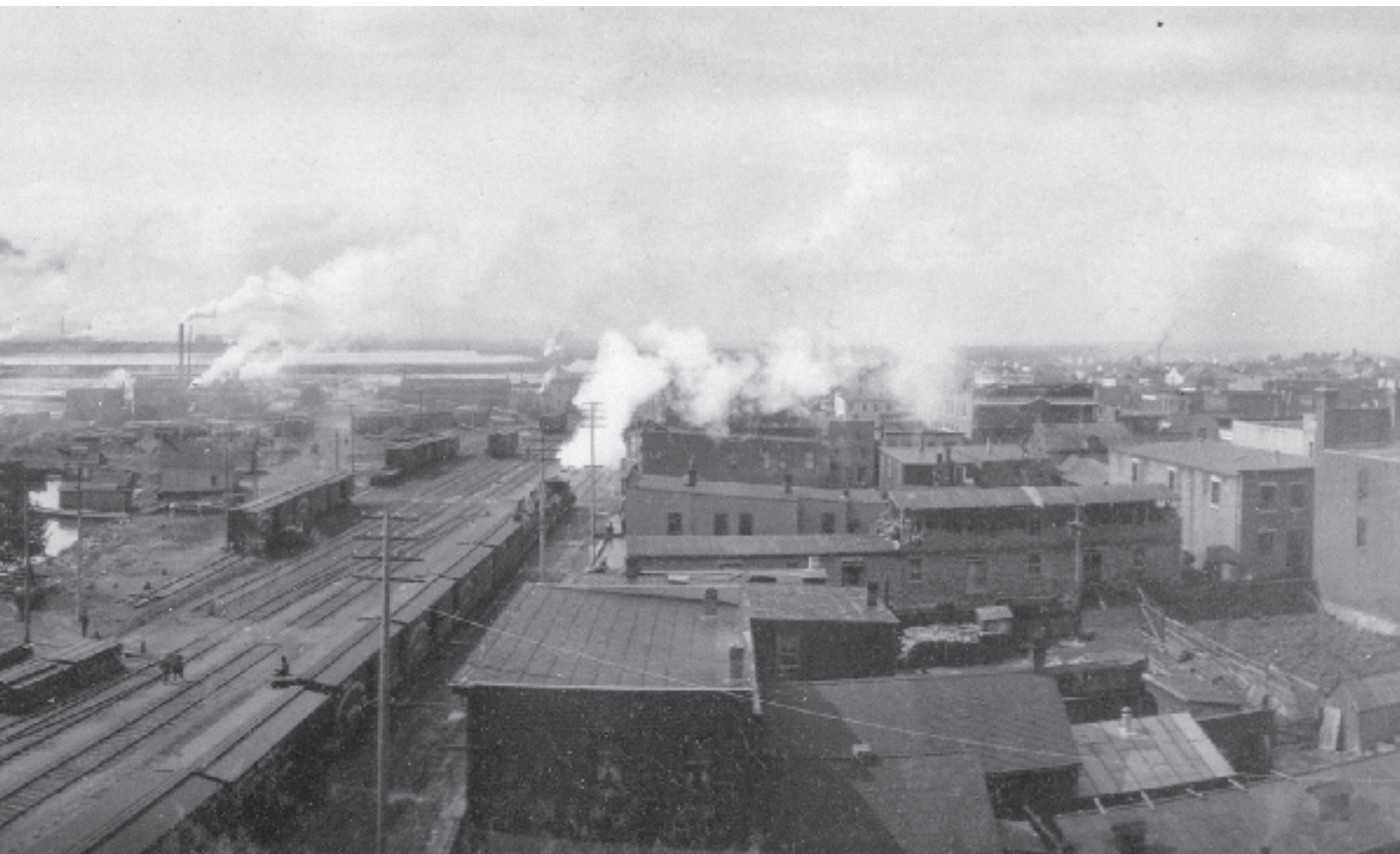
“Promptly to the minute at 8:30 yesterday, the latest addition to the Canadian Northern train service, The Lake Superior Limited pulled into the station . . . A large crowd was at the station here to meet expected friends and all had nothing but praise for the appearance of the train.” – Winnipeg Free Press, July 14, 1903

Le 10 juin, un accident majeur à Scovel, à 40 km (25 mi) à l'est de Kenora, oblige à fermer la ligne principale du CPR entre Port Arthur et Winnipeg. La locomotive No 828, tirant l'Atlantic Express, plonge à travers un pont tuant le mécanicien et le chauffeur. En raison des conditions difficiles du sol et de l'emplacement de la machine, il faudra des jours avant que la ligne puisse être rouverte. Le 11 juin, l'Imperial Limited est détourné sur le CNoR entre Port Arthur et Winnipeg. Ainsi, le premier train vraiment de première classe, avec wagons-lits et wagon-restaurant, à rouler sur le CNoR est un train du CPR.

Complétant la gamme de produits offerts, la Canadian Northern Express Company est constituée en société par le gouvernement fédéral en mai 1902.

VOYAGER AVEC STYLE

« En dernière minute, à 8 h 30 hier, le dernier-né au service du Canadien Northern, The Lake Superior Limited, arrive en gare. . . Une grande foule est à la gare pour rencontrer les amis attendus et tous n'ont que des louanges sur l'allure du train ».- Winnipeg Free Press, 14 juillet 1903.



TIME TABLES



RAILWAY LINES

IN

NEW ONTARIO, MANITOBA SASKATCHEWAN

NEW FAST DAILY TRAINS

Between

Winnipeg & Port Arthur

With Standard

First Class Sleepers

&

Dining Car Service

DIRECT CONNECTIONS WITH
LAKE STEAMERS OF THE
NORTH WEST TRANSPORTATION CO.
&
CANADIAN PACIFIC RAILWAY AND
STEAMSHIP LINES.

NEW DAILY (EX SUN) TRAINS BETWEEN

**BRANDON
HARTNEY
DAUPHIN**

GEO. H. SHAW,
TRAFFIC MANAGER.

ISSUE FOUR—367403

CANADIAN NORTHERN RAILWAY.									
TIME TABLE IN EFFECT JULY 12TH, 1903.									
MAIN LINE.									
READ DOWN				STATIONS.		READ UP.			
No. 1	Mis				No. 2				
h 8 40	b 8 00	* 17 05	0	Lv.	Pt. Arthur 2.	Ar.	* 10 10	a 18 30	k 14 45
8 55	8 20	17 12	3	.....	Ft. William	.....	10 03	18 15	14 30
9 05	8 35	.....	6	.....	West Port	.....	.....	18 00	14 15
9 42	8 55	.....	13	.....	Slate River	.....	.....	17 31	13 50
h 10 05	9 28	17 45	20	.....	Stanley Junction	.....	9 28	16 40	k 13 20
.....	10 00	.....	24	.....	Kakabeka Falls	.....	.....	16 20	.....
.....	10 30	.....	33	.....	Mokomon	.....	.....	15 50	.....
.....	11 04	.....	37	.....	Rowan	.....	.....	15 20	.....
.....	11 34	.....	45	.....	Mattawin	.....	.....	14 50	.....
.....	12 10	.....	54	.....	Shabaqua	.....	.....	14 15	.....
.....	12 35	.....	59	.....	Mabella	.....	.....	13 55	.....
.....	13 05	.....	67	.....	Rossmere	.....	.....	13 20	.....
.....	13 40	.....	76	.....	Kabaigon	.....	.....	12 45	.....
.....	14 10	.....	83	.....	Kashaboiwe	.....	.....	12 10	.....
.....	14 50	.....	92	.....	Keogo	.....	.....	11 35	.....
.....	15 15	.....	98	.....	Heronian	.....	.....	11 10	.....
.....	15 50	.....	107	.....	Windigo	.....	.....	10 30	.....
.....	16 25	.....	115	.....	Abiwin	.....	.....	10 00	.....
.....	16 55	.....	122	.....	Kawene	.....	.....	9 25	.....
.....	17 45	.....	132	.....	Hematite	.....	.....	8 45	.....
.....	b 18 30	22 05	143	Ar. }	Atikokan	{ Lv.	5 11	a 8 00	.....
.....	a 8 00	22 15	143	Lv. }	.....	{ Ar.	5 00	b 19 35	.....
.....	8 55	.....	153	.....	Steep Rock	.....	.....	18 25	.....
.....	9 05	.....	160	.....	Banning	.....	.....	17 55	.....
.....	9 45	.....	172	.....	La Seine	.....	.....	17 15	.....
.....	10 20	.....	181	.....	Glenorchy	.....	.....	16 40	.....
.....	11 00	24 02	191	.....	Mine Centre	.....	3 14	16 00	.....
.....	11 40	.....	199	.....	Farrington	.....	.....	15 20	.....
.....	12 10	.....	208	.....	Bear's Pass	.....	.....	14 50	.....
.....	12 40	.....	213	.....	Nickle Lake	.....	.....	14 20	.....
.....	13 10	.....	223	.....	Rocky Inlet	.....	.....	13 50	.....
.....	14 00	.....	232	.....	.....	.....	.....	13 00	.....
.....	14 45	1 38	232	Lv. }	Ft. Frances	{ Ar.	1 38	12 15	.....
.....	15 25	.....	242	.....	La Vallee	.....	.....	11 35	.....
.....	16 15	f 2 23	252	.....	Emo	.....	f 24 53	10 45	.....
.....	16 45	.....	259	.....	Barwick	.....	.....	10 15	.....
.....	17 25	.....	267	.....	Stratton	.....	.....	9 35	.....
.....	18 05	.....	274	.....	Pinewood	.....	.....	8 55	.....
.....	a 19 00	3 35	286	Ar. }	Rainy River	{ Lv.	23 38	b 8 00	.....
.....	b 7 00	3 43	286	Lv. }	.....	{ Ar.	23 33	a 16 30	.....
.....	7 15	3 46	288	Ar. }	.....	{ Lv.	23 30	19 15	.....
.....	7 25	3 48	288	Lv. }	.....	{ Ar.	23 28	19 05	.....
.....	8 05	.....	299	.....	Beaudette	.....	.....	18 25	.....
.....	8 55	.....	312	.....	Graceton	.....	.....	17 35	.....
.....	9 50	4 58	324	Ar. }	Roosevelt	{ Lv.	22 18	16 40	.....
.....	10 00	5 00	324	Lv. }	Warroad	{ Ar.	22 16	16 30	.....
.....	11 20	5 38	344	Ar. }	.....	{ Lv.	21 39	15 10	.....
.....	11 30	5 41	344	Lv. }	Sprague	{ Ar.	21 36	15 00	.....
.....	12 05	.....	355	.....	Vassar	.....	.....	14 25	.....
.....	12 30	.....	364	.....	Badger	.....	.....	14 00	.....
.....	13 10	.....	375	.....	Woodridge	.....	.....	13 20	.....
.....	13 40	.....	382	.....	Sandilands	.....	.....	12 50	.....
.....	13 50	.....	386	.....	Bedford	.....	.....	12 35	.....
.....	14 20	.....	392	.....	Marchand	.....	.....	12 05	.....
.....	14 50	.....	399	.....	La Broquerie	.....	.....	11 35	.....
.....	15 20	.....	404	.....	Steinbach	.....	.....	11 10	.....
.....	15 50	f 7 47	410	.....	St. Anne	.....	f 19 29	10 50	.....
.....	16 30	.....	417	.....	Dufresne	.....	.....	10 25	.....
.....	16 58	.....	424	.....	Lorette	.....	.....	9 55	.....
.....	17 50	.....	438	.....	St. Boniface	.....	.....	9 00	.....
.....	b 18 00	* 8 45	439	Ar. }	Winnipeg 3	{ Lv.	18 30	a 8 45	.....

TRAIN No. 1—Fast Express, Port Arthur to Winnipeg, carries first and second class coaches and Standard first class sleeper. Dinner (\$1.00) is served in Dining Car between Port Arthur and Atikokan. Direct connections made at Port Arthur for accommodation of through passengers from east with steamers of the Northwest Transportation Co. Wednesday, Friday and Sunday, and with the Can. Pacific steamships and Imperial Limited train Thurs., Sat. and Monday.

TRAIN No. 2—East Express Winnipeg to Pt. Arthur, carries first and second class coaches and Standard first class sleeper. Breakfast (a la carte) is served in Dining Car between Atikokan and Pt. Arthur. Direct connections made at Pt. Arthur for accommodation of through passengers for east with steamers of the Northwest Transportation Co. Saturday and Wednesday, and with the Can. Pacific Steamships and Imperial Limited train Friday, Sunday & Tuesday

Canadian Northern Railway July 12, 1903 timetable cover and mainline timetable. CRHA Archives
 Couverture de l'horaire et horaire principal du CNoR du 2 juillet 1903. Archives de l'ACHF

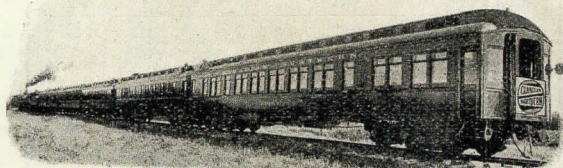
The CNoR launched its first named passenger train – the Lake Superior Limited – on July 12, 1903. The train, which would only operate in the tourist season, was designed to connect with the Northern Navigation Company boats at Port Arthur. To provide daylight service, Port Arthur-Atikokan and Atikokan-Fort Frances mixed trains and a Fort Frances-Winnipeg passenger train were also operated. At the end of the summer season, the Port Arthur-Winnipeg schedule reverted to daytime running. The train departed Winnipeg each day at 7 PM and Port Arthur at 5:05 PM.

Le CNoR lance son premier nom de train de voyageurs – The Lac Superior Limited – le 12 juillet 1903. Le train, qui ne fonctionne que pendant la saison touristique, est coordonné avec les bateaux de la Northern Navigation Company à Port Arthur. Pour assurer le service de jour, les trains mixtes Port Arthur-Atikokan et Atikokan-Fort Frances et un train de voyageurs Fort Frances-Winnipeg sont également exploités. À la fin de la saison estivale, l'horaire des trains Port Arthur-Winnipeg reviendra de jour. Les trains de nuit quittent Winnipeg chaque jour à 19 h et Port Arthur à 17 h 05. Après un

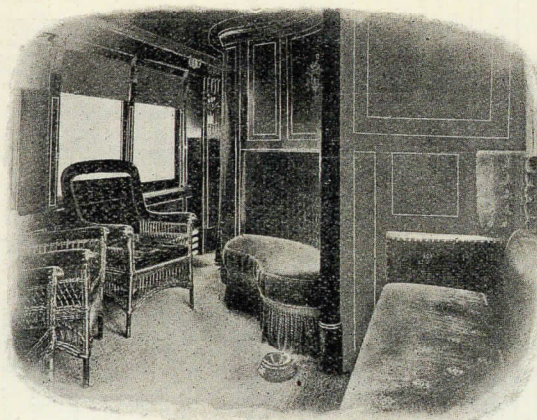
LAKE SUPERIOR LIMITED.

DAILY FAST TRAINS.

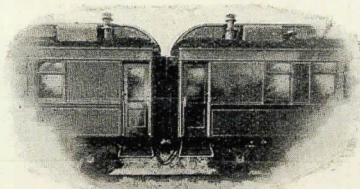
Leave Winnipeg 18.30k. Arrive Port Arthur 10.10k.
 Leave Port Arthur 17.05k. Arrive Winnipeg 8.45k.



The Model Train—Carries First and Second-Class Coaches, Standard First-Class Sleeper and Dining Car.



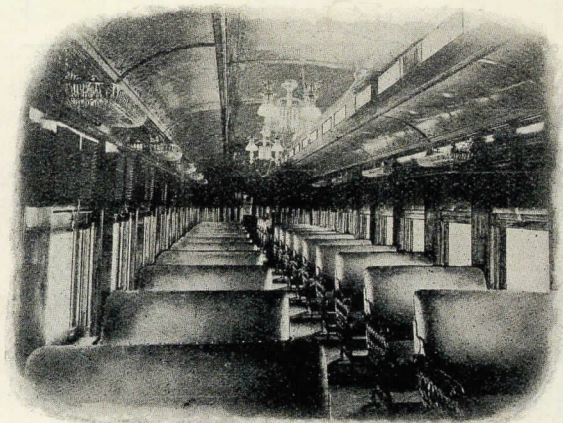
The Sleeper has Separate Smoking Compartment.



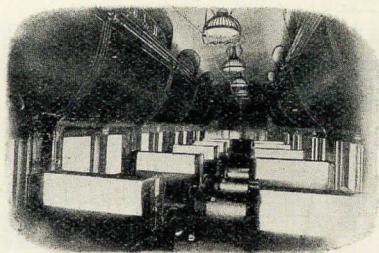
Vestibuled Throughout.



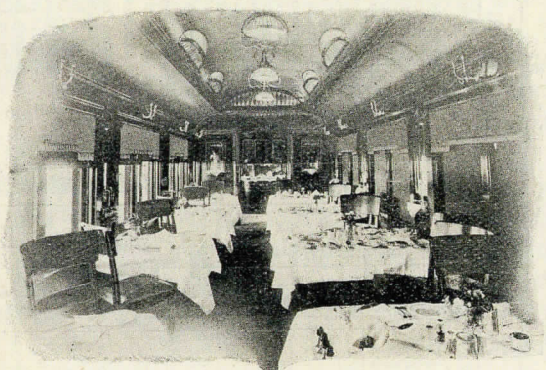
First-Class Coach.



Second-Class Coach.



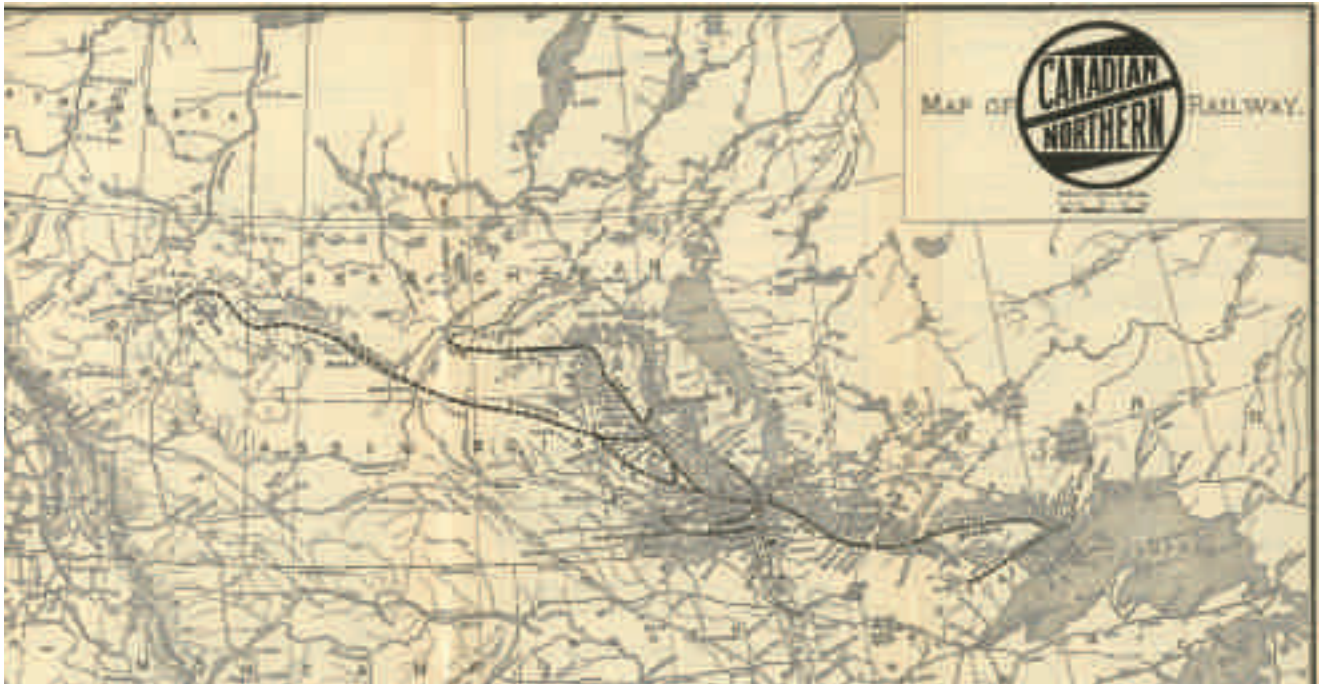
Luxury in Sleeping Car.



The Dining Car—Sumptuous Tables.

While passenger service began in February 1902 from the Port Arthur, the CNoR waited 18 months before introducing a deluxe overnight train between Winnipeg and Port Arthur in July 1903. These illustrations of the interior of the brand new passenger cars used on the Lake Superior Limited are from the CNoR's 1903 timetable. CRHA Archives

Alors que le service des passagers commence en février 1902 à partir de Port Arthur, le CNoR attendra 18 mois avant d'introduire un train de luxe de nuit entre Winnipeg et Port Arthur en Juillet 1903. Ces illustrations de l'intérieur des voitures neuves utilisées sur The Lake Superior Limited sont tirées de l'horaire de 1903 du CNoR. Archives de l'ACHF



Map detail from the July 12, 1903 CNoR public timetable. CRHA Archives

Carte détaillée de l'horaire public du CNoR du 12 juillet 1903. Archives du ACHF

After an overnight run, the train was scheduled to arrive at Port Arthur at 10:35 AM and Winnipeg at 8:30 AM. It was the first CNoR train to operate on a daily schedule.

The CNoR, however, decided that this was too fast a schedule and on July 16th moved the Winnipeg departure back to 6:35 PM and the Winnipeg arrival up to 8:45 AM. With no advance notice, the inevitable happened. About 35 passengers missed the Winnipeg departure. The train was held at Ste Anne, Manitoba for an hour while a special train brought them along.

The new service took about 16 hours for the 438 mile run, the same time as the CPR's transcontinental Atlantic Express and Pacific Express. The Lake Superior Limited was about 1.5 hours slower than the Imperial Limited, the CPR's tri-weekly, summer season transcontinental. An advantage for travelling on the Lake Superior Limited was that as it operated just between Port Arthur and Winnipeg, it was much less likely to be late than the CPR's transcontinental trains.

The CNoR pulled out all stops for its first deluxe train. It was equipped with all new equipment; the contracts for first and second class coaches, tourist cars, head end cars, sleepers and locomotives were let in January 1903. Brooks Locomotive Works of Dunkirk, New York provided two new 4-6-0 locomotives, Nos. 67 and 68, especially to haul this train. They were the first locomotives acquired by the CNoR with 63 inch drivers. While the Fort William Times Journal reported they were delivered in mid June 1903, it appears that they did not

voyage de nuit, les trains arrivent à Port Arthur à 10 h 35 et à Winnipeg à 8 h 30. Il s'agissait du premier train du CNoR à fonctionner sur une base quotidienne.

Le CNoR cependant décide que cet horaire est trop serré et le 16 juillet, le départ de Winnipeg est remis à 18 h 35 avec l'arrivée à Winnipeg prévue à 8 h 45. Sans préavis, l'inévitable se produit. Environ 35 passagers ratent le départ de Winnipeg. Le train est retenu à Ste-Anne, Manitoba pendant une heure pendant qu'un train spécial ramène les passagers oubliés.

Le nouveau service prend environ 16 heures pour le parcours de 705 km (438 mi), le même temps que les CPR Transcontinental Atlantic Express et Pacific Express. Le The Lac Superior Limited prend une heure et demie de plus que l'Imperial Limited, le train transcontinental trihebdomadaire du CPR durant la saison estivale. L'avantage de voyager sur The Lac Superior Limited est qu'étant donné qu'il circule juste entre Port-Arthur et Winnipeg, il est beaucoup moins sujet aux retards que les trains transcontinentaux du CPR.

Le CNoR supprime tous les arrêts pour son premier train de luxe. Il est équipé d'un tout nouvel équipement; les contrats pour les voitures de première et de deuxième classe, les voitures de tourisme, les voitures de tête, les wagons-lits et les locomotives sont passés en janvier 1903. Brooks Locomotive Works de Dunkirk, New York fournit deux nouvelles locomotives 4-6-0, Nos 67 et 68, pour tirer ce train en particulier. Ce sont les premières locomotives acquises par le CNoR avec des roues motrices

enter service until December of that year. They would have full service lives, being retired as CNR 1207 and 1208 in 1955 and 1954 respectively. Accounts of the first run of the Lake Superior Limited report that a second hand 4-4-0 No. 49, built in 1888 for the Atchison Topeka & Santa Fe and acquired by the CNoR in 1902, pulled the first train out of Winnipeg.

While the CNoR had planned to inaugurate the train about June 1st, delays in the delivery of the new cars postponed the start for six weeks. On July 3rd General Superintendent James stated that the head end cars and coaches had arrived in Winnipeg a week earlier. A notable feature of the coaches was the separate smoking compartment in both the first and second class cars. The first sleeper reached Winnipeg about July 1st and the other two about July 9th. The tourist sleeping cars, however, were not delivered by launch time and appeared only near the end of the month. The equipment was put on public display at both Winnipeg and Port Arthur before going into service.

These would be the first CNoR trains operated with a meal service. The 24 seat diner, which operated only between Port Arthur and Atikokan, served dinner after leaving Port Arthur and breakfast returning to the town. On June 12, 1903, J J Hartnedy was in Port Arthur arranging for supplies to be provided by local merchants. Passengers must have been rather hungry as breakfast had to be deferred until the train arrived in Winnipeg.

de 1,60 m (63 po). Alors que le Fort William Times Journal rapporte qu'elles ont été livrées à la mi-juin 1903, il semble qu'elles ne sont rentrées en service qu'en décembre de cette même année. Elles auront une vie bien remplie, étant mises à la retraite comme CNR 1207 et 1208 respectivement en 1955 et 1954. Selon l'histoire du premier The Lac Superior Limited, c'est une 4-4-0 d'occasion, la No 49, construite en 1888 pour le Atchison Topeka & Santa Fe et acquise par le CNoR en 1902, qui a tiré le premier train de Winnipeg.

Alors que le CNoR avait prévu d'inaugurer le train vers le 1er juin, les retards dans la livraison des nouvelles voitures reportent le démarrage de six semaines. Le 3 juillet, le surintendant général James déclare que les voitures de tête et les voitures coach sont arrivées à Winnipeg une semaine plus tôt. Une caractéristique notable des voitures coach est le compartiment fumeurs séparé dans les deux voitures de première et deuxième classe. La première couchette arrive à Winnipeg vers le 1er juillet et les deux autres vers le 9 juillet. Les voitures-lits de tourisme, cependant, n'ont pas été livrées dès le lancement et n'apparaissent que vers la fin du mois. L'équipement a été présenté au public à Winnipeg et Port Arthur avant d'entrer en service.

Il s'agirait des premiers trains du CNoR exploités avec un service de repas. Le wagon-restaurant de 24 places, qui circulait seulement entre Port Arthur et Atikokan, servait le dîner après avoir quitté Port Arthur et le petit

**TABLE 5
NEW CARS AVAILABLE FOR THE LAKE SUPERIOR LIMITED IN 1903**

<i>Car Type</i>	<i>Car Numbers or Name</i>	<i>Builder</i>	<i>Date Delivered</i>	<i>Configuration</i>
Mail and Express Car	1601 to 1603	Crossen	May-June 1903	
Second Class Coach	512 to 518	Crossen		44 coach/ 42 smoker
First Class Coach	112 to 115	Barney & Smith	June-July 1903	55 coach/ 8 smoker
Tourist Car	1001 to 1002	Barney & Smith	July 1903	12 section
Dining Car	55*	Barney & Smith	June 1902	24 seats
Sleeper	Edmonton, Port Arthur, Winnipeg	Barney & Smith	June-July 1903	10 section/ 1 drawing room

Note: The Fort William and Winnipeg newspapers each reported that the Lake Superior Limited carried a dining car. However, CNR Passenger Equipment, 1867-1992 shows only one car being delivered at the time the train was inaugurated.

Source: "CNR Passenger Equipment, 1867 – 1992" and various Fort William and Winnipeg newspapers.

AN INTEGRATED COMPANY

“The entire plant (of the CNoR Port Arthur elevator) . . . will furnish the CN terminal facilities amongst the largest and equal to the best for handling the large grain business of the Northwest.” – Railway and Shipping World, January 1904

Looking to the example set by the CPR at Fort William, Mackenzie and Mann laid plans to build a grain terminal at Port Arthur and operate lake boats to move grain eastward and coal and package freight westward.

Under its March 1900 agreement with Port Arthur, the CNoR had agreed to build a grain elevator there. The contract for the 1.25 million bushel elevator costing \$350,000 was awarded to Mr J A Jamieson of Montreal in January 1901. Jamieson, a noted grain elevator architect, had started out with the CPR Engineering Department in 1888 and built their Elevator C at Fort William in 1890. He left the CPR in 1897 and had a long career building grain elevators at many points on the Great Lakes including Depot Harbor, Prescott, Kingston, and Port Colborne. When the CNoR made its announcement, the CPR practically had a monopoly on grain storage at the Lakehead, owning four elevators in Fort William that held over six million bushels and one at Port Arthur with a one million bushels capacity.

The Minneapolis Journal noted on June 4, 1901 that construction had started on the CNoR's Port Arthur elevator. To secure adequate depth of water for lake boats, the elevator was built over 1,500 feet from the shore. A long pile trestle provided rail access. Seven thousand piles had to be driven to provide the foundation for the large edifice.

While it was expected to be in operation in time to handle the 1901 wheat crop, such was not to be. When the lake boat Preston ran into a major gale in at the end of June, 200,000 feet of timber destined for the elevator were washed from her deck. Whether as a result of this incident or simply a decision by Mackenzie and Mann to slow work on the elevator as the Winnipeg-Port Arthur line would not be completed in time to handle grain before the lakes froze, the elevator was incomplete when the last spike on the O&RR was driven at the end of 1901.

The delay was unfortunate as the prairie crop was the biggest ever. Adding to the difficulties of moving the crop, farmers had delayed shipping their crop waiting for higher prices and when they tried to ship it there was a shortage of lake boats to haul grain to eastern ports as iron ore shippers were paying a premium for lake boats. The crop rapidly filled all available elevators and clogged the CPR's Winnipeg-Fort William line. The railway helped out as best it could by parking loaded grain cars on its tracks for the winter and by moving crop to its new elevator when it opened.

The opening of the CNoR's new route coincided with a major elevator building boom at the Lakehead.

déjeuner en revenant en ville. Le 12 juin 1903, J. J Hartnedy se trouvait à Port-Arthur pour que les produits soient fournis par des commerçants locaux. Les passagers ont dû avoir assez faim, car le petit déjeuner a été retardé jusqu'à ce que le train soit arrivé à Winnipeg.

UNE COMPAGNIE INTÉGRÉE

« Toute l'usine [de l'élévateur CNoR Port Arthur] . . . fournira au terminal du CNoR les équipements parmi les plus grands et équivalents aux meilleurs pour le traitement des grains des grandes entreprises céréaliers du Nord-Ouest ».- Railway and Shipping World, janvier 1904

Prenant exemple sur le CPR à Fort William, Mackenzie et Mann font des plans pour construire un terminal céréalier à Port Arthur et exploiter des bateaux lacustres pour acheminer les céréales vers l'est et le charbon et le fret vers l'ouest.

En vertu de son accord de mars 1900 avec Port Arthur, le CNoR avait accepté de construire un élévateur à grain. Le contrat pour l'élévateur de 1,25 million de boisseaux au coût de 350 000 \$ est attribué à J. A. Jamieson de Montréal en janvier 1901. Jamieson, un architecte d'élévateur de grain notoire, avait commencé sa carrière auprès du département d'ingénierie du CPR en 1888 et construit leur élévateur C à Fort William en 1890. Il quitte le CPR en 1897 et commence une longue carrière dans la construction d'élévateurs à grain à de nombreux endroits sur les Grands Lacs, y compris Depot Harbour, Prescott, Kingston et Port Colborne. Lorsque le CNoR fait son annonce, le CPR a pratiquement un monopole sur le stockage des grains au bout du Lac Supérieur, possédant quatre élévateurs à Fort William avec plus de six millions de boisseaux et un autre à Port Arthur, d'une capacité d'un million de boisseaux.

Bien qu'on s'attende à ce que l'élévateur soit opérationnel à temps pour traiter la récolte de blé de 1901, ce ne sera pas le cas. Lorsque le Preston, bateau de lac (laquier), essuie une grosse tempête à la fin du mois de juin, 200 000 pieds de bois destinés à cet élévateur sont lavés de son pont. Que ce soit par suite de cet incident ou simplement par une décision de Mackenzie et de Mann de ralentir les travaux sur l'élévateur alors que la ligne Winnipeg-Port Arthur ne sera pas terminée à temps pour transporter les grains avant que les lacs ne figent, l'élévateur est incomplet lorsque le dernier crampon sur l'O & RR est planté à la fin de 1901.

Ce retard est malheureux, car la récolte des Prairies est la plus importante jamais enregistrée. Ajoutant aux difficultés de transport, les agriculteurs ont retardé la livraison de leurs récoltes en attendant des prix plus élevés et quand ils ont essayé de les expédier, il y avait une pénurie de laquiers pour transporter les céréales vers les ports de l'Est, car les expéditeurs de minerai de fer payaient une prime pour les laquiers. Les récoltes ont rapidement rempli tous les élévateurs disponibles et encombré la ligne

Over the next few years, the CPR added four million bushels of capacity to its installations. The CNoR elevator also grew by leaps and bounds between 1902 and 1904.

The elevator was placed into a separate subsidiary, the Lake Superior Terminal Company Ltd, in November 1902. Unlike the CPR, the CNoR decided not to operate the Lakehead elevator and leased it to private operators starting by 1904. The decision by the Winnipeg Grain Exchange to establish a wheat futures contract with hedging that year attracted American financial interests to Canada. At first the CNoR elevator was leased to the Canadian Elevator Company which operated a network of elevators on the prairies. The British American Elevator Company, in which Mackenzie and Mann and the Minnesota based Peavey family held large amounts of stock, operated the elevator jointly with the CNoR in 1905.

Winnipeg-Fort William du CPR. Le chemin de fer a aidé le mieux qu'il a pu en mettant en place des wagons à grains sur ses voies pour l'hiver et en déplaçant la récolte vers son nouvel élévateur quand il a ouvert.

L'ouverture de la nouvelle ligne du CNoR coïncide avec un essor important de la construction d'élevateurs au bout du Lac Supérieur. Au cours des années suivantes, le CPR ajoute une capacité de quatre millions de boisseaux à ses installations. L'élévateur du CNoR augmente également à pas de géant entre 1902 et 1904.

L'élévateur est administré par une filiale distincte, la Lake Superior Terminal Company Ltd, en novembre 1902. Contrairement au CPR, le CNoR décide de ne pas exploiter l'élévateur à Port Arthur et le loue à des opérateurs privés à partir de 1904. La décision du Winnipeg Grain Exchange d'établir un contrat à terme sur le blé avec couverture cette année-là attire les intérêts financiers américains au Canada. Dans un premier temps, l'élévateur du CNoR est loué à la Canadian Elevator Company qui exploite un réseau d'élevateurs dans les Prairies. La British American Elevator Company, dans laquelle Mackenzie et Mann et la famille Peavey basée au Minnesota possèdent beaucoup d'actions, exploite l'élévateur conjointement avec le CNoR en 1905.



To reach deep water, CNoR's elevator was built several hundred feet out from the lakeshore and was accessed over a long trestle. Library Archives Canada PA-026106

Cette photo montre la première partie de l'élévateur du CNoR achevée en 1901. Pour atteindre l'eau profonde, l'ascenseur est construit plusieurs centaines de pieds à partir du bord du lac et est accessible par un long pont à chevalet. Bibliothèque et Archives Canada PA-026106

On March 10, 1902 the first wheat was put into the elevator consisting of 49 carloads. Nine days later it was reported that all ten legs were in operation and could unload 100 cars a day. The loading spouts to discharge grain into lake boats were in position as of April 18th. The Fort William Times Journal reported on April 23, 1902 that the Advance, the first vessel to load at the elevator, took on 30,000 bushels. By May 1st, 300,000 bushels had been loaded onto lake boats.

Mackenzie and Mann quickly recognized that their elevator was too small for the business that would pour in from its expanding prairie network. On April 28th Mackenzie told the Winnipeg Telegram a 1.5 to 2 million bushel extension would be built in time for the 1902 crop. The contract for the extension was given to Barnard & Record, a Minneapolis firm. On June 5th work began on the annex, which was to hold 1.6 million bushels in 64 tile tanks or silos, each 24 feet wide and 90 feet high. These would be the first tile elevator constructed in Canada. In July, the CNoR announced that an additional 16 tanks were to be built immediately, bring the capacity of the annex up to 2 million bushels. By this time, the railway expected to move nine million bushels of the 1901 crop from the prairies and forecast it would handle 14 million bushels of the 1902 crop.

The benefits of the new railway to the Manitoba farmer continued to mount beyond the reductions in the tariffs for hauling grain. The Minneapolis Journal reported in early November 1902 that Manitoba farmers were receiving six cents a bushel more for wheat than at the end of the previous week based upon the delivery of a thousand box cars. The delivery of these new cars meant that all the wheat offered at points along the CNoR would be hauled to the Lakehead before the close of navigation.

Even though the 1902 crop proved to be smaller than that of 1901, the CPR on January 8, 1903 began refusing to moving cars to either Fort William or Port Arthur as the elevator space was all taken. Attempting to placate irate farmers, the CPR stated that additional storage capacity was expected to be ready at the Lakehead in 10 days. What the CPR did not state was that this additional capacity was the CNoR's storage annex. Annex 1 opened on January 20th, though only one of the five conveyors was working.

On June 20th, Mackenzie announced that the elevator capacity would be practically doubled with the construction of Annex 2 holding 2.5 million bushels and Elevator B holding one million bushels. A second trestle would be built for rail cars to access to the new additions. When this part of the complex was completed in the spring of 1904, it was considered the largest elevator in the world – its 7.25 million bushel capacity exceeded that of the former record holder, the 4 million bushel Peavey elevator at Duluth, Minnesota.

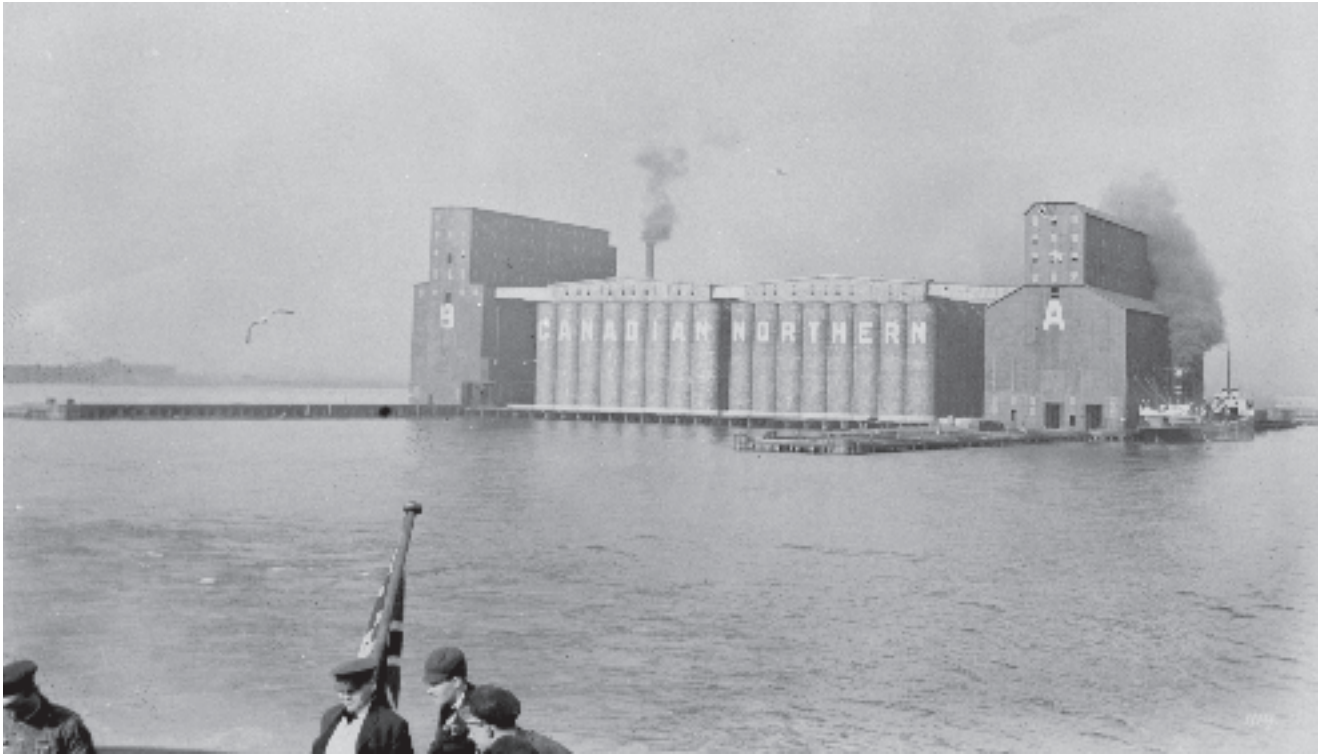
Le 10 mars 1902, le premier chargement de 49 wagons complets de blé est placé dans l'élévateur. Neuf jours plus tard, on signale que les dix manches sont en service et peuvent décharger 100 wagons par jour. Les becs de chargement pour décharger le grain dans les bateaux sont en place dès le 18 avril. Le Fort William Times Journal rapporte que le 23 avril 1902 l'Advance, le premier navire à charger à l'élévateur, a pris 30 000 boisseaux. Le 1er mai, 300 000 boisseaux ont été chargés sur des laquiers.

Mackenzie et Mann reconnaissent rapidement que leur élévateur est trop petit pour les activités provenant de leur réseau des Prairies en pleine expansion. Le 28 avril, Mackenzie déclare au Winnipeg Telegram qu'un agrandissement pour 1,5 à 2 millions de boisseaux supplémentaires sera construit à temps pour la récolte de 1902. Le contrat pour cette extension est donné à Barnard & Record, une entreprise de Minneapolis. Le 5 juin, les travaux commencent sur l'annexe, qui prévoit contenir 1,6 million de boisseaux dans 64 réservoirs en dalles ou silos, chacun de 7,3 m (24 pi) de large et 27,5 m (90 pi) de haut. Ce sera le premier élévateur en dalles (ou panneaux) construit au Canada. En juillet, le CNoR annonce la construction immédiate de 16 silos supplémentaires, ce qui porte la capacité de l'annexe à 2 millions de boisseaux. À cette époque, le chemin de fer prévoit transporter neuf millions de boisseaux pour la récolte des Prairies de 1901 et 14 millions de boisseaux pour la récolte de 1902.

Pour les agriculteurs manitobains, les avantages du nouveau chemin de fer vont aller au-delà de la réduction des tarifs pour le transport du grain. Le Minneapolis Journal rapporte au début de novembre 1902 que les agriculteurs manitobains reçoivent six cents de plus par boisseau de blé qu'à la fin de la semaine précédente sur la base d'une livraison d'un millier de wagons. La livraison de ces wagons signifie que tout le blé disponible aux emplacements le long du CNoR sera transporté au Lac Supérieur avant la fermeture de la navigation.

Même si la récolte de 1902 s'avère moins importante que celle de 1901, à partir du 8 janvier 1903, le CPR commence à refuser de déplacer des voitures à Fort William ou Port Arthur, les silos étant pleins. Tentant d'apaiser les agriculteurs en colère, le CPR déclare que la capacité de stockage supplémentaire devrait être prête à Port Arthur dans 10 jours. Ce que le CPR ne précise pas, c'est que cette capacité additionnelle est celle de l'annexe de stockage du CNoR. L'annexe 1 est ouverte le 20 janvier, mais un seul des cinq convoyeurs fonctionne.

Le 20 juin, Mackenzie annonce que la capacité de l'élévateur sera pratiquement doublée avec la construction de l'annexe 2 contenant 2,5 millions de boisseaux et l'élévateur B détenant un million de boisseaux. Un deuxième accès sera construit pour les



With a capacity of 7.25 million bushels, the CNoR elevator was the largest in the world. Elevator A, the first part was completed in 1901 with a capacity of 1.25 million bushels. Annex 1, composed of 80 silos holding 2.5 million bushels immediately beside Elevator A, was completed the next year. Elevator B, holding 1 million bushels, and the Annex 2, with 80 silos holding 2.5 million bushels, were completed in 1903. Douglas NW Smith collection

Avec une capacité de 7,25 millions de boisseaux, l'élevateur du CNoR était le plus grand au monde. La première partie, l'élevateur A a été achevée en 1901 avec une capacité de 1,25 millions de boisseaux. L'annexe 1, composée de 80 silos contenant 2,5 millions de boisseaux immédiatement à côté de l'ascenseur A, a été achevée l'année suivante. L'élevateur B, d'une capacité de 1 million de boisseaux, et l'annexe 2, avec 80 silos de 2,5 millions de boisseaux, ont été achevés en 1903. Douglas NW Smith collection

The need for this second outlet is readily apparent looking at the grain transport figures the CNoR submitted to the government. For the 12 months period ending June 30, 1901, the last year before the line to Port Arthur was open, the company moved 756,000 bushels. For the same period in 1902, it carried 9.4 million bushels and this jumped to 12.4 million in 1903.

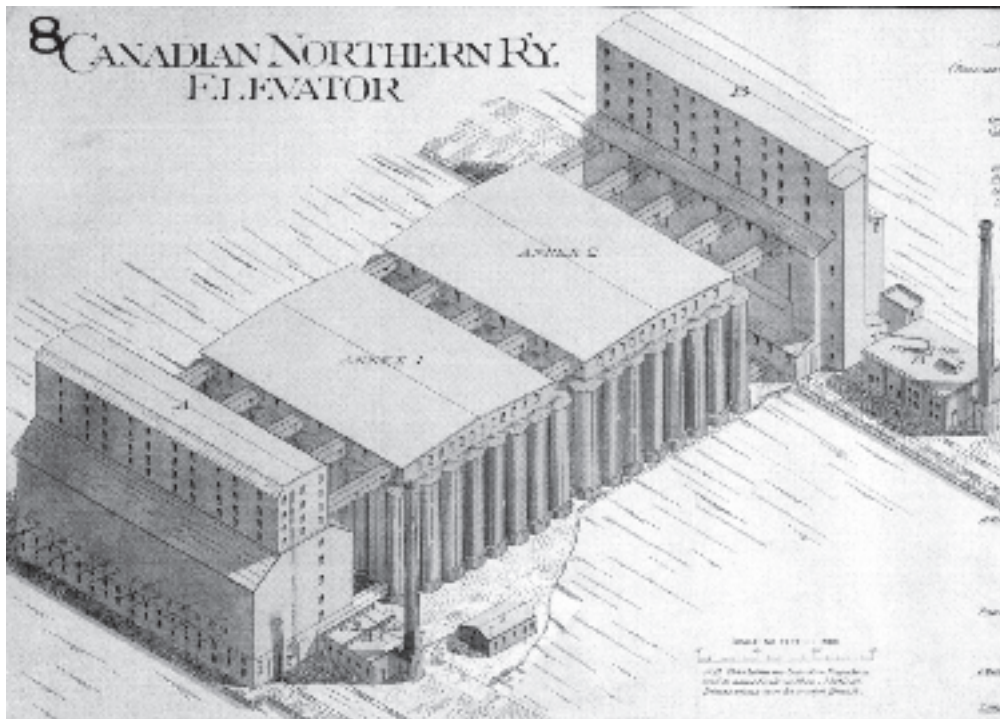
Indeed, the grain elevator at Port Arthur was critical to the success of the railway. On November 16, 1908, the Ottawa Citizen reported that no other elevator has handled as much grain as the CNoR Port Arthur elevator that season. The average number of rail cars unloaded was 215 cars a day. Since the season started 11,089,461 bushels had gone into the elevator and 9,705,394 bushels had been loaded on lake boats. This was an increase of 5 million bushels in receipts and 2 million bushels in shipments. Faced with a brash competitor and the almost annual blockade at its elevators, the CPR began double tracking its Port Arthur-Winnipeg line.

A further indication of the important role of the elevator appeared in a Boston Evening Transcript report

wagons afin d'atteindre les nouveaux agrandissements. Lorsque cette partie du complexe est achevée au printemps 1904, l'ensemble est considéré comme le plus grand élévateur au monde : sa capacité de 7,25 millions de boisseaux dépasse celle de l'ancien détenteur du record, l'élevateur Peavey de 4 millions de boisseaux à Duluth, au Minnesota.

La nécessité de ce second débouché est facilement évidente en regardant les chiffres du transport du grain que le CNoR soumet au gouvernement. Pour la période de 12 mois se terminant le 30 juin 1901, la dernière année avant l'ouverture de la ligne à Port Arthur, la compagnie a transporté 756 000 boisseaux. Pour la même période en 1902, c'est 9,4 millions de boisseaux et cela bondira à 12,4 millions en 1903.

En effet, l'élevateur à grain de Port Arthur est essentiel au succès du chemin de fer. Le 16 novembre 1908, le Ottawa Citizen signale qu'aucun autre élévateur n'a manutentionné autant de grain que l'élevateur du CNoR de Port Arthur cette saison-là. Le nombre moyen de wagons déchargés est de 215 voitures par jour. Depuis le début de la saison, 11 089 461 boisseaux y ont transité et



An aerial sketch of Canadian Northern Elevator. Goade's Fire Plan, 1908

Une projection aérienne de l'élevateur du Canadian Northern. Goade's Fire Plan, 1908

in October 1911. It reported that while the CNoR had handled 20% of the 1905 crop, it would move 32% of the present year's crop.

AFLOAT ON THE GREAT LAKES

“This morning the scene at the CNoR elevator demonstrated what the new railway company has done towards the shipping interests of Port Arthur. There were seven vessels lying at the dock waiting to be loaded.” – Fort William Times Journal, May 13, 1903

Equally as important as the terminal elevator on Lake Superior were lake boats needed to move the grain eastward to Buffalo, Port Colborne or Georgian Bay ports from these cargos would move by rail or smaller boats to New York or Montreal where it would be transferred to ocean vessel for forwarding to Europe. As early as February 1900 there were rumours that Mackenzie was talking with Captain William Petersen about running a line of steamers direct from Port Arthur to Liverpool. As the St Lawrence canals could not accept full sized ocean going vessels, the idea was dropped.

At the time Petersen had eight steamships hauling coal between Sydney, Nova Scotia and Montreal for the Dominion Coal Company. The novel hull design on these vessels, which curved inward from the waterline, was responsible for the prefix 'Turret' in the vessels' names. After Petersen's contract with the Dominion Coal Company ended in 1901, six of them – the Turret Bay, Turret Cape, Turret Chief, Turret Court, Turret Crown

9 705 394 boisseaux ont été chargés sur les laquiers. Il s'agit d'une augmentation de 5 millions de boisseaux en recettes et de 2 millions de boisseaux en cargaisons. Face à un concurrent arrogant et à la saturation presque annuelle dans ses élévateurs, le CPR commence à doubler sa ligne Port Arthur-Winnipeg.

Une autre preuve du rôle important de l'élevateur apparaît dans un rapport du Boston Evening Transcript en octobre 1911. Il signale que si le CNoR a traité 20 % de la récolte de 1905, il déplacera 32 % de la récolte de l'année en cours.

UNE FLOTTE SUR LES GRANDS LACS

« Ce matin, le spectacle devant l'élevateur du CNoR a démontré ce que la nouvelle compagnie de chemin de fer a fait pour les intérêts de Port Arthur. Il y avait sept navires accostés au quai attendant d'être chargés ». - Fort William Times Journal, 13 mai 1903.

Tout aussi importants que l'élevateur terminal du Lac Supérieur sont les laquiers nécessaires pour transporter le grain vers l'est jusqu'à Buffalo, Port Colborne ou les ports de la baie Georgienne. De là, ces cargaisons partent par rail ou bateaux plus petits vers New York ou Montréal, où elles seront transférées sur un navire océanique pour arriver en Europe. Dès le mois de février 1900, des rumeurs circulent selon lesquelles Mackenzie parlerait avec le capitaine William Petersen de la possibilité d'exploiter une ligne de vapeurs directement entre Port Arthur et Liverpool. Mais comme les canaux du Saint-Laurent ne peuvent pas accepter des navires de haute mer, l'idée est abandonnée.

À l'époque, Petersen a huit navires à vapeur transportant du charbon entre Sydney, Nouvelle-Écosse et Montréal pour la Dominion Coal Company. Le nouveau design de la coque de ces bateaux, qui s'incurve vers l'intérieur de la ligne de flottaison, explique le préfixe turret (tourelle) accolé au nom des navires. Après la fin du contrat de Petersen avec la Dominion Coal Company en 1901, six d'entre eux - Turret Bay, Turret Cape, Turret



The fall grain rush brought fleets of lakeboats to the CNoR elevator. This December 4, 1909 image has at least eight vessels tied up waiting for space at the discharge chutes. Making it all possible are the 36 foot box cars that shuttled the grain from the prairies to the lakehead, of which a representative sample are on the trestle at the elevator. Library Archives Canada PA-029729

Le rush d'automne amène des flottes de bateaux laquiers à l'élevateur du CNoR. Cette image du 4 décembre 1909 montre au moins huit navires amarrés en attente d'espace dans les goulottes de décharge. Ce sont ces wagons couverts de 36 pieds qui ont transporté le grain des prairies à la tête du lac, dont un échantillon représentatif est sur le ponceau en chevalet de l'ascenseur. Bibliothèque et Archives Canada PA-029729

Turret Court was built in 1895 in England. Measuring 253 feet in length by 44 feet in breath it could just fit through the small St Lawrence and Welland Canal locks of the time. She was in active use hauling grain and coal on the Great Lakes from 1902 through 1915 when requisitioned for wartime service on the Atlantic Ocean. Ron Beaupre Photo

Turret Court a été construit en 1895 en Angleterre. Mesurant 77 m (253 pieds) de longueur par 13,5 m (44 pieds) de largeur, il pouvait juste passer dans les petites écluses du Saint-Laurent et du Canal Welland de l'époque. Il transportera des céréales et du charbon sur les Grands Lacs entre 1902 et 1915 réquisitionné alors pour le service de guerre sur l'océan Atlantique. Photo de Ron Beaupre



and Scottish Hero – began operating for the Canadian Lake and Ocean Navigation Company (CL&ON), a new company in which Mackenzie and Mann were interested. Four of them took up their duties on the Great Lakes in September 1902 carrying grain from Port Arthur and returning with cargos of steel rails for the CNoR or American coal loaded at Lake Erie ports. With a capacity of 110,000 to 125,000 bushels of grain, they were considered large grain carriers. The Turret Bay and Scottish Hero were too big to pass through the St Lawrence canals and initially remained in service east of Montreal.

Arrangements were completed in the spring of 1902 with the Northern Navigation Company, the major competitor for the CPR steamships on the Great Lakes, to bring inter-line package freight and passenger service to the CNoR dock at Port Arthur. The Northern Navigation steamers operated from Windsor, Sarnia, and Collingwood, forwarding package freight and passengers brought to these ports by the Grand Trunk Railway. During 1902, the steamers Huronic, United Empire and Monarch became regular visitors to the CNoR dock. Indicative of the volumes of package freight being carried to and from the CNoR Port Arthur docks were the cargoes on the Huronic. Completing her maiden voyage from Sarnia, 500 tons of package freight was unloaded on May 29, 1902. At season's end in early December, it left Port Arthur with 800 tons of flour.

Chief, Turret Court, Turret Crown et Scottish Hero - commencent à travailler pour la Canadian Lake and Ocean Navigation Company (CL & ON), nouvelle société dans laquelle Mackenzie et Mann ont des intérêts. Quatre d'entre eux prennent leurs fonctions sur les Grands Lacs en septembre 1902, transportant du grain à partir de Port Arthur et revenant avec des cargaisons de rails en acier pour le CNoR ou du charbon américain chargé dans les ports du lac Érié. Ayant une capacité de 110 000 à 125 000 boisseaux, ils sont considérés comme de grands porteurs de grain. Le Turret Bay et le Scottish Hero sont trop grands pour traverser les canaux du Saint-Laurent et resteront en service à l'est de Montréal.

Au printemps 1902, des dispositions sont prises avec la Northern Navigation Company, principal concurrent des navires à vapeur du Canadien Pacifique sur les Grands Lacs, pour mettre en place des installations pour le transport intégré de marchandises et de passagers au quai du CNoR de Port Arthur. Les vapeurs de la Northern Navigation Co. opèrent à partir de Windsor, Sarnia et Collingwood, transportant le fret et les passagers amenés à ces ports par le Grand Trunk Railway. En 1902, les vapeurs Huronic, United Empire et Monarch sont devenus des visiteurs réguliers du quai CNoR. Les cargaisons du Huronic donnent une idée des volumes de fret en paquets transportés de et vers les docks du CNoR à Port Arthur. Au terme de son premier voyage à partir de Sarnia, 500 tonnes de fret sont déchargées le 29 mai 1902. À la fin de la saison, début décembre, il quitte Port Arthur avec 800 tonnes de farine.



Entering service in 1902, the Huronic was the largest Canadian passenger steamer on the upper Great Lakes. She is loading a large shipment of package freight – in this case farm produce from Lambton County – for western Canada at Sarnia in 1910. Library Archives Canada PA-029752

Entré en service en 1902, le Huronic est le plus grand paquebot de passagers canadien sur les Grands Lacs supérieurs. Il charge une grande cargaison de fret en vrac - dans ce cas, des produits de la ferme du comté de Lambton - pour l'Ouest du Canada à Sarnia en 1910. Bibliothèque Archives Canada / PA-029752

Package freight business grew so quickly that three new Petersen built package steamers – the A E Ames, H M Pellatt and J H Plummer – were chartered by the CL&ON. All three were in service on the Great Lakes by June 1903. Because of their internal design, these vessels could only carry cargoes of 55,000 bushels of grain eastward.

In 1904 CL&ON took over management of the ships from Petersen. Up to 1905 only four of the nine vessels were actually owned by the CL&ON. Thereafter at varying times, the remaining five vessels were acquired. Those who are interested in following the careers of these vessels or wanting more details of Mackenzie and Mann's shipping interests are referred to David Guay's *Passenger and Merchant Ships of the Grand Trunk Pacific and Canadian Northern Railways*.

The company's close ties with the CNoR were made starkly apparent when CNoR Third Vice President D B Hanna and CNoR Senior Counsel Zebulon Lash took over as President and Vice President of the CL&ON in 1907. Most of the other directors were close associates of Mackenzie and Mann.

SUCCESS BRINGS COMPETITORS

“As soon as the Rainy River section of the line is completed, the Company will proceed with its line to the Pacific coast.” - William Mackenzie in *Railway and Shipping World*, December 1901

The Northern Pacific had barely sold off the NP&M when it realized that it had made a big mistake. Such was the dislike of the NPR in the province that when it applied to the Manitoba government for permission to build into the province, it was told in March 1902 that no new lines would be permitted. The situation cooled sufficiently that in 1903 the province passed legislation allowing the Great Northern and Northern Pacific to operate over the CNoR from Pembina to Winnipeg and to construct its own terminal in the capital.

More serious was the appearance of a competing interest in building a new transcontinental railway. On April 8, 1902, the Railway Committee of the House of Commons discussed a CNoR bill to construct a transcontinental line from Quebec City to a point on the Pacific Coast at or near the Skeena River over a ten year period. In November of that year, the Grand Trunk (GTR) announced it would build a new line, called the Grand Trunk Pacific, from North Bay westward to the Pacific coast. Rumours flew that the CNoR would be incorporated into the GTR plan.

Mackenzie and Mann, however, were determined to press on and spurned the overtures of the GTR. They began plans to compete with the GTR and to extend their line to the east. Nova Scotia looked promising. In 1901, they acquired the charter for the Halifax & Southwestern Railway and the completed

Les activités de transport de marchandises en vrac connaissent une croissance si rapide que trois nouveaux bateaux à vapeur sont construits par Petersen et sont affrétés par la CL & ON, soit le A E Ames, le H M Pellatt et le J H Plummer. Tous trois sont en service sur les Grands Lacs en juin 1903. En raison de leur conception interne, ces navires ne peuvent transporter que des cargaisons de 55 000 boisseaux de grain vers l'est.

En 1904, le CL & ON reprend la direction des navires de Petersen. Jusqu'en 1905, seulement quatre des neuf navires appartiennent en réalité au CL & ON. Par la suite, à des intervalles variables, il acquiert les cinq navires restants. Ceux qui aimeraient suivre la carrière de ces navires ou obtenir plus de détails sur les intérêts à la navigation de Mackenzie et Mann sont renvoyés à l'ouvrage de David Guay : « *Passenger and Merchant Ships of the Grand Trunk Pacific and Canadian Northern Railways* ».

Les relations étroites de l'entreprise avec le CNoR sont clairement évidentes lorsque le troisième vice-président du CNoR, D. B. Hanna et Zebulon Lash avocat-conseil pour le CNoR, prennent respectivement les postes de président et de vice-président du CL & ON en 1907. La plupart des autres administrateurs sont étroitement associés à Mackenzie et Mann.

LE SUCCÈS ATTIRE LES COMPÉTITEURS

« Dès la section Rainy River de la ligne terminée, la Compagnie continuera sa ligne jusqu'à la côte du Pacifique ». - William Mackenzie dans *Railway and Shipping World*, décembre 1901.

Le Northern Pacific a à peine vendu le NP & M quand il se rend compte qu'il a fait une grosse erreur. L'aversion de la province pour le NPR est telle que, lorsqu'il demande au gouvernement du Manitoba l'autorisation de construire dans la province, on lui répond en mars 1902 qu'aucune nouvelle ligne ne sera autorisée. Les choses se tassent suffisamment pour que, en 1903, la province adopte une loi permettant au Great Northern Pacific et au Northern Pacific d'opérer sur le CNoR entre Pembina et Winnipeg et de construire leur propre gare dans la capitale.

L'apparition d'un intérêt concurrentiel dans la construction d'un nouveau chemin de fer transcontinental paraît plus sérieuse. Le 8 avril 1902, le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes examine un projet de loi du CNoR visant à construire une ligne transcontinentale de Québec jusqu'à un point situé sur la côte du Pacifique à ou près de la rivière Skeena sur une période de dix ans. En novembre de cette année, le Grand Trunk (GTR) annonce qu'il construira une nouvelle ligne, appelée Grand Trunk Pacific de North Bay vers l'ouest jusqu'à la côte du Pacifique. Des bruits courent que le CNoR serait incorporé dans le plan du GTR.

Mackenzie et Mann, cependant, sont déterminés

The eastern end of Canadian Northern track remained at Port Arthur until 1915. In this circa 1906 view, the recently completed brick station on the left reflects the large amount of traffic through this point. It was the largest station built by the railway until the joint terminal with the Grand Trunk Pacific opened in Winnipeg. Before its construction, temporary offices and station facilities were housed in the former Mark's store on the left. The legend "Canadian Northern Railway" can be made out across its façade. The parked open platform passenger cars were used on the Atikokan and PAD&W mixed trains. CRHA Archives



L'extrémité est de la voie du CNoR restera à Port Arthur jusqu'en 1915. Dans cette vue prise aux environs de 1906, la gare en brique récemment terminée à gauche reflète la grande quantité de trafic à cet endroit. C'était la plus grande gare construite par le chemin de fer jusqu'à ce que le terminal commun avec le Grand Trunk Pacific soit ouvert à Winnipeg. Avant sa construction, les bureaux temporaires et les installations de la gare étaient logés dans l'ancien magasin de Mark sur la gauche. La légende «Canadian Northern Railway» peut être tracée sur sa façade. Les voitures voyageurs avec des plateformes ouvertes stationnées sont utilisées sur les trains mixtes Atikokan et PAD & W. Archives de l'ACHF

Richmond & Inverness Railway that had valuable coal mines located along it. Seeking to fully capture the movement of export grain after the Port Arthur line was completed, they acquired the Great Northern Railway of Canada in 1903. This railway linked Quebec City to Hawkesbury, Ontario. At the latter point, a connection was made with the Canada Atlantic Railway (CAR), which terminated at Depot Harbor on Georgian Bay, a major destination for the grain on the CL&ON steamers. Mackenzie opened negotiations to acquire the CAR, but seemingly balked at the price demanded. While trying to negotiate the cost downward, the Grand Trunk scooped up the property.

Mackenzie and Mann carried on their philosophy of building to the minimal standards needed to handle the traffic expected over each of its new lines and then upgrading the track as traffic grew. A dense network of feeder lines was constructed across Manitoba and into Saskatchewan before any move was made towards completing their goal of a transcontinental line. When the railway pushed its Port Arthur main line all the way to Edmonton in 1905, it replaced the ICR as the third largest railway in the Dominion. All of these new lines sharply boosted the traffic running over the Winnipeg-Port Arthur line resulting in its upgrading. This was done between 1909 and 1913 by installing heavier bridges and rails to allow larger, heavier locomotives and loaded cars.

à aller vite et rejettent les propositions du GTR. Ils commencent leurs plans pour rivaliser avec le GTR et pour étendre leur ligne à l'est. La Nouvelle-Écosse semblait prometteuse. En 1901, ils acquièrent la charte du Halifax & Southwestern Railway et complètent le Richmond & Inverness Railways qui longe de précieuses mines de charbon. Après avoir achevé la ligne de Port Arthur, ils acquièrent le Great Northern Railway of Canada en 1903. Ce chemin de fer relie Québec à Hawkesbury, en Ontario. À ce dernier point, une connexion est établie avec la ligne du Canada Atlantic Railways (CAR), qui se termine à Depot Harbour, sur la baie Georgienne, une destination majeure pour le grain sur les bateaux à vapeur du CL & ON. Mackenzie entame des négociations pour l'acquisition du CAR, mais hésite apparemment devant le prix demandé. Alors qu'ils essaient de négocier le coût à la baisse, le Grand Trunk leur chipe la propriété.

Mackenzie et Mann poursuivent leur philosophie de construction avec les normes minimales requises pour accepter le trafic attendu sur chacune des nouvelles lignes, puis améliorent les voies au fur et à mesure que le trafic augmente. Un dense réseau de lignes d'alimentation est construit à travers le Manitoba et la Saskatchewan avant que tout mouvement ne se fasse pour réaliser leur but d'une ligne transcontinentale. Quand le chemin de fer pousse sa ligne principale de Port Arthur jusqu'à Edmonton en 1905, il dépasse le ICR en tant que troisième chemin de fer dans le Dominion. Toutes ces nouvelles lignes accroissent fortement le trafic sur la ligne Winnipeg-Port Arthur, ce qui entraîne sa modernisation. Cela sera fait entre 1909 et 1913 en installant des ponts et des rails plus lourds pour permettre le passage de locomotives plus grandes et plus pesantes et des wagons plus chargés.

ISLAND HOPPING

Those looking at a present day map of the Canadian National line over Rainy Lake are seeing a new alignment that replaced the original set of trestles, which were a major maintenance headache. When the lake froze in the fall, the water was usually higher than later in the winter, and, as the water gradually fell, it was necessary for gangs of men to keep the ice cut away from the piles to avoid settlement from the weight of the ice. In the spring the piles could be damaged by a strong north wind driving the ice against the trestle. Part of the trestle was so badly damaged on April 3, 1901 that trains had to be diverted over the CPR.

With the increase in traffic, the CNoR decided to replace the trestle with as much fill as possible. Two factors led to the decision to build on a slightly different alignment across the lake. First it was deemed not possible to fill in the bridges while keeping the route open for the large amount of traffic being handled. Second, the original route was through water as much as 80 feet deep and the quantity of fill for the embankment would be excessive. A survey was made of the bottom of the lake in 1909 to find a route through shallower water. In May 1910 Foley, Walsh & Stewart were awarded the contract for the work. The new alignment was 3 miles long and would require the movement of 800,000 cubic yards of rock and the erection of a steel bridge and a drawbridge at two locations (see map).

To eliminate the necessity to build a temporary trestle to be covered with fill, the contractor placed laid tracks over two 140 foot long plate girders that spanned three barges. Space was left between the barges so fill could be dumped into the lake.

The new crossing of Rainy Lake was completed on May 12, 1913 and cost \$3 million. It capped the CNoR's five year project to upgrade the bridges, track and stations along the Winnipeg-Port Arthur line. Source – Various issues Railway and Marine World



Two Canadian Northern switch engines shuffle the carloads of fill onto the bridge-barge combination that will provide the foundation for the new line across Rainy Lake. CRHA Archives, Canadian Railway and Marine World, August 1912

Deux machines de manœuvre du Canadian Northern transfèrent leurs chargements sur le pont-barge qui servira de fondement à la nouvelle ligne à travers le lac Rainy. Canadian Railway and Marine World, août 1912

D'ÎLES EN ÎLES

Si on regarde une carte actuelle de la ligne du Canadien National à Rainy Lake, on constate qu'un nouveau tracé a remplacé l'ensemble original de chevalets, dont l'entretien causait de gros maux de tête. Lorsque le lac gèle à l'automne, l'eau est généralement plus haute que plus tard en hiver, et, comme le niveau descend progressivement, il faut que les équipes d'entretien dégagent la glace des piles pour éviter l'effet du poids de cette glace. Au printemps, les piles peuvent être endommagées par un fort vent du nord, entraînant les glaces contre les chevalets. Le 3 avril 1901, une partie du pont est si gravement endommagée que les trains doivent être détournés sur le CPR.

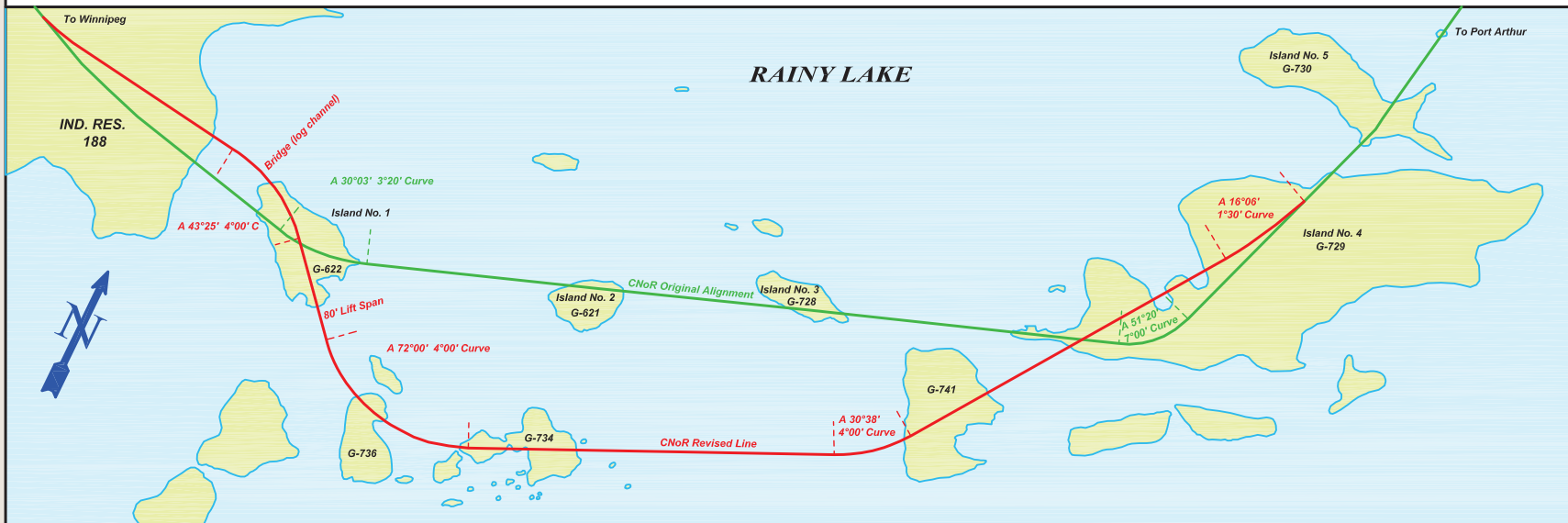
Le trafic augmentant, le CNoR décide de remplacer les chevalets par le plus de talus remplis possible. Deux facteurs ont poussé à la décision de s'appuyer sur un tracé légèrement différent à travers le lac. D'abord, on juge impossible de combler les ponts tout en gardant l'itinéraire ouvert avec un trafic aussi important. Ensuite, l'itinéraire initial passe au-dessus de profondeurs atteignant jusqu'à 24 m (80 pi) et la quantité de remblai serait alors excessive. Une étude est faite sur le fond du lac en 1909 pour trouver un itinéraire à travers des eaux moins profondes. En mai 1910, le contrat pour le travail est accordé à Foley, Walsh & Stewart. Le nouveau tracé aura 4,8 km (3 mi de long) et nécessitera le déplacement de 612 000 m³ (800 000 vg³) de roche et l'érection d'un pont en acier et d'un pont-levis à deux endroits (voir carte).

Pour éliminer la construction de chevalets provisoires que l'on recouvre alors de remblai, l'entrepreneur a posé les voies sur deux poutres de 43 m (140 pi) de long qui reposent sur trois barges. Les barges sont espacées pour pouvoir jeter le remblai dans le lac.

La nouvelle traversée de Rainy Lake est achevée le 12 mai 1913 et a coûté 3 millions de dollars. Elle clôt le projet quinquennal du CNoR pour améliorer les ponts, les voies et les gares le long de la ligne de Winnipeg-Port Arthur. Source - Diverses publications ferroviaires et maritimes.

CANADIAN NORTHERN RAILWAY RAINY LAKE LINE RELOCATION PLAN PUBLISHED IN THE AUGUST 1912 ISSUE OF CANADIAN RAILWAY AND MARINE WORLD PUBLICATION

PLAN DE RELOCALISATION DE VOIE DU CANADIAN NORTHERN RAILWAY À LAC RAINY PUBLIÉ DANS L'ÉDITION DU MOIS D'AOÛT 1912 DU CANADIAN RAILWAY AND MARINE WORLD



©2016 C.R.H.A. Canadian Rail. Map redrawn by James Taylor. Not an official map. Carte redessiné par James Taylor. Pas une carte officielle.

When the last spike was driven in the CNoR's transcontinental line at Basque, British Columbia on January 23, 1915, the company was near financial collapse as Canada simply had not the traffic to support three transcontinental lines. The exuberance of the first decade of the Twentieth Century had been replaced by falling immigration, a slowing world economy and tightening of financial markets in the months leading up to the First World War. This sealed the fate of both the CNoR and the Grand Trunk.

FINIS

This article began with the Manitoba government seeking a second railway to compete with the CPR to move grain shipments to external markets. With connections to the United States blocked by Dominion legislation, the province had looked to sending grain exports through Hudson Bay. The ill-fated Winnipeg & Hudson Bay Railway & Steamship Company had laid 40 miles of track which never were used. Long before the advent of the CNoR, the rails were salvaged and the ties and grade abandoned to the passage of time.

In an odd twist of history, in 1901 the CNoR decided to utilize this long dormant right of way lying nine miles northwest of Winnipeg. Contractors began clearing it in August 1902. The immediate objective was Oak Point, 65 miles from Winnipeg on the eastern shore of Lake Manitoba. Many thought this was would form the first leg of the long talked of line to Hudson Bay. Mackenzie – who had frequently stated his intention to build a railway to Hudson Bay – refused to confirm the rumours.

Le 23 janvier 1915, lorsque le dernier crampon de la ligne transcontinentale du CNoR est planté à Basque, en Colombie-Britannique, la compagnie est à la limite de l'effondrement financier car le Canada n'a tout simplement pas le trafic nécessaire pour soutenir trois lignes transcontinentales. L'exubérance de la première décennie du XXe siècle fait place à la chute de l'immigration, le ralentissement de l'économie mondiale et le resserrement des marchés financiers dans les mois précédant la Première Guerre mondiale. Tout cela scelle le sort du CNoR et du Grand Trunk.

FINIS

Cet article commence lorsque le gouvernement du Manitoba cherche un deuxième chemin de fer pour concurrencer le CPR afin d'expédier le grain vers les marchés extérieurs. Les connexions aux États-Unis bloquées par la législation du Dominion, la province avait envisagé d'envoyer des exportations de céréales par la baie d'Hudson. La malheureuse Winnipeg & Hudson Bay Railway & Steamship Company avait posé 65 km (40 mi) de voie qui n'ont jamais été utilisés. Bien avant l'avènement du CNoR, les rails ont été récupérés et les traverses et l'assise abandonnées au passage du temps.

Dans un étrange tournant de l'histoire, en 1901, le CNoR décide d'utiliser ce droit de passage sommeillant depuis longtemps à 14 km (9 mi) au nord-ouest de Winnipeg. Les entrepreneurs commencent à le défricher en août 1902. L'objectif immédiat est Oak Point, à 105 km (65 mi) de Winnipeg, sur la rive est du lac Manitoba. Beaucoup pensent que cela constituerait la première étape de la longue histoire de cette ligne vers la baie d'Hudson. Mackenzie – qui a souvent déclaré son intention de construire un chemin de fer à Hudson Bay – refuse de confirmer la rumeur.

**TABLE 6
CANADIAN NORTHERN RAILWAY
SELECTED OPERATING AND FINANCIAL STATISTICS: 1900-1905**

<i>12 Months Endings June 30th</i>	<i>Mileage Operated</i>	<i>Passengers Carried</i>	<i>Freight Carried (in Tons)</i>	<i>Revenues (\$)</i>	<i>Expenses (\$)</i>	<i>Operating Income* (\$)</i>	<i>Revenue Per \$ of Expense</i>
1900	316.7	24,562	68,220	183,473	96,792	86,681	1.90
1901	522.0	49,533	220,894	383,363	221,912	161,451	1.72
1902	1,248.2	224,145	715,692	1,400,970	937,765	463,205	1.49
1903	1,236.6	281,801	901,680	2,449,579	1,589,293	860,286	1.54
1904	1,353.3	358,133	1,100,585	3,242,793	2,120,863	1,121,930	1.53
1905	1,876.4	486,591	1,368,896	4,190,212	2,644,730	1,545,482	1.58

Notes: * Excludes interest. Interest charges in 1905 were \$1,129,000 leaving a surplus of \$416,482.

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

EARLY CANADIAN NORTHERN BUSINESS CARS

The initial years of the CNoR and its predecessors saw a most interesting variety of business cars. Built through undeveloped territory, officials of the CNoR and its predecessors required business cars to house them and their staff when traveling along the line. While records are incomplete, it appears that Mackenzie and Mann and their officials had the use of five such cars when it completed its lines from Port Arthur to the far north of Manitoba.

The first such car used by Mackenzie and Mann appeared during the construction years of the LMR&CC in 1896; it was named Sea Falls. The car had been built for James Ross, a fellow railway contractor, who had worked with Mackenzie and/or Mann on a number of railway construction projects during the 1880s and participated in a number of street railway and electric utility deals in the 1890s and 1900s. A short car it measured only 47.5 feet long over the platforms at both ends of the car. The car was part of the special trains carrying dignitaries over the newly completed LMR&CC from Winnipeg to Dauphin in 1896 and another LMR&CC special from Winnipeg to Winnipegosis in 1897.

Three years later, the partners acquired their second business car. Appropriately named Dauphin, it carried the new Canadian Northern moniker on its letterboard. The car, measuring a spacious 72 feet 10 inches overall, was built by the Pullman Company. The August 10, 1899 the *Rainy Lake Herald* reported on Mackenzie's arrival at Port Arthur in the Dauphin to let construction contracts for 100 miles of O&RR. While Gay Lepkey and Brian West claim in their monumental study of the passenger cars owned by

Canadian National and its predecessors that the Dauphin had been build as a coach No. 8 in 1899 and rebuilt as a business car shortly thereafter, it appears that it was purpose built as a private car – possibly the number was used by Pullman until the name was decided on.

A third business car, of uncertain origin, was purchased second hand in Chicago in June 1900. It was the longest business car yet acquired, Measuring 76 feet 4 inches, it was the longest business car yet acquired. It was named Atikokan, the site of large iron ore deposits along line O&RR. While the car was lettered Canadian Northern, it actually a true 'private car' as it was owned by Mackenzie and not the railway. It remained in his possession until he sold it to the CNoR in 1915. The Atikokan carried Mackenzie and guests from Toronto to the divisional

LES PREMIÈRES VOITURES D'AFFAIRES DU CANADIAN NORTHERN

Les premières années du CNoR et de ses prédécesseurs voient arriver une variété très intéressante de voitures d'affaires. Pour construire à travers les territoires sous-développés, les fonctionnaires du CNoR et ses prédécesseurs exigent des voitures d'affaires pour les loger eux et leur personnel lors du déplacement le long de la ligne. Bien que les dossiers soient incomplets, il semble que Mackenzie et Mann et leurs fonctionnaires aient utilisé cinq de ces voitures lorsqu'ils ont terminé leurs lignes entre Port Arthur et l'extrême nord du Manitoba.

La première voiture de ce type utilisée par Mackenzie et Mann apparaît pendant les années de construction du LMR & CC en 1896; elle s'appelle Sea Falls. La voiture a été construite pour James Ross, un entrepreneur de chemin de fer, qui a travaillé avec Mackenzie et/ou Mann sur un certain nombre de projets de construction ferroviaire au cours des années 1880 et a participé à plusieurs chemins fer et services publics d'électricité dans les années 1890 et 1900. C'est une voiture courte mesurant seulement 14,5 m (47,5 pi) de longs avec deux plates-formes aux extrémités. La voiture a fait partie du train spécial transportant des dignitaires sur le LMR & CC nouvellement terminé de Winnipeg à Dauphin en 1896 et d'un autre train spécial du LMR & CC entre Winnipeg et Winnipegosis en 1897.

Trois ans plus tard, les partenaires acquièrent leur deuxième voiture d'affaires. Pertinemment nommée Dauphin, elle porte la nouvelle signature du Canadian Northern. La voiture, mesurant un spacieux 22 m (72 pi 10 po) dans l'ensemble, a été construite par la Compagnie Pullman. Le 10 août 1899, le *Rainy Lake Herald* rapporte l'arrivée de Mackenzie à Port Arthur dans le Dauphin pour déposer des contrats de construction de 160 km (100 mi) pour l'O & RR. Alors que Gay Lepkey et Brian West prétendent, dans leur monumentale étude sur les voitures particulières appartenant au Canadien National et à ses prédécesseurs, que la Dauphin a été construite en tant que voiture coach No 8 en 1899 et reconstruite comme voiture commerciale peu de temps après, elle semble avoir été construite comme voiture d'affaires et a porté ce numéro chez Pullman jusqu'à ce qu'on lui trouve un nom.

Une troisième voiture d'affaires, d'origine incertaine, est achetée d'occasion à Chicago en juin 1900. C'était la plus longue voiture d'affaires acquise, mesurant 23 m (76 pi 4 po). Elle est baptisée Atikokan,

point of Atikokan for the driving of silver spike ceremony on December 30, 1901.

With the arrival of the Atikokan, the car Dauphin was transferred to General Manager Hanna, who probably had been using the Sea Falls up to this time. In Sept 1901, the Sea Falls was in Port Arthur with Chief Engineer White and Superintendent Gorrie.

The fourth business car, car 99, arrived when the Manitoba government leased the Northern Pacific & Manitoba Railway to the CNoR in February 1901. This 58.5 foot long car had been built in 1889 by Crossen Car in Cobourg, Ontario.

When Mackenzie inspected the system in April 1904, he journeyed from Toronto to Port Arthur in the Dauphin. After a brief tour of the terminals, he continued west on a special train made up of the business cars Dauphin, Atikokan and 99.

While outside of the timeframe of the article, I can not refrain from mentioning the seventh business car. For those who are curious, the fifth appeared in 1902 when the CNoR converted a coach, originally built by Pullman for the LMR&CC in 1895, into business car 103. This was followed by a sixth car, the Neepawa, which was built for the CNoR by Barney & Smith in 1903. The seventh was a truly historic car as it was the first passenger car built in western Canada. It was turned out of the CNoR Fort Rouge car shops in October 1904. Designed for use by a superintendent, No. 17 was only 42 feet long – the same length as a caboose. It was the first of five such cars built at Fort Rouge shops.

Unlike the private cars used by CPR General Manager and President Van Horne and Grand Trunk President Hays, none of the cars used by Mackenzie and Mann have been preserved in a museum. Mackenzie's private car Atikokan had a long career on the CNoR and CNR operating under a variety of numbers. The CNR rebuilt the car with a steel fish belly underframe and steel plating on its sides in 1929. It was sold in 1962 to a private owner. The car remains in deteriorating condition, off its trucks, in the hamlet of Woodpecker, BC.

le site de grands gisements de minerai de fer le long de la ligne O & RR. Bien que la voiture soit au marquage du CNoR, c'était réellement une « voiture privée » car elle était propriété de Mackenzie et non du chemin de fer. Elle est restée en sa possession jusqu'à ce qu'il la vende au CNoR en 1915. L'Atikokan a transporté Mackenzie et les invités de Toronto au point divisionnaire d'Atikokan pour la cérémonie du crampon d'argent le 30 décembre 1901.

Avec l'arrivée de l'Atikokan, la voiture Dauphin est transférée au directeur général Hanna, qui a probablement utilisé la Sea Falls jusqu'à cette époque. En septembre 1901, la Sea Falls se trouvait à Port Arthur avec l'ingénieur en chef White et le surintendant Gorrie.

La quatrième voiture d'affaires, la voiture 99, est arrivée lorsque le gouvernement du Manitoba a loué le Northern Pacific & Manitoba Railway au CNoR en février 1901. Cette voiture de 17,8 m (58,5 pi) de long a été construite en 1889 par Crossen Car à Cobourg, en Ontario.

Lorsque Mackenzie inspecte le réseau en avril 1904, il se rend de Toronto à Port-Arthur dans la Dauphin. Après une brève visite des terminaux, il poursuit vers l'ouest dans un train spécial composé des voitures d'affaires Dauphin, Atikokan et 99.

Bien qu'en dehors de la période de l'article, je ne peux m'abstenir de mentionner la septième voiture d'affaires. Pour ceux qui sont curieux, la cinquième voiture apparaît en 1902 lorsque le CNoR convertit une voiture coach, construite par Pullman pour le LMR & CC en 1895, en une voiture commerciale, la no 103. Elle est suivie par une sixième voiture, la Neepawa, qui a été construite pour le CNoR par Barney & Smith en 1903. La septième est une voiture vraiment historique car c'est la première voiture de passagers construite dans l'ouest du Canada. Elle est sortie des ateliers du CNoR à Fort Rouge en octobre 1904. Conçue pour être utilisée par un surintendant, la no 17 a seulement 12,8 m (42 pi) de long, la même longueur qu'un fourgon de queue. C'est la première de cinq de ces voitures construites aux ateliers de Fort Rouge.

Contrairement aux voitures particulières utilisées par le directeur général et président du CPR, Van Horne et le président du Grand Trunk, Hays, aucune des voitures utilisées par Mackenzie et Mann n'a été conservée dans un musée. La voiture privée de Mackenzie, l'Atikokan a eu une longue carrière sur le CNoR et CNR sous différents numéros. Le CNR a reconstruit la voiture avec un cadre en acier en ventre de poisson et des plaques d'acier sur ses côtés en 1929. Elle a été vendue en 1962 à un propriétaire privé. La voiture reste en état de ruine, sans ses boggies, dans le hameau de Woodpecker, C.-B.



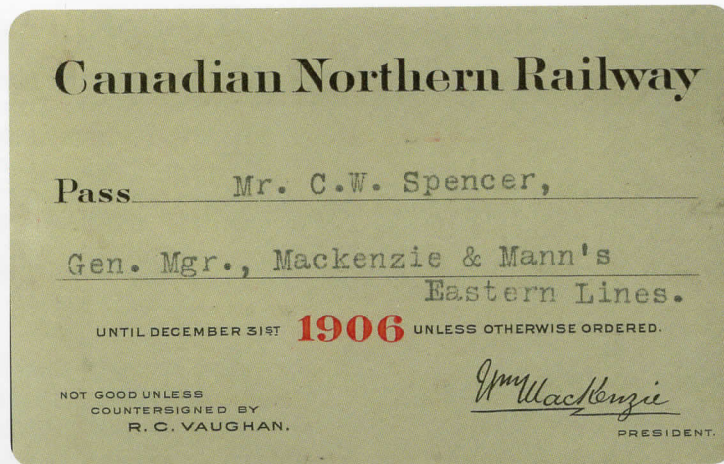
None of the passenger cars built for the LMR&CC survives. In 1902, it appears that coach 6 was rebuilt as private car 103. The car was renumbered 19 in 1907 and the CNR assigned it the number 81 in 1920 and then 41 in 1922. The pair of photos show both ends of the car when it was at Moncton, NB sometime in the late 1950s. The car was sold to an American in 1960. Douglas N W Smith Collection

Aucune des voitures de passagers construites pour le LMR & CC ne survit. En 1902, il semble que la No 6 a été transformée en voiture privée No 103. La voiture a été renumérotée 19 en 1907 et le CNR lui a attribué le numéro 81 en 1920 et ensuite 41 en 1922. La paire de photos montrent les deux extrémités de la voiture quand elle était à Moncton (N.-B.) à la fin des années 1950. La voiture a été vendue à un Américain en 1960. Douglas N W Smith Collection



William Mackenzie purchased the ultimate status symbol - his own private car - in 1900. When CN retired the car it was sold to private owners and sits somewhat protected under a new roof. Kent Sedgwick, Northern British Columbia Archives

William Mackenzie a acheté le symbole ultime de son statut - sa propre voiture privée - en 1900. Quand le CN a retiré la voiture, elle a été vendue à des propriétaires privés et installée un peu protégée sous un nouveau toit. Kent Sedgwick, Archives du nord de la Colombie-Britannique



Canadian Northern Railway employee's pass issued to Mr. C. W. (Charles Worthington) Spencer. CRHA Archives

Passe d'employé du Canadian Northern Railway délivrée à Mr. C. W. (Charles Worthington) Spencer. Archives de l'ACHF.



This beautiful image dates from 1922 after Canadian National Railways had taken over the CNoR. Pacific Type 4-6-2 5112 was built by Montreal Locomotive Works in 1919 and was photographed at Port Arthur during a station stop. James A Brown

Cette belle image date de 1922 après que le CNR ait pris le contrôle du CNoR. La Pacific 4-6-2 No 5112 construite par la MLW de Montréal en 1919 est photographiée à Port Arthur lors d'un arrêt de la gare. James A Brown

Stan's Photo Gallery

January - February 2017

Canadian Rail 2016 Digital Photo Review

By Stan Smaill

Translation: Gilles Lazure

One of my favourite tasks as part of the Canadian Rail editorial team is compiling the annual digital photo review. The team and I agree that such a review is a worthwhile initiative because it features illustrations of the present day Canadian railway scene using a photographic medium that is as good, if not better, than the slide and negative era of yore.

Once again we cross the country through the lenses of our many valued digital photography contributors. The Canadian railway scene is not as homogeneous as one might think. Short line and regional railways have sprung up across Canada in recent years and they intrigue with their variety of locomotives and operating practices. Commuter rail and light rail transit operations are increasing steadily and Canadian railway heritage projects are growing and out there for the taking if one cares to seek them out. Thank you to all our contributors who take the time to do just that.

One particular individual who never fails to stimulate, surprise and inspire when it comes to all things railway related is my great friend of over fifty years, Ken Goslett. Much of Ken's work appears in these pages and in other railway books and publications. A noted photographer, author and editor in both prototype and model circles, Ken continues to intrigue. Although we are contemporaries in age, Ken is still a mentor to me in the league of Hastings, Shaughnessy, Sandusky, Brown and Linley. Accordingly, this Photo Gallery is dedicated to Ken Goslett.

Before we begin our cross country look at 2016 railroading in Canada through the digital lens, it struck me that the images that made the final cut for this review might be arranged in thematic groupings. Therefore, as we proceed we will encounter 'F units in Canada today', 'Track Geometry by Budd', 'Six Motors in the West', 'Six Motors in the East', 'American Interlopers Around Montreal' By Ken Goslett, 'QGRY and CMQ', and finally, 'Knapp at Night'.

All Aboard and Happy New Year to all!

Les photos de Stan

Janvier - février 2017

Revue annuelle 2017 de photos numériques de Canadian Rail

Par Stan Smaill

Traduction : Gilles Lazure

Prologue

Une de mes tâches préférées en tant que membre de l'équipe d'éditeurs de Canadian Rail est de compiler la revue annuelle de photographies numériques. L'équipe et moi sommes d'accord qu'une telle revue en vaut la peine parce qu'elle met en vedette des photos illustrant le contexte ferroviaire canadien actuel au moyen d'une technique photographique qui est aussi bonne, sinon meilleure, que celle des diapositives et des négatifs du temps passé.

Nous traversons le pays une fois de plus par le biais des objectifs des nombreux et estimés photographes qui ont contribué leurs photos numériques à cette revue. La scène ferroviaire canadienne n'est pas aussi homogène que nous pourrions le penser. Au cours des dernières années, des chemins de fer régionaux, et d'autres ayant des réseaux de faible longueur, ont fait leur apparition à travers le Canada et ils suscitent la curiosité par leur variété de locomotives et leurs modes d'opération. Les exploitations de réseaux pour banlieusards et de transport par réseau ferré léger ont augmenté de façon régulière; le nombre de projets de réhabilitation historique grandit et ils sont là pour être visités par ceux qui s'en donnent la peine. Merci à tous ceux de nos collaborateurs qui ont pris le temps de le faire.

Une personne en particulier qui ne manque jamais de stimuler, inspirer et surprendre est Ken Goslett, mon grand ami depuis plus de cinquante ans. Une grande partie du travail de Ken apparaît dans nos pages et dans celles d'autres livres et publications sur les chemins de fer. Photographe, auteur et éditeur renommé, autant dans le domaine des modèles réduits que dans celui des prototypes, Ken continue de susciter l'intérêt. Même si nous sommes contemporains, Ken est encore pour moi un guide dans le monde des Hastings, Shaughnessy, Sandusky, Brown et Linley. Par conséquent, cette galerie de photos est dédiée à Ken Goslett.

Avant que nous commencions notre survol 2016 du Canada ferroviaire au travers des objectifs numériques, il m'est apparu que les photos qui avaient été choisies lors du tri final pouvaient être regroupées en thèmes. Au fur et à mesure que nous allons avancer, nous allons donc rencontrer : « Unités F au Canada de nos jours », « État géométrique des voies par Budd », « Six essieux à l'Ouest », « Six essieux à l'Est », « Intrus américains à Montréal » par Ken Goslett, « CFQG et CMQ » et finalement « Knapp la nuit ».

Tous à bord et Bonne Année à tous!

To find an F unit anywhere in revenue service today is difficult. Yet, well into the twenty-first century, the Ontario Southland Railway rosters three such units and employs them in freight and snowplow service on a regular basis. On September 15, 2016, OSR FP9Au 6508 and ex CPR GP9 1620 head up the Woodstock turn near Salford, Ontario. The 6508 began life in November 1954 as CNR 6508, one of the first passenger diesels on the Canadian National Railways. Ken Goslett

Il est difficile de nos jours de trouver une unité F encore en service régulier. Cependant, même si le 21e siècle est déjà bien entamé, l'Ontario Southland Railway possède trois de celles-ci dans son parc de locomotives et les emploie régulièrement dans ses services de marchandises et d'enlèvement de neige. Le 15 septembre 2016, la 6508, une FP9au de l'OSR, et la 1620, une GP9 (ex-CPR) sont en tête du train pour Woodstock, près de Salford, Ontario. Avec le même numéro, la 6508 commença sa carrière en novembre 1954 aux chemins de fer nationaux du Canada et fut l'une des premières diesels en service voyageurs sur leur réseau. Ken Goslett



At the other end of the country, CPR FP9Au 4107, F9B 1900 and FP9Au have an eleven car Royal Canadian Pacific, train 32B at Lake Louise, Alberta on August 31, 2016. Despite the optics of their creating a virtual early 1950s Dominion, all three of 32B's F units began life as CNR passenger F's! Cor van Steenis



À l'autre bout du pays, la FP9u 4107, la F9B 1900 et la FP9u 4106 tractent les onze voitures du train 32B, le « Royal Canadian Pacific », à Lac Louise, Alberta, le 31 août 2016. Même si, en apparence, elles recréent le « Dominion » du début des années 1950, toutes les trois unités F du train 32B ont commencé leur carrière au service voyageurs du CNR! Cor van Steenis

On March 30, 2016, the 130th anniversary of the driving of the last spike completing Vancouver Island's Esquimalt and Nanaimo was celebrated. Also, a special 'Island Explorer Excursion' train was operated from the historic Nanaimo Train Station to Wellington, British Columbia on April 9, 2016. The West Coast Railway Association at Squamish, B.C. train for this event was powered by ex CPR FP7 4069. Ken Storey caught 4069 crossing a small trestle near Wellcox Yard in Nanaimo, B.C. on one of the April 9th excursions. Is this the first time a cab unit ever operated on the E&N? Ken Storey

Le 130e anniversaire de la pose du crampon complétant la voie du Esquimalt & Nanaimo sur l'île de Vancouver fut célébré le 30 mars 2016. Un convoi spécial désigné « Island Explorer Excursion » circula aussi, le 9 avril suivant, entre la gare historique de Nanaimo et Wellington, en Colombie-Britannique. Lors de cet évènement, le train de la West Coast Railway Association, en partance de Squamish, C.-B., fut tracté par sa 4069, une FP7 ex-CPR. Ken Storey l'a prise en photo alors qu'elle traverse un petit pont à chevalets près de la cour Wellcox, à Nanaimo, C.-B. à la tête d'un des trains d'excursion du 9 avril. Est-ce la première fois qu'une diesel à cabine avant a circulé sur le N&E? Ken Storey



Track Geometry by Budd / État géométrique des voies par Budd



In late 2016, CN Track Geometry inspection car 1501 converted from an RDC, was seen testing on the New Brunswick Southern and on the Quebec Gatineau Railway.

In the first image, CN 1501 is at McAdam, New Brunswick on August 24, 2016. The imposing Chateausque stone station towers behind the test car. David Morris.

In the second image, the impressive trestle over the Rouge River near Calumet, Quebec, on the former CPR Lachute Subdivision, hosts car CN 1501 testing on the Quebec Gatineau Railway on September 7, 2016. Luc Lanthier

Tard en 2016, la 1501, la voiture (un RDC réaménagé) du CN pour l'inspection de l'état géométrique des voies fut aperçue au travail sur le New Brunswick Southern Railway et sur le chemin de fer Québec-Gatineau.

Sur la première photo, la 1501 est à McAdam, Nouveau-Brunswick, le 24 août 2016. Les imposantes tours de la gare ressemblant à un château peuvent être aperçues derrière l'unité. Davis Morris

Sur la deuxième photo, on voit la 1501 en service sur le chemin de fer Québec-Gatineau, alors qu'elle traverse l'impressionnant pont à chevalets au-dessus de la rivière Rouge, près de Calumet, Québec. Cette voie faisait autrefois partie de la subdivision de Lachute du CPR. Luc Lanthier

'Six Motors in the West' / *Six essieux à l'Ouest*



In the 21st century, modern six axle diesel-electric locomotives of 4000 horsepower and more are the new motive power 'normal' on Canada's two big railways. In the first of two 'Canadian prairie west' images from the ever searching Bob Heathorn from Smiths Falls, Ontario, CN Dash 9-44CW 2528 is dwarfed by the massive grain elevator at Oakville, Manitoba back in June 2016. Bob Heathorn

Au 21e siècle, les unités diesel à six essieux de dernière génération d'une puissance de 4 000 HP et plus sont devenues la norme pour les nouvelles locomotives sur les deux grands réseaux canadiens. Sur la première de deux photos prises en juin 2016 dans les prairies de l'Ouest par le toujours à l'affut Bob Heathorn, de Smiths Falls, Ontario, l'énorme élévateur à grain d'Oakville, Manitoba, écrase de sa hauteur la 2528 du CN, une Dash 9-44CW. Bob Heathorn

In the second Heathorn offering, doubleheaded third generation GE power crosses the expansive Uno trestle at mile 185 of the CN Rivers Subdivision on June 17, 2016. This photo location was made famous by Brandon, Manitoba CPR engineman Lawrence Stuckey and his wife Mavis back in the fifties. Bob Heathorn

Sur la deuxième contribution d'Heathorn, prise le 17 juin 2016, une paire de locomotives GE de troisième génération roule sur le long pont à chevalets de Uno situé au Mille 185 de la subdivision Rivers du CN. Ce site de photographie a été rendu célèbre, au cours des années 1950, par le mécanicien du CPR Lawrence Stuckey, de Brandon, Manitoba, et son épouse Mavis. Bob Heathorn





On April 18, 2016, Union Pacific ES44AC 5550 is westbound near Lundbreck Falls, Alberta on the CPR Crowsnest Subdivision with a U.S. bound grain train. UP 5550 will attain home road rails at Eastport, Idaho on the former Spokane International Railway. Kevin Dunk

Le 18 avril 2016, la 5550, une ES44AC de l'Union Pacific, tracte un train de grain, en direction ouest et à destination des États-Unis, près de Lundbreck Falls, Alberta, sur la subdivision Crowsnest du CPR. La 5550 va atteindre, à Eastport, Idaho, les voies de sa compagnie qui étaient auparavant celles du Spokane International Railway. Kevin Dunk

Ubiquitous perhaps, but how Canada railroads look today is obvious in this image of CP 8642 East, an empty East Kootenay coal train nearing Olson, British Columbia on March 31, 2016. It is hard to believe, but CPR 9500, the original Canadian third generation GE AC4400CW, is already over twenty years old. Preservation anyone? Ray Farand



Trop familière peut-être, mais l'apparence des chemins de fer canadiens de nos jours est évidente sur cette photo du train 8642 est, un convoi de wagons de charbon vides retournant vers Kootenay East photographié près de Olson, Colombie-Britannique, le 31 mars 2016. C'est difficile à croire, mais la 9500 du CPR, la première GE AC4400CW de troisième génération utilisée au Canada, a déjà plus de vingt ans de service. Qui veut la préserver? Ray Farand

'Six Motors in the East' / Six essieux à l'Est



Things are not always what they seem. CPR ES44AC 8924 is the lead unit on Norfolk Southern-Canadian National run through freight 529 which operates between Enola, Pennsylvania and Montreal, Quebec via the former Delaware and Hudson main line to Rouses Point, New York. Train 529 then uses CN trackage from Rouses Point to Montreal. CPR pool power is quite common on the former D&H, so what we have here are CP units from the CP-NS power pool. St Henri, Quebec, February 2016. Ken Goslett

Les choses ne sont pas toujours comme elles le semblent. La 8924, une ES44AC du CPR, est à la tête du train de marchandises 529 du Norfolk Southern-Canadien National qui relie sans arrêt intermédiaire Enola, Pennsylvanie, et Montréal, Québec, en empruntant l'ancienne voie principale du Delaware & Hudson jusqu'à Rouses Point, New York. Le train 529 roule ensuite sur la voie du CN jusqu'à Montréal. Les unités du CPR ne sont pas rares dans le parc de locomotives desservant l'ancien D&H, alors ce que nous voyons ici est une locomotive du CPR affectée au parc en commun CP-NS. Saint-Henri, Québec, février 2016. Ken Goslett

A favourite photo location for rail enthusiasts back in the sixties and seventies was the level crossing mid way up St. Lazare hill on the CPR Winchester Subdivision. Where once as many as five four axle diesel units would struggle up this grade thirty years ago, ES44AC 8745 and its mate have no trouble ascending St. Lazare with a massive train 119 on April 17, 2016. Ken Goslett

Un endroit favori de photographie des amateurs de chemin de fer au cours des années 1960 et 1970 était le passage à niveau situé au milieu de la côte de Saint-Lazare sur la subdivision Winchester du CPR. Alors qu'il y a une trentaine d'années jusqu'à cinq diesels à quatre essieux peinaient à grimper cette côte, la ES44AC 8745 et sa compagne n'ont aucune difficulté à le faire avec le lourd train 119 en ce jour du 17 avril 2016. Ken Goslett





State of the art, and brand new at that, CN ET44AC 3045 leads train 120 eastbound at Turcot West in the CN Montreal Terminals on April 17, 2016. With the completion of General Electric purchase order No. 1852, CN will have eighty-two of these behemoths. Ken Goslett

À la pointe de la technologie, et neuve en plus, la 3045 du CN, une ET44AC, est en tête du train 120 en direction est, à Turcot West, près du triage Montréal. Lorsque la commande numéro 1852 avec la General Electric aura été complétée, le CN aura 82 de ces énormes locomotives. Ken Goslett

Similar in appearance to the units in CN's third generation GE fleet, but not quite the same. CN 8900 is an SD70M-2 built by EMCC in CN class GF-643g. On February 26, 2016, CN 8900 is leading freight 377 at Dorval, Quebec. Ken Goslett



S e m b l a b l e e n apparence aux unités GE de troisième génération du parc du CN, mais pas tout à fait pareille, la 8900 est une SD70M-2 manufacturée par EMCC de la classe GF-643g du CN. Le 26 février 2016, elle est en tête du train de marchandises 377 à Dorval, Québec. Ken Goslett

'American Interlopers in Montreal' by Ken Goslett
Intrus américains à Montréal, par Ken Goslett



Recalling bygone years back in the sixties when Canadian Pacific leased a quantity of Alco FA's and FB's from the Union Pacific, NS-CN run through train 529 has UP SD70ACE 8745 leading at Ville St. Pierre, Quebec on June 10, 2016. Incredible is how the foliage has grown in this favourite photo location. Ken Goslett

Rappelant les années 1960 passées alors que le Canadien Pacifique louait quantité d'unités ALCo FA et FB de l'Union Pacific, le convoi direct 529 du NS-CN suit la 8745, une SD70Ace de l'UP, à Ville Saint-Pierre, le 10 juin 2016. Il est incroyable de voir jusqu'à quel point la végétation a grandi à cet endroit préféré pour la photographie. Ken Goslett

Later in the summer, CN 529 has the usual NS power trailing, but leading is UP 3809, an SD70M built in 2004. On August 21, 2016, CN 529 is nearing the end of her long journey from Enola, Pa., at Ballantyne, Quebec. Ken Goslett

Plus tard au cours de l'été, le convoi 529 du CN comprend, comme à l'habitude, des locomotives du NS, mais il est mené par la 3809, une SD70M de l'UP manufacturée en 2004. Le 21 août 2016, à Ballantyne, Québec, le convoi est sur le point de compléter son long voyage en provenance d'Enola, Pennsylvanie. Ken Goslett





Once again CN 529 and once again from the railfan bridge at Ballantyne. On August 7, 2016, CN 529 has NS SD70ACe 1069 still resplendent in its 'Virginian' heritage paint scheme. Credit former NS President and CEO Wick Moorman for authorizing a program which saw brand new locomotives decorated in paint schemes of the many railroads that eventually became part of the Norfolk Southern system. Ken Goslett

Encore une fois le train 529 du CN et encore une fois une photo prise du pont favori des amateurs ferroviaires à Ballantyne, Québec. Le 7 août 2016, le 529 est à la remorque de la 1069 du NS encore resplendissante dans sa livrée « Heritage » du Virginian. Donnez crédit à Wick Moorman, ancien président et chef du conseil d'administration du Norfolk Southern, pour avoir autorisé un programme au cours duquel plusieurs locomotives neuves furent peintes dans la livrée des nombreuses compagnies de chemin de fer qui éventuellement constituèrent le réseau du système NS. Ken Goslett

SD70 Illinois Central 1015 was built by EMD. The IC entered the CN family in July 1999 and though the IC 1000's were integrated into the CN roster, they were not renumbered. IC 1015 is leading Vermont bound train 324 for St. Albans near St. Lambert, Quebec on August 24, 2016. Ken Goslett



La 1015, une SD70 de l'Illinois Central fut construite par EMD. L'IC entra dans la famille du CN en juillet 1999 et bien que ses locomotives furent intégrées dans le parc de celles du CN, elles ne furent pas renumérotées. Le 24 août 2016, près de Saint-Lambert, Québec, la 1015 est en tête du train 324 à destination de St. Albans, Vermont. Ken Goslett

'QGRY and CMQ' / CFQG et CMQ

Frank Jolin is one today's Montreal area railfan photographers who is always out and about shooting dramatic images of Quebec area trains and railroading, especially in winter. In March 2016, Quebec Gatineau GP38 2004 crosses the St. Maurice River at Shawinigan, Quebec with former CP Jordan spreader 402876. Hydro-Quebec power station No. 3 appears at the bottom of the shot. Frank Jolin

De nos jours, Frank Jolin est l'un des photographes montréalais qui sont toujours en train de chercher et de capter des images saisissantes de trains et scènes ferroviaires dans la région de Québec, spécialement en hiver. En mars 2016, la 2004, une GP38 du Québec-Gatineau traverse la rivière Saint-Maurice, à Shawinigan, Québec, avec l'épandeur Jordan numéro 402876 ex-CPR. La centrale numéro 3 de l'Hydro-Québec apparaît au bas de la photo. Frank Jolin

On a beautiful October 26, 2016, Ken Goslett caught QGRY GP35M 2006 in a lovely fall colours setting westbound near Calumet, Quebec. The trains of today can be as photogenic as the trains of yesterday. Ken Goslett.

Par un superbe 26 octobre 2016, Ken Goslett a saisi la 2006, une GP35M du CFQG dans un paysage d'automne fort coloré près de Calumet, Québec. Les trains d'aujourd'hui peuvent être aussi photogéniques que ceux d'antan. Ken Goslett





Meet at Montebello! On the same day, QG 2007 is on the Buckingham switcher backing into the siding. Ahead is the Ste. Therese job, QG 2004 West, the two trains will exchange cars. QG 2007 was once Penn Central 7646 built by EMD in 1976. Ken Goslett

Rencontre à Montebello! Le même jour, la 2007 du CFQG recule le convoi de desserte de Buckingham sur la voie d'évitement. Le convoi 2004 Ouest du CFQG, en provenance de Sainte-Thérèse, est à l'avant et ces deux convois vont échanger des wagons. La 2007, manufacturée par EMD en 1976, a déjà été la 7646 du Penn Central. Ken Goslett

Prominent in the background behind QG 2005 is the beautiful ex CPR station at Lachute, Quebec on September 9, 2016. Today, while the station is preserved and used for municipal government purposes, the old train order signal bracket is still in place! These Quebec Gatineau images are dedicated to Mr. Rick McLellan of Genesee Wyoming Canada,, a great friend to Exporail. Ken Goslett



Le 9 septembre 2016, la magnifique gare de Lachute, Québec, qui appartenait autrefois au CPR, domine à l'arrière-plan, derrière la locomotive 2005 du CFQG. De nos jours, alors que le bâtiment est préservé et utilisé par l'administration de la municipalité, son ancien sémaphore d'ordre de train est encore en place! Ces images du Québec-Gatineau sont dédiées à M. Rick McLellan, de la compagnie Genesee Wyoming Canada, un grand ami d'Exporail. Ken Goslett



Transitions. In June 2014, operations on former CPR lines in Quebec, Vermont and Maine were taken over by the Central Maine and Quebec, replacing the Montreal, Maine and Atlantic. Gradually the motive power fleet was changed, replacing most of the GE power with various four and six motor GM's. Perhaps the most surprising units to come to the CMQ in 2015 were ten ex CPR SD-40F's built in 1988. Ken Goslett

On August 6, 2016, CMQ train No 1 is near Brookport, Quebec. It is led by 'Red Barn' SD-40F 9017, still in CP Rail paint. Ken Goslett

Transitions. En juin 2016, l'exploitation des anciennes lignes du CPR au Québec, au Vermont et au Maine fut prise en charge par le Central Maine & Quebec succédant au Montreal, Maine & Atlantic. Le parc de locomotives a changé graduellement par le remplacement des unités GE par des unités GM à quatre et six essieux. En 2015, les unités les plus inattendues qui arrivèrent au CMQ furent peut-être les dix SD40F ex-CPR construites en 1988. Le 6 août 2016, le train numéro 1 du CMQ approche Brookport, Québec. Il est tracté par la 9017, une SD40F « Red Barn » encore dans sa livrée de CP Rail. Ken Goslett

By October 2016, most of the ex CP 'Red Barns' were repainted in a new paint scheme graphically similar to the 'old' CP colours, but substituting blue where maroon would have been. On October 24, 2016, CMQ No 2 has newly painted SD-40F 9020 in the lead leaving Farnham, Quebec for the east. Ken Goslett

Dès octobre 2016, la plupart des « Red Barns » ex-CP avaient été repeintes aux couleurs d'une nouvelle livrée très semblable en apparence à celle du CPR d'antan, mais avec le bleu là où le marron était utilisé. Le 24 octobre 2016, le train numéro 2 du CMQ a à sa tête la SD40F 9020 fraîchement repeinte alors qu'il quitte Farnham, Québec, en direction est. Ken Goslett





Heritage lives! When it came time to repaint SD-40F 9017, Kevin Burkholder convinced CMQ management that at least one of the 9000's should wear a 'heritage' paint scheme. On November 14, 2016 the newly painted 9017 returns to Farnham with a Bromont turn. Ken Goslett

Le passé survit! Lorsqu'est venu le temps de repeindre la SD40F 9017, Kevin Burkholder a convaincu la direction du CMQ qu'au moins une diesel de la classe 9000 devrait exhiber une livrée « héritée ». Le 14 novembre 2016, la 9017 sous sa peinture neuve retourne à Farnham avec un convoi en provenance de Bromont. Ken Goslett



Also in November 2016, the nocturnal Gary Knapp managed to catch 'heritage' SD-40F 9017 on the trestle at Eastman, Quebec. Its reflection is an almost perfect mirror image. Gary Knapp.

Aussi en novembre 2016, Gary Knapp le nocturne a réussi à capturer la SD40F 9017 et sa livrée « héritée » sur le pont à chevalets à Eastman, Québec. Son reflet dans l'eau est presque une image miroir parfaite. Gary Knapp

'Knapp at Night' / *Knapp la nuit*



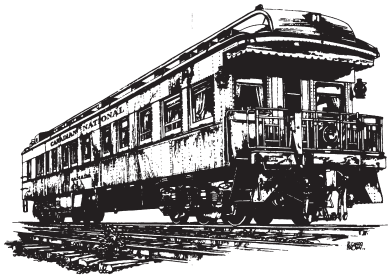
More Knapp at night! After nightfall on the former Delaware & Hudson main Line at Plattsburgh, New York, we find newly rebuilt CP SD30-ECO 5029 leading train 252 southbound. CP 5029 was originally CP 6021, an SD-40-2 built in 1980. Thanks, also to D&H-CPR dispatcher Gordy Smith for his help with this photo. Gary Knapp

Encore plus de Knapp le nocturne! La nuit tombée sur l'ancienne voie principale du Delaware & Hudson à Plattsburgh, New York, nous apercevons la 5029, une SD30C-ECO du CP récemment reconstruite, à la tête du convoi 252 en direction sud. La 5029 fut à l'origine la 6021 du CP, une SD40-2 manufacturée en 1980. Merci aussi à Gordy Smith, répartiteur au D&H-CPR, pour son aide lors de la réalisation de cette photo. Gary Knapp

The new and the old at night! The trackside residence is old and CN 3028 was built in 2015. On April 30, 2016, Ste. Helene de Bagot on the CN Drummondville Subdivision hosted CN 3028. This image is frozen in time by the current master of nocturnal railway photography, Gary Knapp



Le neuf et le vieux en pleine nuit! La 3028 du CN a été manufacturée en 2015 et la résidence le long de la voie est vieille. Le 30 avril 2016, Sainte-Hélène-de-Bagot, située sur la subdivision de Drummondville du CN, a été l'hôte de la 3028. Cette scène est figée pour toujours par le maître de la photographie de nuit, Gary Knapp.



Heritage Business Car

January - February, 2017

By John Godfrey

Edited by David Gawley



*Happy New Year to all CRHA members and
friends of Canadian Rail*

The year 2017 will be a memorable one. We will be celebrating the 150th anniversary of Canada and the 375th anniversary of the founding of Montreal. It is also the 85th anniversary of the founding of the Canadian Railroad Historical Association (CRHA) on March 15th 1932 and the 80th anniversary of the publication of the first issue of the CRHA News Report which has become today's Canadian Rail magazine.

Thank you for being a member of the CRHA and helping us fulfill our mission of preserving Canada's railway history through print, archives, artefacts, rolling stock and outreach!

*Bonne et Heureuse Année à tous les membres
de l'ACHF et amis de Canadian Rail*

2017 va être une année mémorable. Nous allons célébrer le 150^e anniversaire du Canada et le 375^e anniversaire de la fondation de Montréal. Ce sera aussi le 85^e anniversaire de la fondation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF), le 15 mars 1932, et le 80^e anniversaire de la publication du premier numéro du CRHA News Report qui est devenu aujourd'hui le magazine Canadian Rail.

Merci d'être membre de l'ACHF et de nous aider à remplir notre mission de préserver l'histoire ferroviaire du Canada par des d'imprimés, des archives, des objets ouverts, du matériel roulant et des requêtes!

Restoration projects completed in 2016 by Canadian ATRRM member organizations

The Association of Tourist Railways and Railway Museums (ATRRM) held its annual fall conference in Savannah, Georgia from November 9 through 12, 2016.

The event was well attended, with over 210 present to enjoy the Southern hospitality

The host was the Georgia State Railroad Museum. They operate a National Historic Site, the Central of Georgia Railroad's massive roundhouse and maintenance site in Savannah, GA. The roundhouse is basically in its as-acquired state, and is being preserved in its original as-found condition. So, the focus of this conference was less about the trains and more about good museum practices and conservation.

An illustrated presentation of restoration projects completed in 2016 by member organizations was compiled and presented. We have extracted those completed projects presented by Canadian member organizations which are:

British Columbia

- Alberni Pacific Railway
- Fraser Valley Heritage Railway Society
- Nelson Electric Tramway
- West Coast Railway Association

Alberta

- Adaptive Engineering (vendor)
- Alberta Pioneer Railway Association
- Aspen Crossing
- Edmonton Radial Railway
- Heritage Park (Calgary)
- Rocky Mountain Rail Society
- Traintalk TV (vendor)

Manitoba

- Vintage Locomotive Society (Prairie Dog Central)

Ontario

- Halton County Radial Railway
- Northern Ontario Rail Museum
- South Simcoe Railway
- Toronto Railway Museum

Quebec

- Exporail (Canadian Railroad Historical Association)



Montreal Street Railway #274 at Exporail.

Le no 274 du Montreal Street Railway à Exporail.

West Coast Railway Association restored a pair of ex-Canadian National coaches.

La West Coast Railway Association a restauré une paire de voitures-coach ex-Canadien National.



Central Vermont boxcar #40025 at the Strasburg Rail Road.

Le wagon couvert no 40025 du Central Vermont au Strasburg Railroad.

The Prairie Dog Central has restored this maintenance of way car.

Le Prairie Dog Central a restauré ce wagon pour l'entretien de la voie.





Pacific Great Eastern 2-6-2T&T #2 at West Coast Railway Heritage Park.

La 2-6-2ST no 2 du Pacific Great Eastern au West Coast Railway Heritage Park.



Northern Alberta GMD1 #302 at Alberta Railway Museum.

La GMD1 no 302 du Northern Alberta au Alberta Railway Museum.



The Alberta Railway Museum restored this covered water tank. (ATTRM)

L'Alberta Railway Museum a restauré ce réservoir d'eau couvert.

Canadian government grants money for rail preservation efforts



permanent acquisition of the Squamish (MP2) Railway Shop as well as upgrading the building for better operating efficiency. The MP 2 shop has been leased for over 11 years from BCR Properties Ltd. and WCRA has had the goal of ultimately owning it now for many years. This funding, along with private funding also in place, should help make this become a reality. Negotiations are underway towards concluding a deal in the near future.

The MP 2 shop is the former BC Rail Locomotive rebuild shop, and has become integral to WCRA operations in Squamish. It is the maintenance base for WCRA's operating fleet and the major train ride events operated, such as Polar Express and Day Out With Thomas, would not be possible without this facility. The facility has space for eight locomotives or cars inside as well as operating trackage and covered storage outside, and is equipped with a pit and raised walkways as well as overhead cranes and other important features that are invaluable in maintenance and restoration work. (Text and photo Don Evans, WCRA)

West Coast Railway Association has been awarded \$1 million in Canada Cultural Spaces Funding (Department of Canadian Heritage) for the purpose of assisting WCRA in the

CPR's M&O Subdivision abandoned 30 years ago

VIA Montreal-Vancouver train making a station stop at Vankleek Hill, Ontario on CP's Montreal & Ottawa (M&O) subdivision. The date was October 1978 and as the photo shows that the VIA train was essentially the former CN Super Continental equipment rather than the ex-CP stainless steel Canadian equipment. During the early VIA years there were many schedule and route changes for the Montreal-Vancouver train. The train shown here had departed Montreal's Central Station and backed across to the CP at Dorval before continuing to Ottawa on CP tracks. During another period the stainless steel Canadian equipment ran on CN's Montreal-Toronto corridor at which point Toronto originating equipment was added for the onward departure for Western Canada. Eventually the VIA Canadian departed from Toronto with passengers from Montreal travelling on regular corridor trains.



For many of you this photo won't be particularly significant. By the time of VIA's implementation, M&O sub from Vaudreuil to Ottawa saw only #1 and #2, the Canadian streamliners and a pair of wayfreights. It has been abandoned for 30 years (as of 2016) west of Rigaud and now only sees a weekday commuter train as far as Hudson. (Ken Goslett)

Le train Montréal-Vancouver de VIA fait un arrêt à Vankleek Hill, Ontario, sur la subdivision Montreal & Ottawa (M&O) du CP. Nous sommes en octobre 1978 et, comme la photo le montre, le convoi est formé essentiellement du matériel roulant de l'ancien Super Continental du CN au lieu de celui en acier inoxydable du Canadian ex-CP. Au cours des premières années de VIA, il y eut de nombreux changements à l'horaire et à l'itinéraire du train Montréal-Vancouver. Le convoi montré ici a quitté la Gare Centrale du CN et a reculé, à Dorval, pour emprunter les rails du CP avant de continuer vers Ottawa sur ces derniers. Au cours d'une autre période, l'équipement en acier inoxydable ex-Canadian roula sur les voies du corridor Montréal-Toronto du CN, avant de continuer vers l'Ouest canadien à partir de la gare de Toronto. En fin de compte, le Canadian de VIA prit son départ de Toronto avec les passagers en provenance de Montréal l'ayant rejoint après avoir emprunté les trains à l'indicateur du corridor Montréal-Toronto.

Pour nombre d'entre vous, cette photo n'aura pas de signification particulière. Sauf que la voie de la subdivision M&O du CP fut peu utilisée et ne servit, pour une grande partie de son existence, qu'aux trains nos 1 et 2, les trains vedettes du CP, et une paire de trains de marchandises omnibus. En date de 2016, elle avait été abandonnée depuis 30 ans à l'ouest de Rigaud et ne servait maintenant, les jours de semaine, qu'à un train pour banlieusards n'allant pas plus loin que Hudson. (Ken Goslett)

BACK COVER TOP: The Government of Ontario has provided funding to rebuild 16 passenger cars for the Polar Bear Express, which operates between Cochrane and Moosonee. Ten coaches, two dining cars, one snack car, one family car with play area and two baggage cars are in the program. The first car, a coach, went into service in November 2016. Ontario Northland

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le gouvernement de l'Ontario a accordé des fonds pour la reconstruction de seize voitures pour le Polar Bear Express, qui circule entre Cochrane et Moosonee. Font parties du programme deux voitures pour bagages, dix voitures-coach, deux voitures-restaurant, une voiture-buffet et une voiture pour familles avec salle de jeu pour enfants. La première, une voiture-coach, a été mise en service le 16 novembre dernier. Ontario Northland

BACK COVER BOTTOM: In the early morning hours fifty years ago, on January 1, 1967, the Confederation Train which spent the year touring our country was ceremoniously locked up awaiting the official launching ceremonies which would take place later that day. James A. Brown and a few other hardy souls ventured onto the platforms at Ottawa Station hoping to see the train but fully expecting they would be run off by constables. They weren't as it turned out. It was the beginning of an amazing year, as we hope that 2017 will be for Canada's Sesquicentennial. James A. Brown

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Au petit matin, il y a cinquante ans, le 1er janvier 1967, le Train de la Confédération, qui passa l'année entière à visiter notre pays, est respectueusement verrouillé en attendant les cérémonies de dédicace officielle qui allaient être tenues un peu plus tard le même jour. James A. Brown, et quelques autres comparses intrépides s'aventurèrent sur les quais de la gare d'Ottawa dans l'espoir de voir le train tout en s'attendant parfaitement d'être chassés par les policiers. De fait, ils ne le furent pas. Ce fut le début d'une année exceptionnelle, tel que nous espérons que 2017 la sera pour le 150e anniversaire du Canada. James A. Brown

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

Maître de poste: si non livré après 10 jours,
retournez à l'expéditeur, frais de port garantis

