

- The CN Story, Part 1 - The Road to Nationalization
- Stan's Photo Gallery
- Don Evans Obituary
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- L'histoire du CN, partie 1 : vers la nationalisation
- Les Photos de Stan
- Décès de Don Evans
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 590 • MAY/MAI - JUNE/JUIN • 2019

CANADIAN RAIL



1919



2019



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

- 107** The CN Story, Part 1 - The Road to Nationalization / *L'histoire du CN, partie 1 : vers la nationalisation*
by / par Douglas N W Smith
- 145** Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan*, by / par Stan J. Smaill
- 154** Don Evans Obituary / *Décès de Don Evans*
- 155** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 158** CRHA / ACHF Communications

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 société sans but lucratif, formée de membres bénévoles, 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 2019:

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, PH8, 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 et Jacques Loïselle

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Once incorporated, Canadian National Railways inherited 1,609 steam locomotives from constituent companies as well as the responsibility for orders in progress with locomotive manufacturers. CNR's first new locomotive acquisition in 1919 was for 25 Pacific Type 4-6-2 engines from Montreal Locomotive Works. These were assigned road numbers 5100 - 5124. Here we see 5118 circa 1955 at an unidentified location but possibly Prince Rupert, British Columbia. Thanks to Don McQueen for caption information. CRHA / Exporail Archives, Fonds Kemp 944

PAGE COUVERTURE: Une fois incorporés, les Chemins de fer nationaux du Canada héritèrent de 1069 locomotives à vapeur de ses compagnies constituantes, ainsi que de la responsabilité des commandes en cours avec les manufacturiers de locomotives. En 1919, la première acquisition de locomotives neuves du Canadien National fut celle de 25 locomotives de type Pacific 4-6-2 de la Montreal Locomotive Works. Les numéros 5100 à 5124 leur furent assignés. Sur cette photo, nous apercevons la 5118, autour de 1955, à un endroit non identifié, mais qui pourrait être Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Merci à Don McQueen pour ces informations. Archives ACHF/Exporail, Fonds Kemp 944

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

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 CN Story, Part 1 The Road to Nationalization

By Douglas N W Smith

French translation: Bernard-André Genest

L'histoire du CN, partie 1 : vers la nationalisation

Par Douglas N. W. Smith

Version française : Bernard-André Genest



Downtime at the pit. Two 0-4-0 tank engines pause in their task of hauling small dump cars filled with earth to the site of one of hundreds of trestles that had to be filled as the CNoR and GTP stretched their rails across the western provinces. Alberta Archives, A6930

En attente à la carrière. Deux locomotives-tenders 0-4-0 font une pause de leur travail de tracter des wagonnets pleins de terre jusqu'au site d'un des centaines de ponts à chevalets qui doivent être comblés, dans la construction des voies du CNoR et du GTP à travers les provinces de l'Ouest. Archives de l'Alberta, A6930

Note to Our Readers

With this issue we start our celebration marking the 100th anniversary of the formation of the Canadian National Railways which was officially incorporated on June 6, 1919. Few major Canadian companies have survived to celebrate a centenary under their founding name. This milestone gives us a good reason to look at the forces which resulted in the CNR. Over the coming issues, we will also highlight some of the challenges and accomplishments of this company which at one time was the largest employer in the Dominion and, as one of its slogans at one time said, 'Serves All Ten Provinces.'

Unlike most other Canadian railways, the creation of the CNR was an act of desperation and expediency on the part of the Dominion government. Contrasted to the Canadian Pacific Railway, the CNR did not start by securing a charter nor had it faced the difficulties of raising funds to construct a transcontinental railway. Rather it was part of the whirlwind - a Gotterdammerung - that the European powers unwittingly unleashed in 1914 that rocked political institutions, the social order, the economic system and the Canadian railways.

Before we look at those fateful years from 1917 to 1923 that witnessed the birth of this national institution, we will start by looking at the socioeconomic conditions and political circumstances that resulted in the development of not one, but a number of competing trans-Canadian railways. The economic failure of most of these railways gave birth to the crisis that changed the course of Canadian railway history.

Note à nos lecteurs

Avec ce numéro, nous commençons notre célébration du centième anniversaire de la formation du Canadien National, qui fut officiellement incorporé le 6 juin 1919. Très peu de grandes entreprises canadiennes ont vécu assez longtemps pour célébrer leur centenaire sous leur nom d'origine. Cet événement nous donne une bonne raison de nous intéresser aux forces qui ont conduit à la fondation du CN. Dans les prochains numéros, nous soulignerons aussi quelques-uns des défis et des réalisations de cette entreprise qui fut, un temps, le plus important employeur du Canada. Et qui, comme le disait son slogan, « servait les dix provinces ».

Contrairement à la plupart des autres chemins de fer canadiens, la création du CN fut un acte de désespoir et d'opportunisme de la part du gouvernement du Canada. Contrairement au Canadien Pacifique, le CN ne débuta pas par l'obtention d'une charte et n'eut pas à faire face aux difficultés du financement de la construction d'un chemin de fer transcontinental. Le CN est issu plutôt de l'ouragan - Gotterdammerung - que les puissances européennes déclenchèrent involontairement en 1914 et qui ébranla les institutions politiques, l'ordre social, le système économique et les chemins de fer canadiens.

Avant de nous pencher sur les années fatidiques, de 1917 à 1923, qui virent la naissance de cette institution nationale, nous examinerons d'abord les conditions socio-économiques et circonstances politiques qui ont suscité le développement non pas d'un seul mais de quelques chemins de fer transcanadiens. La faillite de la plupart d'entre eux donna naissance à la crise qui a changé le cours de l'histoire des chemins de fer au Canada.

Index of Abbreviations / Chemins de fer cités et leur sigle

Railway	Abbreviation
Calgary & Edmonton	C&E
Canada Atlantic	CAR
Canadian Northern	CNoR
Canadian Pacific	CPR (CP en français)
Edmonton Yukon & Pacific	EY&P
Grand Trunk	GTR
Grand Trunk Pacific	GTP
Great Northern Ry of Canada	GNRC
Intercolonial	ICR
James Bay Railway	JBR
Lake Manitoba Railway & Canal Co	LMR&CC
Manitoba & North Western	M&NW
Manitoba & South Eastern	M&SE
National Transcontinental	NTR
Northern Pacific & Manitoba	NP&M
Ontario & Rainy River	O&RR
Ottawa Arnprior & Parry Sound	OA&PS
Qu'Appelle Long Lake & Saskatchewan	QLL&S

Introduction

"Sir Wilfrid Laurier seems to have lost his head entirely in order to satisfy his ambition of emulating Sir John A Macdonald, and putting a railway line across Canada." - Senator W J Macdonald of Victoria, BC, Vancouver Weekly News-Advertiser, Aug 16, 1904

The seeds for the creation of the Canadian National Railways go back to the arrival of the railway on the Canadian prairies and the concurrent stimulus the iron horse gave to the development of the western agricultural economy in the 1880s. Factors that drove the formulation of federal and provincial railway policies for the next half century were monopoly, freight rates, grain movement, and branch line construction.

Monopoly

"The Manitoba settler asks to be allowed to break the monopoly which is thus crushing him. It strikes him not only on what he has to sell, but on what he has to buy, for the Canadian tariff prevents him from purchasing in his nearest market [the United States], and compels him to go to Montreal . ." - Manitoba Free Press July 4, 1887

Introduction

« Sir Wilfrid Laurier semble avoir complètement perdu la tête pour satisfaire son ambition d'imiter Sir John A. Macdonald et de construire un chemin de fer à travers le Canada. » - Sénateur W. J. Macdonald de Victoria, BC, dans le Vancouver Weekly News-Advertiser du 16 août 1904

Les germes de la création du Canadien National remontent à l'arrivée du chemin de fer dans les Prairies canadiennes et au développement de l'agriculture dans l'ouest du pays qu'il a stimulé au cours des années 1880. Le monopole ferroviaire, les taux de fret, le transport des céréales et la construction des lignes secondaires devinrent les facteurs dominants dans la formulation des politiques ferroviaires fédérale et provinciales.

Le monopole

« Le colon manitobain veut être autorisé à briser le monopole qui l'écrase. Ce monopole l'accable tant dans ce qu'il doit vendre que dans ce qu'il doit acheter : en effet, les tarifs canadiens l'empêchent d'acheter du marché le plus proche (les États-Unis) et le force à passer par Montréal pour vendre. » - Manitoba Free Press, 4 juillet 1887

Fears of railway monopoly in Manitoba were satirized in this cartoon from Grip in 1880. N W Smith Collection



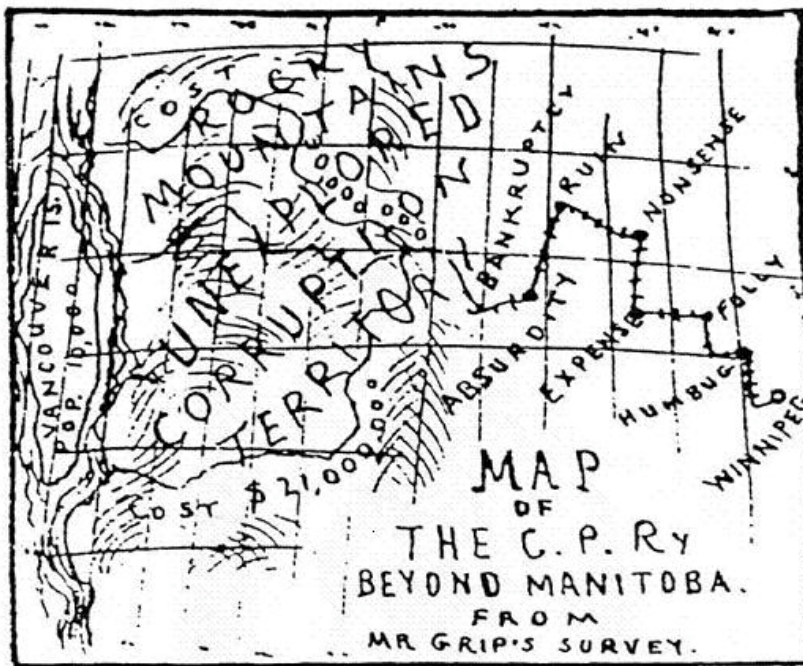
Cette caricature de Grip évoque la crainte qu'on avait en 1880, au Manitoba, d'un monopole ferroviaire

To assist in the financing of the Canadian Pacific Railway (CPR) the Dominion government agreed to give the railway a monopoly across the west. Clause 15 of the 44 Victoria, Chap 1, An Act Respecting the Canadian Pacific Railway, passed in 1881, provided that for 20 years no railway would be allowed by the Dominion Parliament to be constructed within 15 miles of the international border across the west. The CPR syndicate financiers argued for the clause. With the limited revenue potential of the 1,100 miles of line from the designated eastern terminus at

Pour aider à financer la construction du Canadien Pacifique, le gouvernement du Canada lui consentit un monopole à travers l'ouest du pays. La clause 15 du premier chapitre de la Loi sur le Chemin de fer du Canadien Pacifique (Victoria, 44), passée en 1881, prévoyait que, pendant vingt ans, aucun autre chemin de fer ne serait autorisé par le Parlement canadien à construire, dans l'Ouest, une ligne à moins de 24 km (« 15 milles ») de la frontière américaine. C'est le syndicat financier du CP qui avait insisté pour obtenir cette clause, compte tenu du

Callander (near North Bay) to Winnipeg, the only way to attract the necessary foreign capital was for the railway to carry all Manitoba, Northwest Territories and British Columbia traffic. This would generate sufficient revenues to cover operating and financing expenses.

If American lines were free to thrust short branches across the border to tap the traffic at the few major settlements in the Canadian west, the CPR could not attract the necessary investors. An additional political consideration was that as the monetary subsidies given the CPR by the Dominion government would be raised primarily in the eastern provinces, it was felt that the trade of the west should be with eastern Canadian cities and manufacturers rather than those in the United States. In essence the clause supported the government's National Policy of high tariffs on American goods.



Many Easterners questioned the whole idea of providing tens of million of dollars to build a transcontinental line across the vast empty tracts of western land that Canada had acquired from the Hudson Bay Company in 1870. Many thought the revenues would not be sufficient for the line to be self-sustaining. Certainly, the territory from Callander to the Pacific was largely unpopulated and with daunting geographic barriers - the Canadian shield and Rocky Mountains - that held little promise of freight traffic. At the beginning of the 1880s, fewer than 125,000 (less than 3% of the Dominion's population) lived along the 2,500 miles between Callander and the west coast.

Once the CPR connected Manitoba and the East, that province became a hotbed of discontent and sought to

potentiel de revenu limité de la ligne : 1800 km du terminus oriental désigné (Callander, ON, près de North Bay) jusqu'à Winnipeg. Selon le syndicat, le CP devrait transporter tout le trafic du Manitoba, des Territoires du Nord-Ouest (TNO) et de la Colombie-Britannique s'il voulait attirer les investissements étrangers nécessaires à la poursuite de la construction de la ligne et produire des revenus suffisants pour couvrir les dépenses d'exploitation et de financement.

Si on permettait aux chemins de fer américains de construire des lignes secondaires vers le Canada, pour capturer le trafic émanant des quelques villes importantes de l'ouest canadien, alors le CP ne pourrait pas intéresser suffisamment d'investisseurs. De plus, comme l'argent versé par le gouvernement du Canada au CP provenait de Canadiens de l'est du pays, il apparaissait juste que les

Canadiens de l'ouest fassent affaire avec les villes et manufacturiers canadiens plutôt que ceux des États-Unis : en fait, cette clause supportait la politique canadienne d'imposer des droits élevés sur les biens en provenance des États-Unis.

This 1881 Grip cartoon satirized the folly of building the CPR by highlighting the cost (\$21,000,000) and the low population on the coast (Vancouver Island - 10,000). Such points as Bankruptcy, Folly and Ruin populate the prairies. From Grip, 1881, Douglas NW Smith Collection

Cette caricature considère comme une folie la construction du CP, en mettant en évidence le coût (21 000 000 \$) et la faible population sur la côte Ouest (10 000 sur l'île de Vancouver). On retrouve dans cette carte des Prairies des endroits nommés Faillite, Folie, Ruine. Source : Grip, 1881, Collection de Douglas N. W. Smith

Plusieurs Canadiens de l'Est mettaient en doute toute cette idée d'investir des dizaines de millions de dollars de revenus de taxes dans la construction d'une ligne de chemin de fer transcontinentale à travers ces vastes étendues de terres inhabitées que le Canada avait acquises de la Compagnie de la Baie d'Hudson en 1870. Plusieurs croyaient que les revenus de la ligne ne seraient pas suffisants pour la faire vivre. Effectivement, le territoire entre Callander et le Pacifique ne supportait qu'une très faible population et était entrecoupé de barrières géographiques majeures (le Bouclier canadien et les montagnes Rocheuses) peu susceptibles de fournir du trafic au train. Au début des années 1880, moins de 125 000 personnes (moins de 3% de la population canadienne) vivaient dans les 4 000 km entre Callander et la côte Ouest.

Une fois que le CP eut relié le Manitoba à l'Est,

circumvent the monopoly clause. First, Manitobans turned their vision northward. European settlement of the province had started from Hudson Bay and for many this route appeared a viable alternative to the CPR. The Winnipeg & Hudson Bay Railway and Steamship Company had been chartered in 1880, but construction did not begin until 1886 after securing a Dominion land grant and a provincial cash subsidy of \$6,400 a mile. The following spring the Dominion government refused to turn over the land, bringing construction to a halt. More details of this ill-fated venture and its impact on Manitoba can be found in Canadian Rail, issue No. 570 January-February 2016.

Not ready to take on the full costs of building an 800 mile line to Hudson Bay alone, Manitoba Premier Norquay decided the only course was to construct the far shorter, 66 mile line from Winnipeg to the international border. In 1887, the provincial legislature chartered the Red River Valley Railway and charged the newly created Manitoba Railway Commissioner Joseph Martin with building the line to connect with the Northern Pacific Railroad at West Lynne (today part of Emerson) as quickly as possible. The Premier turned the first sod for the line on July 2, 1887, about 1.5 miles south of the present day's VIA Union Station.

A Manitoba Free Press editorial on July 4, 1887 noted that Manitobans did not ask for Eastern taxpayers to contribute a dollar towards the Red River Valley line, a not so subtle gibe at the vast railway cash subsidies that the Dominion government had started giving to eastern railways in 1882. The paper continued, "poor as he is, he [the Manitoban] will build the branch . . . at his own expense."

The CPR cried 'foul' to the Dominion government, which then disallowed the provincial legislation and had the courts issue a writ to stop construction. The province, however, kept the gangs at work, though its financial position was tenuous. Construction ceased when the Dominion government used its influence to impede the sale of provincial bonds through international financial houses. With the Manitoba treasury empty work stopped. One wonders how discontented the Manitobans actually were as, despite the Free Press' bombast, they had failed to invest in 'their' railway - bond sales to Manitobans had amounted to less than \$1,100.

High Freight Rates

"If the CPR offered free rates today, it could not avail a moment in checking the construction of the Red River Valley Railway. A sentiment becomes at times equally strong as a fact, and it is a fact that the people are confined to one outlet and until a second outlet is sure we have no proof that there will be competing rates which alone control traffic rates." - Hon. C E Hamilton, Attorney General of Manitoba, Winnipeg Free Press, July 4, 1887

cette province devint un foyer de mécontentement et tenta de contourner la clause monopolistique. Les Manitobains se tournèrent d'abord vers le nord. La colonisation européenne de la province avait débuté à partir de la baie d'Hudson et, pour plusieurs, une ligne dans cette direction était une alternative viable au CP. La Winnipeg & Hudson Bay Railway and Steamship Company avait obtenu une charte en 1880, mais la construction ne commença qu'en 1886, une fois que la compagnie eut reçu une subvention du gouvernement du Canada en terrains et une somme de 4 000 \$/km (« 6 400 \$/mille ») du gouvernement manitobain. Le printemps suivant, le gouvernement canadien refusa de transférer les terrains et la construction s'arrêta ; on trouvera plus de détails sur ce projet dans le numéro 570 de Canadian Rail, janvier-février 2016.

N'étant pas prêt à assumer l'entièreté des coûts de construction d'une ligne de 1 300 km jusqu'à la baie d'Hudson, le premier ministre manitobain Norquay décida que la seule solution était de construire une ligne plus courte, 106 km, de Winnipeg à la frontière américaine. En 1887, la législature provinciale octroya une charte au Chemin de fer de la Vallée de la Rivière Rouge (RRV) et mandata le Commissaire aux Chemins de fer du Manitoba (poste tout récemment créé), Joseph Martin, de construire la ligne pour se connecter au Chemin de fer Northern Pacific à West Lynne (aujourd'hui partie d'Emerson) aussi rapidement que possible. Le premier ministre leva la première pelletée de terre le 2 juillet 1887, à environ 2,4 km au sud du site actuel de la gare Union de VIA Rail.

Un éditorial du Manitoba Free Press, en date du 4 juillet 1887 note que les Manitobains n'ont pas demandé aux payeurs de taxes de l'Est de contribuer un seul dollar à la ligne de la Vallée de la Rivière Rouge : c'était une pique peu subtile aux importantes subventions que le gouvernement canadien donnait aux chemins de fer de l'Est depuis 1882. Le journal continuait : « aussi pauvre qu'il soit, le Manitobain construira cette ligne à ses frais. »

Le CP se plaignit d'une injustice auprès du gouvernement canadien, qui refusa la décision du gouvernement manitobain et obtint une injonction à l'effet de cesser la construction. Mais la province continua les travaux, même si sa position financière était précaire. La construction cessa quand le gouvernement canadien usa de son influence pour empêcher la vente d'obligations provinciales par l'intermédiaire de courtiers étrangers. On peut se demander jusqu'à quel point les Manitobains, quoiqu'en dise le Free Press, étaient vraiment mécontents : les Manitobains eux-mêmes, en effet, avaient acheté moins de 1 100 \$ de ces obligations.

Les taux de fret élevés

« Si le CP offrait aujourd'hui le transport gratuit, il n'aurait pas une minute pour vérifier la construction du Chemin de fer de la Vallée de la Rivière Rouge. Parfois, l'impression devient aussi forte que la réalité et c'est un fait que les Manitobains sont restreints à une seule voie de

Table/Tableau 1:
1887 Tariff Comparison /
Comparaison des tarifs en 1887

Distance (miles)	Tariff/Tarif		
	CPR #61	StPM&M#42	CPR/StPM&M
20	9	4	125
30	11	5	120
50	13	7.5	73
100	17.5	10	75
200	24	17	41
300	29	21	38
525	39	30	30

Source: Manitoba Free Press, July 4, 1887

The Manitoba Free Press fanned the flames of discontent by publishing an article comparing the freight tariffs of CPR in Manitoba with those of the St Paul, Minneapolis & Manitoba Railway (StPM&M - the forerunner of the Great Northern Railway) which showed the Canadian rates were two to four times higher (see Table 1). The simple comparison failed to note the vast difference in volume of traffic carried by the two systems (Minnesota had about 800,000 residents to Manitoba's 70,000).

As shown in Table 2, the Minnesota based StPM&M's freight traffic density was more than twice that of the CPR and its freight revenues per mile of track were almost three times that of the CPR (the StPM&M carried more short haul traffic than the CPR and this traffic moved at higher tariffs). Hence the American line could carry freight at lower rates while maintaining a strong financial position. Even with its existing rates, the CPR was, according to its president, on the verge of bankruptcy.

Grain Blockade

The practical inability of the CPR to handle the grain trade is the thin edge of the wedge of an argument that has not yet been pressed, and which contains a power to unite the most blue-blooded Tory with the hair-splitting Grit into a unit demanding a reform in the railway policy of the country. Winnipeg Free Press, January 17, 1888

As if the regional discontent with the CPR monopoly and freight rates were not bad enough, the grain crop itself became a major source of friction. From 1883, when the CPR had opened the rail line between Manitoba and the Lake Superior ports of Port Arthur and Fort William, until 1887, the Manitoba wheat crop had been moved without problem. Over these years the crop had averaged 6.3 million bushels. Farmers, who were only paid when the crop reached the Lake Superior ports, depended on their fall

Table/Tableau 2:
Comparaison CPR / GNRC Comparison

	GNRC	CPR
Track Miles Milles de voie ferrée	1739	5564
Freight Ton Miles Per Mile of Track Tonnes-milles de fret par mille de voie	259,305	123,613
Passenger Miles Per Mile of Track Passagers-milles par mille de voie	38,457	31,396
Freight Revenues per Mile of Track Revenu de fret par mille de voie	3,539 \$	1,244 \$
Passenger Revenues per Mile of Track Revenu de passagers par mille de voie	861 \$	622 \$
Net Earnings per Mile of Track* Revenu net par mille de voie **	2,259 \$	629 \$

* after Operating Expenses, before Taxes and Interest Charges

** une fois déduites les dépenses d'exploitation, avant taxes et frais d'intérêts

Source: Poor's Manual of Railroads, 1891

sortie pour leur fret et, tant qu'il n'y en aura pas une deuxième, nous n'avons aucune preuve qu'il y aura des services concurrents, seuls capables de contrôler les tarifs de fret. » - Hon. C E Hamilton, Ministre de la Justice du Manitoba, dans le Winnipeg Free Press du 4 juillet 1887

Le Winnipeg Free Press attisa les flammes du mécontentement en publiant un article qui comparait les tarifs de fret du CP au Manitoba avec ceux du Chemin de fer St. Paul, Minneapolis & Manitoba (StPM&M, le prédécesseur du Great Northern Railway) : la comparaison montrait que les tarifs du CP étaient deux à quatre fois plus élevés que ceux du Great Northern. Cette comparaison simpliste ne tenait pas compte de la différence considérable dans les volumes transportés : le Minnesota comptait 800 000 résidents et le Manitoba, 70 000.

Comme indiqué dans le tableau 2, le StPM&M, basé au Minnesota, bénéficiait d'une densité du trafic double de celle du CP et ses revenus de fret par mille de voie étaient presque trois fois ceux du CP (le StPM&M transportait plus de trafic de courte distance, plus lucratif, que le CP). En conséquence, le chemin de fer américain était en mesure d'offrir des tarifs de fret plus bas tout en maintenant une position financière avantageuse. Même avec ses tarifs plus élevés, le CP, selon son président, était menacé de faillite.

Le blocage des céréales

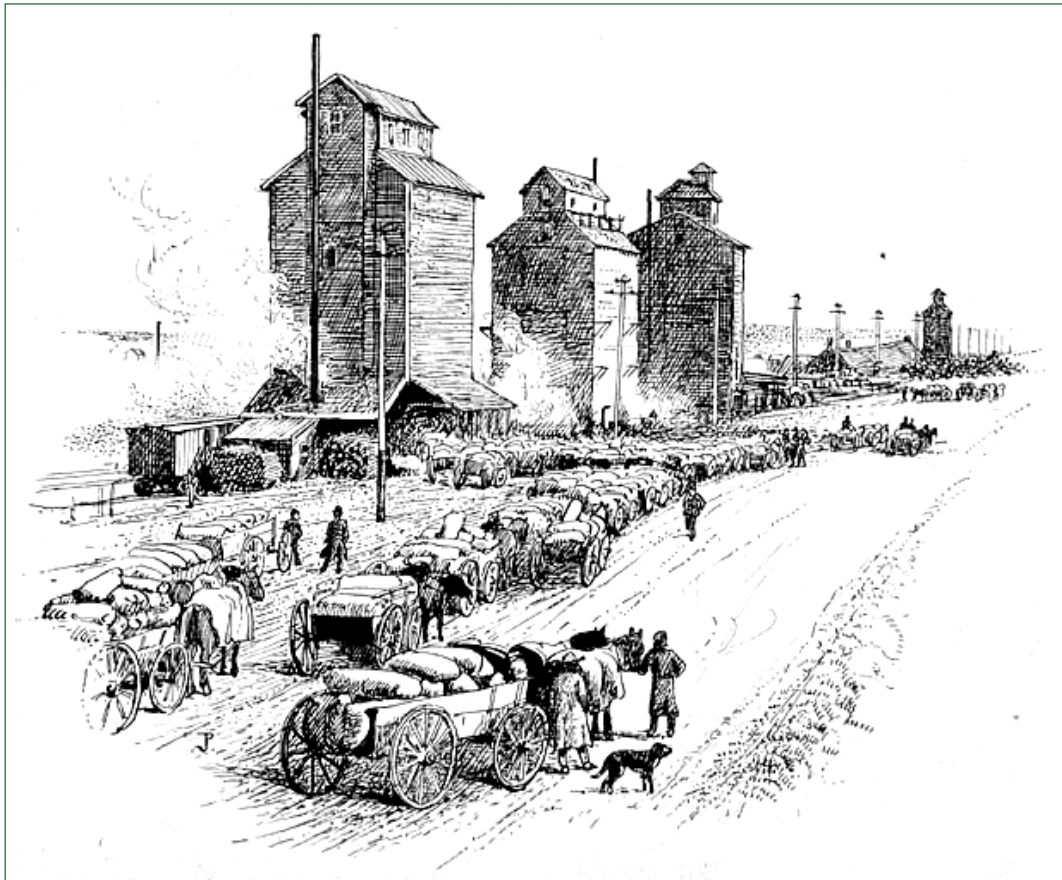
« L'incapacité pratique du CP de bien desservir le transport des céréales constitue le tranchant du coin d'un argument, qu'on n'a pas encore évoqué, et qui est assez puissant pour unir des Conservateurs du sang le plus bleu et des Grits habitués à couper les cheveux en quatre et en faire une force pour demander une réforme de la politique ferroviaire du pays. » - Winnipeg Free Press, 17 janvier 1888

Comme le mécontentement de la région face au monopole du CP et à ses tarifs, la récolte elle-même devint



Farmers and grain elevators followed in the wake of new railway lines. Soon after the CPR built into Camrose, Alberta, elevators sprang up along the tracks. CRHA/ Exporail Archives, Fonds CPRNS17924 and A317

Les fermiers et les élévateurs à grain suivirent de peu la construction des voies ferrées. Peu après que le CP eût commencé à desservir Camrose, AB, des élévateurs à grain poussèrent le long de la voie. Archives ACHF/Exporail, Fonds CPRNS 17924 et A317



Six years after the CPR reached Brandon in 1881, artist John Pedder sketched a row of elevators lined the right of way. Library Archives Canada 3-022395

Six ans après que le CP se fût rendu à Brandon en 1881, l'artiste John Pedder dessina une rangée d'élévateurs alignés le long de l'emprise. Archives Canada 3-022395

Table/Tableau 3:
Production de blé du Manitoba Wheat Production, 1883-1904

Year Année	Acres Farmed Superficie cultivée		Production Million Bushels Millions de boisseaux	Annual Variation annuelle
	Acres	Hectares		
1883	260	105	5.6	
1884	307	124	6.2	11%
1885	357	144	7.4	19%
1886	384	155	5.9	-20%
1887	432	175	12.4	110%
1888	518	210	7	-44%
1889	623	252	7.2	3%
1890	746	302	17.7	146%
1891	916	371	23.2	31%
1892	875	354	14.4	-38%
1893	1,003	406	15.6	8%
1894	1,010	409	17.2	10%
1895	1,140	461	31.4	83%
1896	999	404	14.4	-54%
1897	1,290	522	18.3	27%
1898	1,488	602	25.3	38%
1899	1,629	659	27.9	10%
1900	1,457	590	13.1	-53%
1901	2,011	814	50.5	285%
1902	2,039	825	53.1	5%
1903	2,442	988	40.1	-24%
1904	2,412	976	39.1	-2%

Source: MacGibbon, Duncan, *The Canadian Grain Trade*, MacMillan Company, Toronto, 1925

payments to reimburse their creditors and to prepare for the next year. The Manitoba merchants, in turn, depended upon the farmer's paying their bills for the year each fall.

Even though the total acreage under cultivation had not greatly increased since 1883, the 1887 crop ballooned to 12 million bushels, swamping the grain movement system (see Table 3). The CPR lines became choked with loaded cars and grain elevators were full. Manitoba was in the midst of its first grain blockade leaving Manitoba farmers and businessmen facing hard times and even bankruptcy. The Manitoba Free Press noted in its February 14, 1888 issue that only about 33% of the farmers were repaying their loans to merchants and banks. It continued, "This rather unpleasant state of affairs is directly traceable to the inability of the railway to move the grain crop. . . . Farmers are unable to market their grain, and in many instance are not able to obtain enough money to purchase bare necessities, much less to pay back debts of buy goods not absolutely necessary. The hard-up state of the country for cash therefore continues and is becoming chronic..."

While every farmer and small town elevator

une source de friction. À compter de 1883, quand le CP mit en exploitation ses lignes entre le Manitoba et les ports du Lac Supérieur (Port Arthur et Fort William), et jusqu'en 1887, le CP avait transporté la récolte manitobaine sans problème : le volume annuel moyen, au cours de ces années, en était de 6,3 millions de boisseaux. Les fermiers n'étaient payés que lorsque les céréales étaient rendues à un port du Lac Supérieur : ils devaient donc compter sur les paiements reçus en automne pour rembourser leurs créanciers et se préparer pour la saison suivante. À leur tour, les marchands manitobains comptaient, chaque automne, sur les paiements des fermiers.

Même si la superficie cultivée ne s'était pas beaucoup agrandie depuis 1883, la récolte de 1887 explosa à 12 millions de boisseaux, inondant le système de transport de céréales (tableau 3). Les lignes du CP devinrent engorgées de wagons chargés et les élévateurs à grain étaient pleins. Le Manitoba faisait face à son premier blocage de céréales : les fermiers et les marchands étaient en difficulté financière, menacés de faillite. Dans son édition du 14 février 1888, le Winnipeg Free Press notait que seulement 33 % des fermiers remboursaient leurs prêts aux marchands et aux banques « ... Cette situation

operator blamed the railway for favoring other points, William Whyte, the CPR General Superintendent, Western Lines wrote the Free Press on February 4th squarely blaming the exceptionally large harvest for the blockade. The CPR won few points from its increasing number of critics for its efforts to secure additional locomotives and box cars through purchase or lease.

Such blockades became almost annual events as the grain crop growth through the latter part of the 1890s outstripped the CPR's ability to handle the crop on its single track line to the lakehead. Each year the railway would claim that it had the equipment and crews to handle the crop and often because of a swollen crop or a late harvest, the system became bogged down. The advent of the Canadian Northern Railway (CNoR) was welcomed for opening a second artery that certainly helped cope with the rising tide of grain. However, the lightly built CNoR line had periodic closures due to wrecks, washouts and trestle failures until it was upgraded. Thus the farmers continued to fume.

The End of Clause 15

"... our own credit and financial standing are seriously weakened by the wicked and suicidal agitation, I am, therefore ready to recommend that we should join the Government in any arrangement for the cancellation of these obnoxious monopoly clauses of our contract, if it can be done without inflicting on our company a loss greater than it can bear." George Stephen, CPR President to Sir John A Macdonald, Prime Minister, November 11, 1887

Faced with the failure to secure a connection with the American railways or to obtain lower freight rates, Premier Norquay resigned in December 1887 and, after his successor lost a January 1888 by-election, the Liberals came to power under Thomas Greenway. The new Liberal administration had no love for the Conservative Dominion government and its leader, Sir John A Macdonald, and there was sufficient talk of Manitoba seeking union with the United States to worry Lord Lorne, the Governor General, who pressured Macdonald to seek an accommodation.

Even before his lordship's intervention, the Dominion government and CPR were discussing the removal of Clause 15. On November 11, 1887, George Stephen, the CPR President, informed Macdonald that the monopoly clause could not be maintained because of its unpopularity in the west and the fact that the Manitoba agitation was causing difficulties for the CPR, which was seeking financing in international markets. Stephen also informed the Prime Minister that the CPR was overextended and faced bankruptcy in 1888 unless the government helped with the financing of a \$15 million loan. In short, Clause 15 could go if the government guaranteed the 3% interest on the loan which was to be

malheureuse dépend directement de l'incapacité du CP de transporter les céréales ... Les fermiers ne peuvent pas rendre leur grain au marché et, dans bien des cas, ne peuvent pas obtenir assez d'argent pour acheter les articles d'absolue nécessité, et encore moins pour rembourser leurs dettes et acheter des biens qui ne sont pas absolument essentiels. Le manque de numéraire devient chronique dans ce pays...»

Pendant que chaque fermier, chaque exploitant d'élevateur à grain reprochait au CP de lui préférer d'autres marchés, William Whyte, le Surintendant général du CP pour ses lignes de l'Ouest, écrivit au Winnipeg Free Press le 4 février pour mettre carrément les retards sur le compte d'une récolte exceptionnellement importante. Les critiques, en nombre croissant, ne prirent pas en considération les efforts que faisait le CP pour acheter ou louer des locomotives et des wagons supplémentaires.

Au cours des années 1890, avec l'augmentation croissante de la récolte, de tels blocages devinrent des événements annuels : le CP n'arrivait pas, sur sa voie unique, à transporter la récolte jusqu'aux ports du Lac Supérieur. À chaque année, le CP annonçait qu'il avait les équipages et le matériel roulant nécessaires et, à cause d'une récolte plus abondante ou tardive, le système devenait bloqué. L'arrivée du Chemin de fer Canadian Northern (CNoR) fut la bienvenue car elle ouvrait une deuxième ligne pour desservir le trafic croissant de céréales. Malheureusement, la ligne du CNoR, était périodiquement coupée à cause de déraillements, de glissements de terrain, de bris de ponts de bois, jusqu'à ce qu'elle soit reconstruite. Les fermiers continuèrent de rager.

La fin de la Clause 15

« ... notre crédit et notre position financière sont sérieusement affaiblis par cette agitation cruelle et suicidaire. C'est pourquoi je suis prêt à recommander que nous nous associions au Gouvernement dans la recherche d'un moyen de résilier ces odieuses clauses de monopole si on peut le faire sans imposer à notre compagnie une perte plus grande que ce qu'elle peut assumer. » - George Stephen, président du CP et Sir John A. Macdonald, Premier ministre du Canada, le 11 novembre 1887

Incapable d'obtenir une entente avec le chemin de fer américain et de réduire les tarifs, le premier ministre Norquay démissionna en décembre 1887. Après que son successeur eut mordu la poussière dans une élection complémentaire, les Libéraux prirent le pouvoir avec leur chef, Thomas Greenway. La nouvelle administration libérale n'avait pas une grande affinité avec le gouvernement (Conservateur) du Canada et son chef, Sir John A. Macdonald. Il y eut tellement de rumeur du désir du Manitoba de se joindre aux États-Unis que le Gouverneur général, Lord Lorne, exerça des pressions sur Macdonald pour qu'il recherche un compromis.

Avant même l'intervention de Lord Lorne, le

used to fund improvements to the main line and increases in rolling stock to handle larger grain crops.

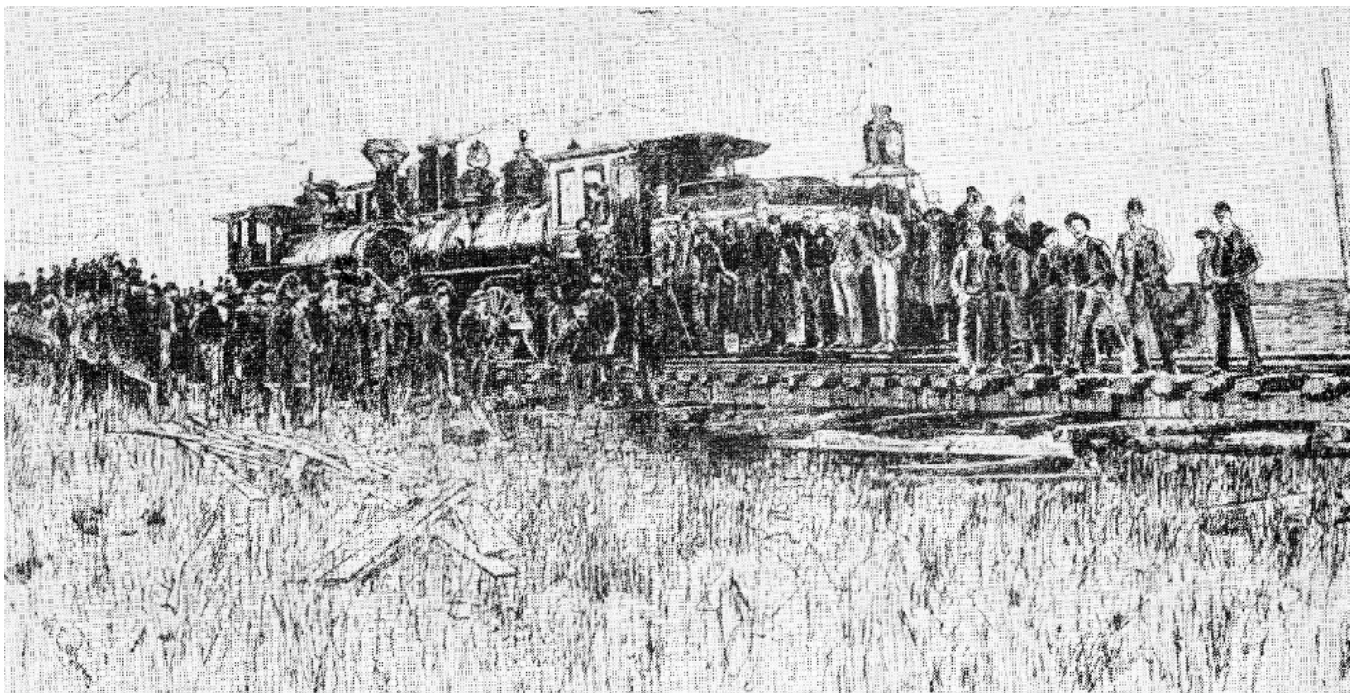
Legislation to this effect was passed in the spring of 1888 after a hard fight as many members of Parliament, even of Macdonald's Conservative party, were tired of the seemingly inexhaustible financial requests of the CPR. Sir Charles Tupper told the House of Commons on May 11, 1888 that with the CPR swamped by the western grain crop the need for the monopoly clause to ensure the financial viability of the CPR had ended and that westerners would no longer be prevented from having other means of transportation. Turning the adverse situation to his use, he said government hoped that news of the bumper crop would encourage emigration to the region, which would create more traffic each year for the railway.

With the removal of Clause 15, the province quickly reached an agreement for the Northern Pacific Railroad, an American transcontinental line running from Duluth, Minnesota to Tacoma, Washington, to take over the uncompleted Red River Valley Railway in September 1888. The Red River Valley was re-incorporated as Northern Pacific & Manitoba Railway, which in 1889 completed lines from Emerson, on the international border, to Winnipeg as well as branches to Portage la Prairie and Brandon. Rejoicing in Manitoba was brief as the CPR and NP&M adopted a common tariff frustrating the common belief by the province's shippers and farmers who thought competition alone would lead to reduced rates. Following years of poor financial results, the NP&M became so

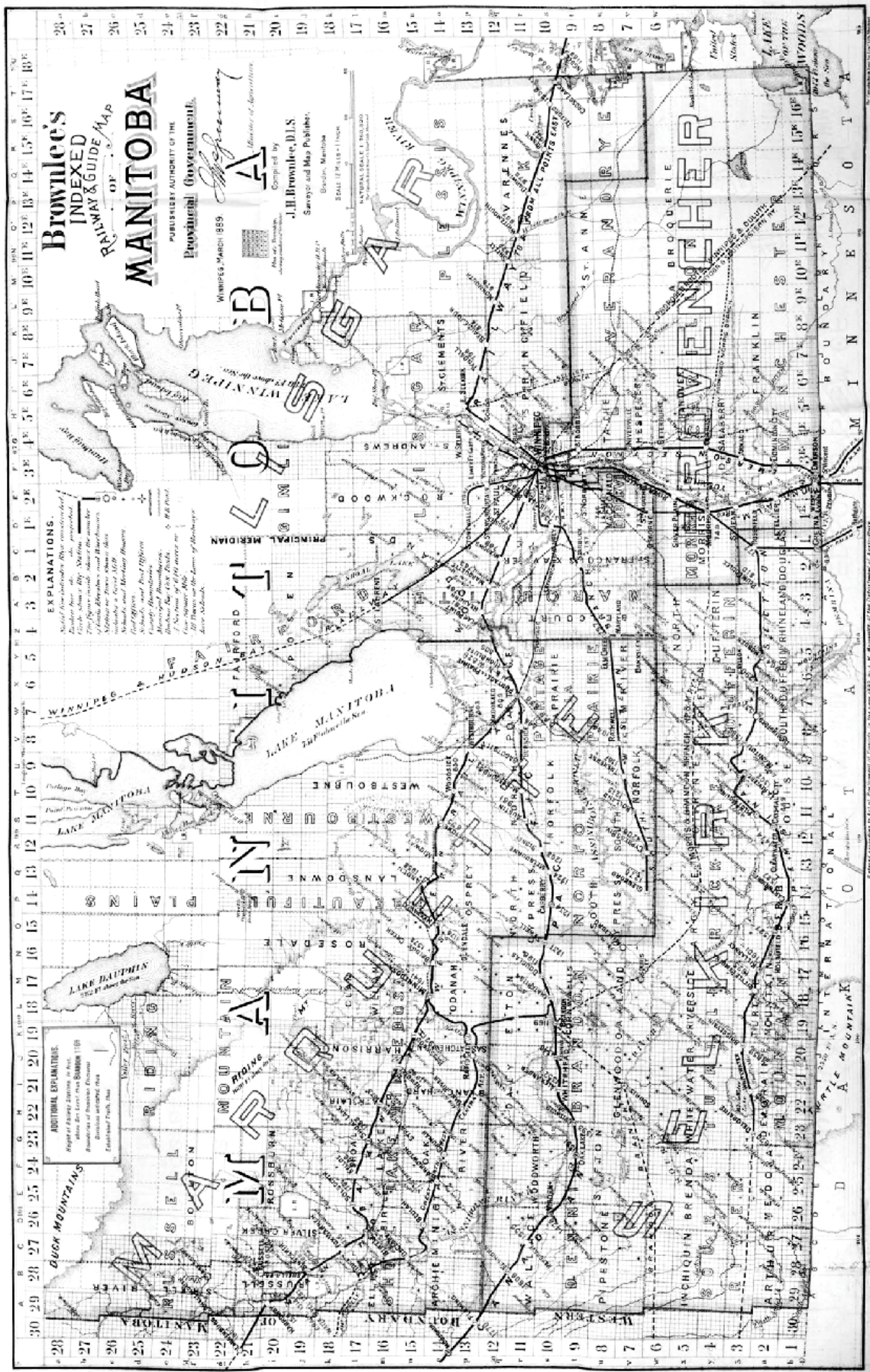
gouvernement du Canada et le CP discutaient de l'élimination de la Clause 15. Le 11 novembre 1887, George Stephen, le président du CP, informa le premier ministre que la clause de monopole ne pouvait être maintenue parce qu'elle était trop impopulaire dans l'Ouest et que, de plus, l'agitation manitobaine causait des difficultés au CP dans sa recherche de financement sur les marchés internationaux. Stephen informa aussi Macdonald que le CP était trop étendu et menacé de faillite en 1888 à moins d'obtenir l'aide du gouvernement dans l'obtention d'un prêt de 15 millions \$. Bref, on pouvait éliminer la Clause 15 si le gouvernement garantissait un intérêt de 3 % sur un prêt devant servir à des améliorations de la voie principale et des achats de matériel roulant pour transporter des récoltes plus importantes.

Une loi à cet effet fut adoptée au printemps 1888, après un débat houleux au Parlement : même des membres du Parti conservateur se disaient épuisés des demandes financières archi-répétées du CP. Sir Charles Tupper déclara aux Communes, le 11 mai 1888 que la clause de monopole pour assurer la viabilité financière du CP devait être éliminée puisque le CP ne pouvait transporter la récolte de l'Ouest et qu'on ne pouvait plus empêcher les gens de l'Ouest de chercher d'autres moyens de transport pour apporter leur récolte aux marchés. Tournant cette situation difficile à son avantage, il déclara que le gouvernement espérait qu'une récolte exceptionnelle encouragerait l'émigration vers l'Ouest et créerait une augmentation annuelle du trafic ferroviaire.

Une fois éliminée la Clause 15, le gouvernement



Contemporary sketch of the Battle of Fort Whyte. Archives of Manitoba
 Croquis contemporain de la bataille de Fort Whyte. Archives Manitoba



Both the CPR monopoly and the sparse network of branch lines caused much discontent to Manitoba settlers. The Red River Valley Railroad was the province's attempt to break the monopoly. While this railway was already built, the dotted lines on the map represent railways which sought charters, but were never built. Archives of Manitoba
 Le monopole du CP et la minceur du réseau de lignes secondaires suscitérent une forte agone chez les colons du Manitoba. La province tenta de se servir du Chemin de fer de la Rivière Rouge pour briser ce monopole: ce chemin de fer fut construit, mais les lignes tirées, sur la carte, indiquent les chemins de fer qui ont obtenu une charte mais qui ne furent jamais construits.

disenchanted with its Manitoba subsidiary that it sold the lines to the province in 1901.

The Legacy of the Battle of Fort Whyte

"Everyone condemns unreservedly the conduct of the Canadian Pacific in taking advantage of a miserable technicality in order to block for this year the development of a competing railway line . . ." Manitoba Free Press, October 20, 1888

With the hated monopoly clause gone, Manitoba's relations with the CPR could have changed for the better. However, when the NP&M started laying track to Portage la Prairie from Pembina Junction October 1888, the CPR blockaded the point where the diamond crossing would have to be installed with a dead locomotive and armed workers from its Winnipeg shops. A trainload of angry citizens came out from Winnipeg to support the NP&M forces accompanied by the Premier, Manitoba cabinet ministers, and the Mayor of Winnipeg (then as now no politician wants to miss a 'media event'). Despite angry words and fist-shaking, violence was avoided and after several tense days the matter was referred to the courts.

Van Horne insisted that all he was doing was upholding a Dominion law that required approval by the Dominion government of all crossings of railway lines under its jurisdiction. As he told the Montreal Gazette on October 23rd, "We simply ask that these crossings be made under the same law as we are obliged to make our railway crossings over other roads."

The entire escapade seems to have been the result of 'Fighting Joe' Martin, the Railway Commissioner and Attorney General, who knew that it was necessary for the NP&M to secure Dominion government approval of the crossing. He had written to Van Horne in late September asking if the crossing could be laid before the necessary legal approval was given and Van Horne rightly refused. The Supreme Court ruled in favour of the CPR, the necessary application was made and the crossing was finally installed on January 17, 1889. The Montreal Herald reflected Eastern views when it editorialized on Oct 23, 1888: "... sympathy will not be extended to a Minister who will not even seek to obtain the rights he claims by process of law, but boldly defies everybody and everything that may for a short time delay a project in which he is personally interested."

Thus the Battle of Fort Whyte passed into the history books (the site was named after the CPR's General Manager William Whyte who would rise to the position of Vice President, Western Lines.) But Joseph Martin's escapade simply reinforced the Manitobans ire towards the CPR which so dominated their lives. As the populations and farming interests of the North West Territories grew, they also would groan under the perceived ill-will of the

manitobain conclut rapidement une entente avec le Chemin de fer Northern Pacific (NPR), une ligne américaine transcontinentale entre Duluth, MN, et Tacoma, WA. Le NPR prit le contrôle du RRV en septembre 1888. Le RRV fut réincorporé comme Northern Pacific & Manitoba (NP&M) qui, en 1889, compléta la ligne entre Emerson (sur la frontière américaine) et Winnipeg ainsi que des lignes secondaires vers Portage la Prairie et Brandon. Les réjouissances manitobaines furent de courte durée car le CP et le NP&M adoptèrent les mêmes tarifs, frustrant ainsi les espoirs des expéditeurs et fermiers de la province, qui croyaient que, à elle seule, la concurrence ferait baisser les tarifs. Après quelques années de mauvais résultats financiers, le NP&M devint tellement déçu de sa filiale manitobaine qu'il la vendit à la province en 1901.

L'héritage de la bataille de Fort Whyte

« Tout un chacun condamne sans réserve la conduite du Canadien Pacifique qui a pris avantage d'une misérable procédure pour bloquer, pour cette année, le développement d'une ligne concurrente. » Manitoba Free Press, 20 octobre 1888

Une fois éliminée l'odieuse clause de monopole, les relations entre le CP et le Manitoba auraient pu s'améliorer. Malheureusement, quand le NP&M commença à construire une ligne de Portage vers la jonction Pembina en octobre 1888, le CP bloqua l'endroit où on devait placer un croisement en y parquant une locomotive inopérante et des ouvriers de ses ateliers de Winnipeg, armés. Des citoyens en colère (un train complet) s'y rendirent pour manifester leur support au NP&M ; en faisaient partie le premier ministre de la province, des ministres et le maire de Winnipeg (alors comme aujourd'hui, aucun politicien n'aime à manquer un événement média). On échangea de gros mots, on brandit le poing, mais il n'y eut pas de violence et après quelques jours de tension, on s'en référa aux cours de justice.

Van Horne fit savoir que le CP ne faisait que faire respecter une loi du gouvernement canadien exigeant son approbation de tous les croisements de lignes de chemin de fer sous sa juridiction. À la Montreal Gazette, Van Horne déclara : « Nous demandons seulement que ces croisements soient faits en respectant les lois que nous devons nous-mêmes respecter quand nous croisons d'autres chemins de fer. »

Toute l'affaire semble avoir été déclenchée par « Fighting Joe » Martin, Commissaire des chemins de fer et ministre de la Justice du Manitoba : il savait que le NP&M devait obtenir l'approbation du gouvernement du Canada pour ce croisement. Il avait écrit à Van Horne pour lui demander si on pouvait poser la voie avant d'obtenir l'autorisation ; avec raison, Van Horne lui avait répondu que non. La Cour Suprême prit parti pour le CP, l'autorisation fut demandée et obtenue et le croisement fut finalement installé le 17 janvier 1889. Le Montreal Herald exprimait le point de vue de l'Est dans son éditorial

CPR with its crushing tariffs and increasing problems with grain blockades. (Those wanting more information on the Battle of Fort Whyte should consult George Moore's article on Manitoba's Railways in Canadian Rail, issue No. 282 July 1975.

Reluctance to Build Branch Lines

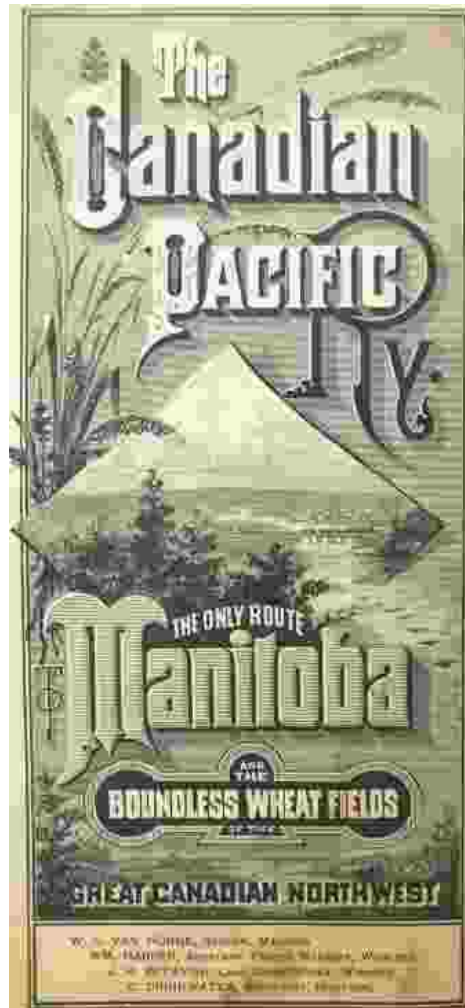
"We require branch lines to develop our resources and assist those remote settlers who deserve help at long last." Calgary Weekly Herald, December 21, 1887

"Give us the railways where they are most wanted; where they will develop vast resources and bring in immigration." Editorial in the Regina Leader-Post, Sept 8, 1891

Many westerners were upset that CPR did not rapidly lay branch lines to open up the millions of acres of prairie lands that it had received from the federal government to settle, especially as it moved quickly to duplicate the Grand Trunk Railway's lines across Ontario and Quebec. Excluding the Montreal-Vancouver main line, in 1892 the CPR had 720 miles of branch line trackage in Manitoba, the Territories and British Columbia. In contrast, it had over 4,100 miles of lines in the east. Most of the western branch lines were in Manitoba - of the 550 miles of such trackage, all but about 50 miles were south of the main line.

Three factors hindered the branch line construction. There were major questions about the suitability of much of the land along the CPR main line west of Manitoba (in what is now Saskatchewan and Alberta) to sustain grain crops. Based on an expedition undertaken by John Palliser in the 1850s, the region was considered 'a more or less arid' desert and unsuitable for crops. This fed the CPR's reluctance to construct branch rail lines in the North West Territories. In 1892, the CPR had built only one 70 mile branch in the North West Territories.

The penalty for building rail lines too far ahead of settlement was financial losses and even bankruptcy. Such was the case for the first independent railway to be built



The CPR heavily promoted the sale of the western lands it was given through such mediums as this brochure from the early 1880s. Lennox and Addington County Museum

C'est avec des brochure comme celle-ci que le CP fit une forte promotion de la vente des terrains qu'il avait reçus dans l'Ouest. Musée des comtés de Lennox et d'Addington

du 23 octobre 1888 : « On n'aura pas beaucoup de sympathie pour un ministre qui n'essaie même pas d'obtenir les autorisations prévues par la loi mais défie tout le monde et tout ce qui peut retarder un projet dans lequel il a des intérêts personnels. »

C'est ainsi que la bataille de Fort Whyte passa dans les livres d'histoire : on donna au site le nom du directeur général William Whyte, qui deviendrait par la suite Vice-président, lignes de l'Ouest. Mais l'escapade de Joseph Martin ne fit qu'augmenter la colère des Manitobains envers le CP, qui dominait leur vie. Avec l'augmentation de la population et des activités agricoles dans les Territoires du Nord-Ouest, leurs citoyens aussi se plainquirent de la mauvaise foi présumée du CP avec ses tarifs élevés et les problèmes reliés aux blocages du grain. Pour plus d'information, on peut consulter l'article de George Moore sur les chemins de fer manitobains dans le numéro 282 de Canadian Rail, pp. 312-317.

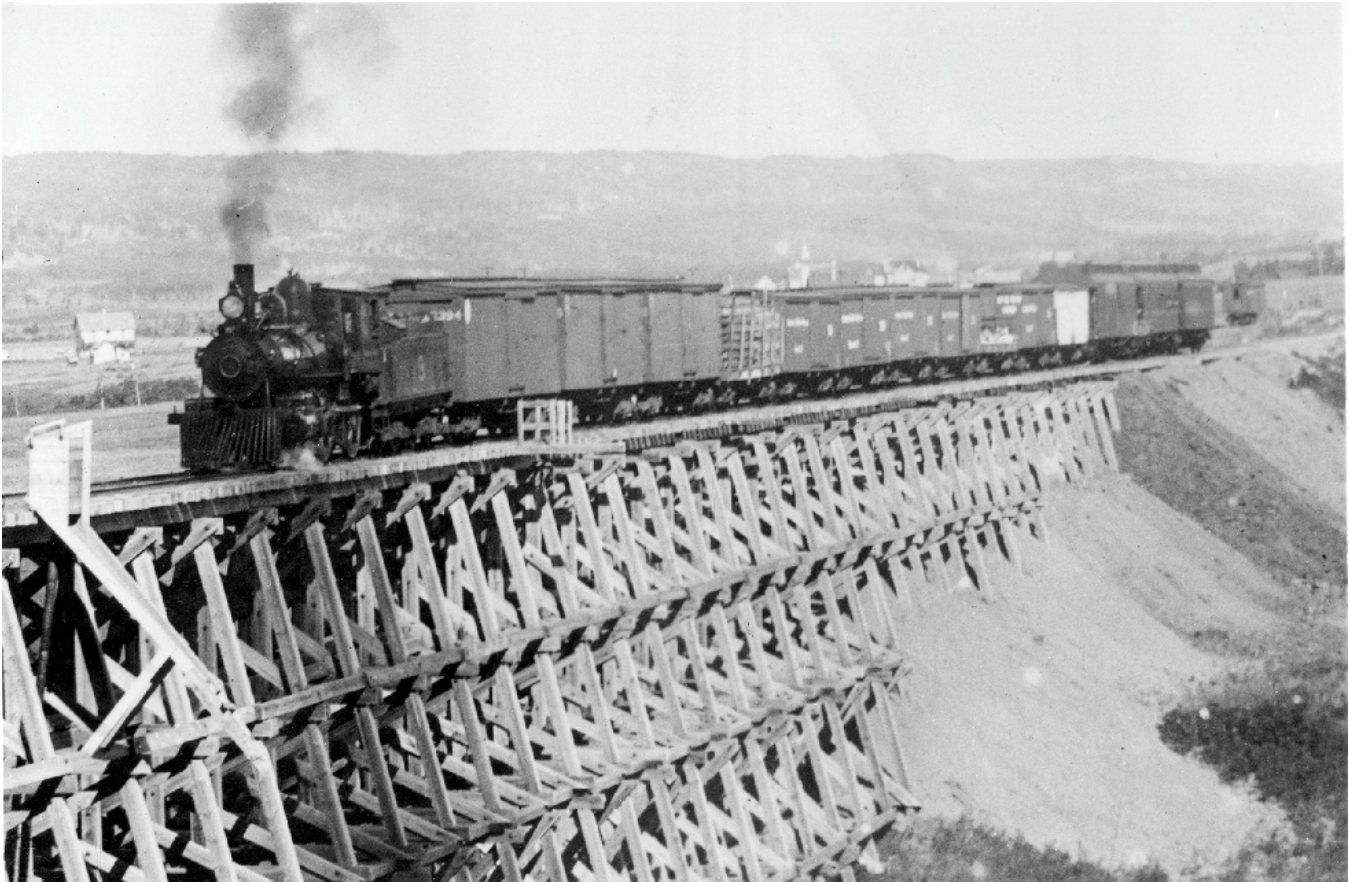
La réticence à construire des lignes secondaires

« Nous avons besoin de lignes secondaires pour développer nos ressources et aider les colons des zones éloignées, qui méritent d'être aidés, enfin. » Calgary Weekly Herald, 21 décembre 1887

« Donnez-nous des chemins de fer là où nous en avons le plus besoin : là où ils aideront à développer nos vastes ressources et

à attirer des immigrants. » Éditorial du Regina Leader-Post, 8 septembre 1891

Plusieurs, dans l'Ouest, étaient fort contrariés que le CP ne construise pas, rapidement, des lignes secondaires pour ouvrir au développement les millions d'hectares de terres des Prairies que le CP avait reçus du gouvernement fédéral, d'autant plus que le CP se dépêchait de doubler les lignes du Grand Tronc en Ontario et au Québec. Exception faite de la ligne principale de Montréal à Vancouver, en 1892, le CP exploitait 1 160 km de lignes secondaires au Manitoba, dans les TNO et en Colombie-Britannique. Par contre, il exploitait 6 600 km de voies dans l'Est. La plupart des lignes secondaires, dans



The Manitoba & North Western was snapped up by the CPR in 1901 to prevent it falling into the hands of the CNoR, which could have used it to close the gap between its tracks at Gladstone and Portage la Prairie. Locomotive No. 9, a 2-6-0 built by the Rhode Island Works, crosses a wooden trestle being filled circa 1903. CRHA/Exporail Archives, Robert R Brown Collection

Le Chemin de fer Manitoba & Northwestern fut acquis par le CP en 1901 pour éviter qu'il ne tombe aux mains du CNoR. Celui-ci aurait pu s'en servir pour combler l'écart dans ses voies entre Gladstone et Portage la Prairie. Vers 1903, la locomotive # 9, une 2-6-0 construite par les Ateliers du Rhode Island, franchit un pont de bois dont on est à combler la structure. Archives ACHF/Exporail, collection Robert R. Brown

north of the CPR transcontinental line. The Manitoba & North Western took seven years, from 1884 to 1891, to complete its 223 miles line between Portage la Prairie and Yorkton, NWT. The line's dreary financial history was one of recurring deficits and bankruptcy as farmers were slow to settle the lands along its tracks.

The two other lines built north of the CPR transcontinental line before 1896 in the North West Territories also had undistinguished financial results. The Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railway (QLL&S) was completed between Regina and Prince Albert in 1890, and Calgary & Edmonton Railway (C&E) between Fort Macleod and Edmonton in 1892. Both were built by four entrepreneurs - John Ross, Herbert Holt, William Mackenzie, and Donald Mann - who had made their fortunes from construction contracts on the CPR. These men foresaw that profitable operation would not be possible in the almost empty lands along these two lines.

l'Ouest, étaient au Manitoba : 885 km, tous, sauf 35, se dirigeant vers le sud de la ligne principale.

Trois facteurs retardaient la construction de telles lignes secondaires. À l'ouest du Manitoba (aujourd'hui, Saskatchewan et Alberta), on se demandait si la terre pouvait soutenir une culture de céréales durable : une expédition de John Palliser dans les années 1850 avait décrit cette région comme un désert plus ou moins aride et peu propice à la culture. C'est pourquoi le CP était réticent à construire des lignes dans les TNO : en 1892, le CP n'y avait construit qu'une seule ligne secondaire, de 112 km.

À construire des lignes secondaires trop longtemps avant le peuplement du territoire, le chemin de fer risquait des pertes financières et même la faillite. Tel fut le cas du premier chemin de fer construit au nord de la ligne transcontinentale principale. Il fallut sept ans au Manitoba & North Western, de 1884 à 1891, pour compléter une ligne de 360 km entre Portage la Prairie et Yorkton, TNO. L'histoire financière affreuse de cette ligne en est une de déficits récurrents et de faillite parce que les fermiers

Instead, they took their profits on the construction contracts for the two lines and from the large land grants that were given by the Dominion government to encourage their construction. The C&E land grant amounted to 1.9 million acres and the QLL&S 1.6 million acres.

Upon completion, both railways were leased to the CPR. So unfavorable was the outlook that the lease agreements allowed the CPR to keep all operating revenues. Even so in some years the operating costs outstripped revenues. Service on the two lightly graded lines was infrequent and slow. Three mixed trains a week ran to Edmonton and two to Saskatoon, scheduled running time was 18 miles per hour, but the train was most often late - sometimes by days as the lightly built lines suffered washouts and derailments.

Another major factor inhibiting branch construction was the great economic recession, which started in 1893 and lingered for several years. Teetering on the brink of bankruptcy, the CPR watched its stock price tumble from an average of \$90 in 1892 to a low of \$33 in 1895. It survived only by tightly controlling its expenses, while over 30% of the North American railroads slipped into bankruptcy during the financial turmoil of the mid 1890s.

So a toxic mixture was bred that blamed the CPR for almost every conceivable western ill. Competition was promoted as the panacea for practically all these ills and as the means to secure cheaper rates (those on the prairies complained that the rates in Eastern Canada and in the USA were cheaper for similar distances), while those in BC rallied against everyone because of the Mountain Differential surcharges. Political gain was mixed into the bubbling brew with all political parties promising at election time to cure all these ills. With little knowledge of railway economics (even railway executives of the period had trouble disaggregating costs as they operated a system), politicians exerted constant pressure on railways to please the electorate with better service (particularly western farmers who only shipped a couple of weeks a year leaving fleets of cars and locomotives idle), more rail lines (particularly into virgin territory to encourage settlement farmers), and to reduce rates. These contradictory pressures would lead to a series of ill-fated steps.

A Prairie Starter Line

"The settlement of the district, the great prosperity of the people, and the profitable traffic of the road, justified the course of the government and none could gainsay (ed. deny) it. He considered it the best railway contract ever made in Canada." Premier Greenway speaking at Winnipegosis on official opening of Lake

mirent du temps à s'établir le long de son tracé.

Deux autres lignes secondaires construites avant 1896 dans les TNO, au nord de la ligne transcontinentale, eurent aussi des résultats financiers mitigés. Le Chemin de fer Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan (QLL&S) fut complété entre Regina et Prince Albert en 1890 et le Calgary & Edmonton (C&E) entre Fort Mcleod et Edmonton en 1892. Ces deux chemins de fer furent bâtis par quatre entrepreneurs (John Ross, Herbert Holt, William Mackenzie et Donald Mann) qui avaient fait leur fortune au moyen de contrats de construction pour le CP. Ces hommes avaient constaté qu'on ne pouvait pas rentabiliser une exploitation dans les terrains pratiquement inhabités le long de ces deux lignes. Ils tirèrent profit plutôt des contrats de construction de ces lignes et des importantes concessions de terrains faites par le gouvernement du Canada pour favoriser ces développements. Le C&E reçut 770 000 hectares et le QLL&S, 648 000.

Une fois complétés, ces deux chemins de fer furent loués au CP. Les perspectives étaient tellement défavorables que l'accord permettait au CP de garder tous les revenus d'exploitation ; certaines années, ces revenus furent même inférieurs aux dépenses. Sur ces deux lignes aux pentes douces, le service était peu fréquent et lent. Chaque semaine, trois trains mixtes se rendaient à Edmonton et deux à Saskatoon. Selon l'horaire, la vitesse moyenne était de 29 km/h mais le train était généralement en retard, parfois même de quelques jours, à cause de glissements de terrain ou de déraillements causés par la construction légère de la ligne.

La grande récession qui commença en 1893 et dura quelques années est un deuxième facteur inhibant la construction de lignes secondaires. Menacé de faillite, le CP vit la valeur moyenne de ses actions passer de 90 \$ en 1892 à 33 \$ en 1895. Le CP ne réussit à survivre que grâce à son contrôle rigoureux de ses coûts alors que, dans les bouleversements financiers du milieu des années 1890, 30 % des chemins de fer nord-américains firent faillite.

Ces circonstances suscitérent une mixture toxique consistant à blâmer le CP d'à peu près tout ce qui ne fonctionnait pas dans l'Ouest. On faisait la promotion de la concurrence comme panacée pour presque tous ces maux et comme le moyen d'obtenir des tarifs plus bas (les gens des Prairies se plaignaient du fait que les tarifs étaient plus bas dans l'Est et aux États-Unis pour les mêmes distances), alors que les gens la Colombie-Britannique en voulaient à tout le monde des surcharges pour la traversée des montagnes. Pour faire bouillonner cette mixture, tous les partis politiques promettaient, en campagne électorale, de guérir tous ces maux. Malgré leur peu de connaissance des aspects économiques du transport ferroviaire (à cette époque, même les dirigeants ferroviaires avaient peine à désagréger leurs coûts), les politiciens exerçaient constamment de la pression sur les chemins de fer pour plaire à leur clientèle électorale en lui

Manitoba Railway & Canal Co line, Winnipeg Tribune, Oct 28, 1897

"This rapid change from a sparsely settled and isolated farming district to a thriving business centre will, we are sure, show you that your judgment in granting assistance to the Lake Manitoba Railway & Canal Company (without which the railway could not have been constructed) was most wise, and will be of lasting benefit to the province at large, and this locality in particular." Address from Town of Dauphin to Premier Greenway, Winnipeg Tribune, Oct 29, 1897

With the effects of the great North American recession easing after 1896, capitalists began once more to look at opportunities. Two relatively short, but strategically placed, railways were soon to quicken men's pulses with thoughts of a second trans-Canada railway.

Premier Greenway had never forgotten the bitter results in the fight to bring railway competition and lower rates to Manitoba in 1887 and 1888. Starting in 1895, he sought to have an independent line built from Winnipeg to Lake Superior which would carry grain for a maximum rate of 10 cents per hundred weight as well as a line northwest into the Dauphin region. The result of this search and Manitoba's subsidy policy would foster the development of a second transcontinental railway - the Canadian Northern Railway (CNoR).

The CNoR was created by two financiers who were also experienced prairie railway contractors - William Mackenzie and Donald Mann. As we have seen, earlier that decade they had joined with other financiers to build the Calgary & Edmonton and Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan lines.

The initial seed for the CNoR was the Lake Manitoba Railway & Canal Company (LMR&CC), a colonization line from Gladstone to Winnipegosis, Manitoba. Running through fertile, but isolated lands, the Dominion government provided a handsome cash subsidy and land grants to encourage its construction. Manitoba, its financial position still straitened, guaranteed the principal on 30 year bonds with a 4% interest rate up to \$8,000 per mile for the 125 miles of the LMR&CC.

Manitoba's arrangement became a popular method for the western provincial governments, which lacked the necessary resources to provide the usual payment of \$3,200 to \$6,400 per mile that the Dominion offered to foster rail line construction. The populace supported this funding source as it involved no increase in provincial debt or taxes (but only as long as the railway made sufficient profit to pay the interest). In respect of the LMR&CC, the province would only have to make a payment should the earnings of the railway were not sufficient to

offrant un meilleur service (particulièrement aux fermiers de l'Ouest qui utilisaient le service deux semaines par an, laissant quantité de matériel roulant peu utilisé les 50 autres semaines), en construisant de nouvelles lignes secondaires (particulièrement dans des zones peu peuplées, pour favoriser leur peuplement) et en réduisant les tarifs. Ces pressions contradictoires allaient susciter de mauvaises initiatives.

Une première ligne dans les Prairies

« La colonisation du district, la grande prospérité de ses habitants et le trafic rentable de la ligne justifient l'action du gouvernement, personne ne pourrait le nier. Le gouvernement a considéré que c'était le meilleur contrat ferroviaire au Canada. » - Le premier ministre Greenway, dans un discours à Winnipegosis à l'ouverture de la ligne du Lake Manitoba Railway & Canal Co, tel que cité par le Winnipeg Tribune du 28 octobre 1887

« Cette évolution rapide d'un district caractérisé par sa faible population et ses fermes isolées et qui est devenu un centre d'affaires prospère vous montrera, nous en sommes sûrs, que notre décision d'accorder une aide au Lake Manitoba Railway & Canal Company (sans laquelle ce chemin de fer n'aurait pas pu être bâti) était très sage et apportera des bénéfices durables à la province en général et à cette localité en particulier. » - Message de la ville de Dauphin au premier ministre Greenway, tel que cité par le Winnipeg Tribune du 29 octobre 1887

Après 1896, les effets de la grande récession nord-américaine diminuèrent et les investisseurs recommencèrent à chercher des occasions d'affaires. Deux chemins de fer, de courte distance mais stratégiquement localisés, émoustillèrent des investisseurs à l'idée d'un deuxième chemin de fer transcanadien.

Le premier ministre Greenway n'avait pas oublié l'issue désastreuse de son combat pour favoriser la concurrence ferroviaire et faire baisser les tarifs au Manitoba, en 1887 et 1888. À compter de 1895, il tenta de faire construire des lignes indépendantes, de Winnipeg au Lac Supérieur, qui pourraient transporter le grain au tarif maximum de 10 cents le hundredweight (45,4 kg) et aussi une ligne vers le nord-ouest dans la région de Dauphin. Le résultat de ses quêtes et les politiques manitobaines de subvention allaient favoriser le développement d'un deuxième chemin de fer transcanadien, le Chemin de fer Canadian Northern (CNoR)

Le CNoR fut créé par deux financiers qui avaient de l'expérience dans la construction de chemins de fer dans les Prairies : William Mackenzie et Donald Mann. Comme on le mentionnait plus haut, ils avaient construit, avec d'autres, les lignes du C&E et du QLL&S.

Le germe du CNoR fut le Lake Manitoba Railway & Canal Company (LMR&CC), un chemin de fer de colonisation allant de Gladstone à Winnipegosis, au Manitoba. Comme il traversait des terres fertiles, mais isolées, le gouvernement du Canada offrit une aide

cover the \$40,000 annual interest payment.

Many thought that Mackenzie and Mann would once again take their profits from the construction contracts and land grants, and simply turn the LMR&CC over to the CPR for operation, as had been done the C&E and QLL&S.

Instead, once the LMR&CC was completed in 1897, Mackenzie and Mann entered into new agreements with the province and Dominion government to complete a railway from Winnipeg through to Port Arthur (now part of Thunder Bay) on Lake Superior using the charters of the Ontario & Rainy River and Manitoba & South Eastern Railways. The new line would fulfill Manitoba's long held wish for a competitive outlet to the CPR to the Great Lakes.

Mackenzie and Mann adopted the name "Canadian Northern Railway" for this expanding system of railways in 1898. In June 1898, the Dominion parliament authorized the CNoR to build to Prince Albert within five years and to Edmonton in seven years.

So eager was the Manitoba government for the construction of the line to Port Arthur, that it not only guaranteed the bonds for the portion of the Winnipeg-Port Arthur route within the province on the Manitoba & South Eastern, but it also provided a guarantee on the entire 287 miles of the Ontario & Rainy River Railway in Ontario. This is probably the only time the government of one province willingly extended a subsidy to encourage the construction

financière et concéda des terres pour encourager sa construction. Le Manitoba, compte tenu de sa position financière redressée, garantit le principal sur des obligations à intérêt de 4 % jusqu'à 5000 \$/km (« 8 000 \$/mille ») pour les 200 km du LMR&CC.

Cette entente avec le Manitoba devint une méthode populaire de favoriser la construction de lignes des chemin de fer, auprès des gouvernements des provinces de l'Ouest, qui n'avaient pas les ressources nécessaires pour offrir la subvention habituelle du gouvernement fédéral, soit de 2 000 \$ à 4 000 \$/km (« 3 200 \$ à 6 400 \$ par mille »). La population supporta cette méthode de financement puisqu'elle n'impliquait d'augmentation ni des taxes ni de la dette de la province (en autant que le chemin de fer génère assez de revenus pour payer l'intérêt). Pour ce qui est du LMR&CC, la province n'aurait à déboursier que si les revenus du chemin de fer étaient insuffisants pour couvrir le paiement annuel des intérêts, soit 40 000 \$.

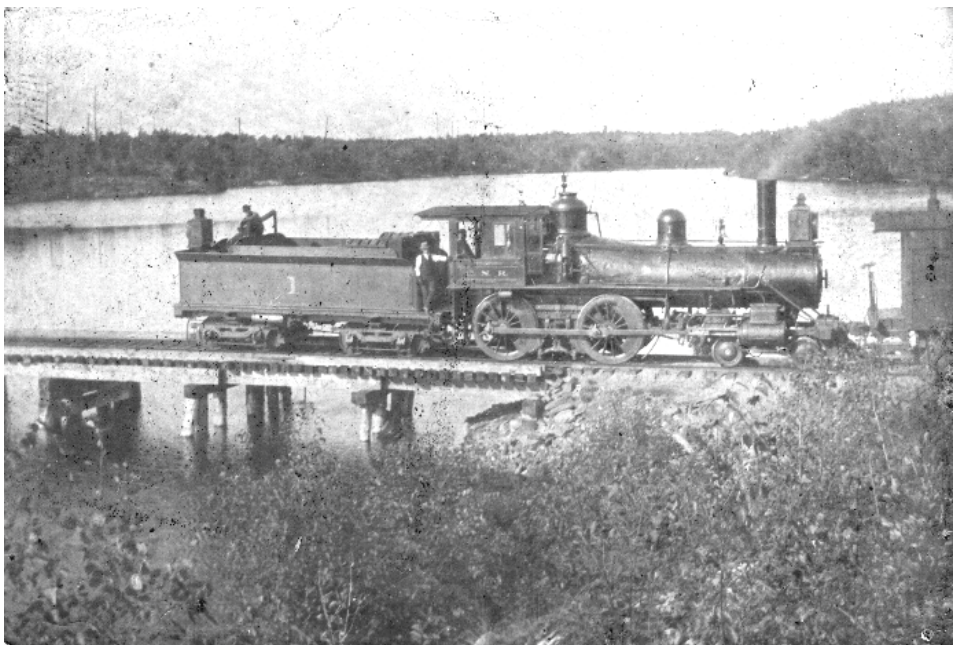
Plusieurs pensaient alors que Mackenzie et Mann, encore une fois, tireraient leur profit des contrats de construction et des cessions de terrains puis qu'ils transféreraient simplement le LMR&CC au CP pour qu'il l'exploite, comme ç'avait été fait pour le C&E et le QLL&S.

Plutôt, une fois le LMR&CC complété en 1897, Mackenzie et Mann conclurent de nouvelles ententes avec les gouvernements de la province et du Canada, en vue de construire un nouveau chemin de fer de Winnipeg jusqu'à Port Arthur (qui fait aujourd'hui partie de Thunder Bay) sur

le Lac Supérieur, en se basant sur les chartes obtenues par les chemins de fer Ontario & Rainy River et Manitoba & South Eastern. Cette nouvelle ligne réaliserait le vieux souhait du Manitoba d'avoir accès à un chemin de fer concurrent au CP jusqu'aux Grands Lacs.

Mackenzie and Mann adoptèrent en 1898 le nom de « Canadian Northern Railway » pour leur chemin de fer en expansion. En juin 1898, le Parlement canadien autorisa le CNoR à construire une ligne vers Prince Albert, dans les cinq ans, et vers Edmonton, dans les sept ans.

Le gouvernement manitobain était tellement impatient de voir construire la ligne jusqu'à Port Arthur qu'il se porta garant des obligations non seulement pour la portion manitobaine du Manitoba & South Eastern (de Winnipeg à



Details are sparse, but this view of CNoR No. 1 taking on water aptly symbolizes of the early days of Mackenzie and Mann's railway system. CRHA/Exporail Archives, Fonds Corley

On dispose de peu de détails, mais cette vue de la locomotive # 1 du CNoR faisant le plein d'eau symbolise bien les premiers temps du réseau ferroviaire de Mackenzie & Mann. Archives ACHF/Exporail

of a rail line in an adjoining province. For more information see Canadian Rail, issue No. 575 September - October 2016.

As this line neared completion, the Manitoba government, which had taken over the NP&M lines in 1901, leased it to Mackenzie and Mann. With the construction of a bridge over the Red River in Winnipeg and laying track between Portage la Prairie and Gladstone, the province's dream of a new line from the Lakehead to its northern reaches was achieved.

Thus within a short five year period, the CNoR controlled a rather gangly 1,200 mile system which in December 1901 stretched from Port Arthur, Ontario through Fort Frances, Winnipeg and Portage la Prairie to Erwood, North West Territories. In exchange for the lease of the NP&M, the CNoR agreed with the Manitoba government to reduce freight rates by 15% and to reduce grain rates to the Lakehead by almost 30%. Freight rates were brought under the control of the province, which addressed the long held grievance of politicians, farmers and freight shippers about excessive freight rates.

However, all of this was contingent upon the CNoR being able to make sufficient profit out of the carrying of freight under the reduced tariffs to pay the interest on the bonds the province had guaranteed. To balance these two opposing forces, CNoR had adopted what it called the 'pioneer railway approach,' which was to

Port Arthur) mais aussi pour la ligne complète (462 km) de l'Ontario & Rainy River Railway en Ontario. C'est probablement la seule fois où le gouvernement d'une province subventionna la construction d'une ligne de chemin de fer dans une autre province ; pour plus d'information : Canadian Rail, # 575, septembre-octobre 2016.

Lorsque cette ligne fut presque complétée, le gouvernement du Manitoba, qui avait pris le contrôle des lignes du NP&M en 1901, loua celles-ci à Mackenzie et Mann ; avec la construction d'un pont sur la rivière Rouge à Winnipeg et la construction de la voie de Portage la Prairie à Gladstone, la province réalisa son rêve d'avoir un nouveau chemin de fer allant des Grands Lacs au nord des Prairies.

Ainsi, après cinq ans à peine, le CNoR contrôlait de façon dégingandée un système de 1 900 km qui, en décembre 1901, allait de Port Arthur, ON, à Erwood, TNO, en passant par Fort Frances, Winnipeg et Portage la Prairie.

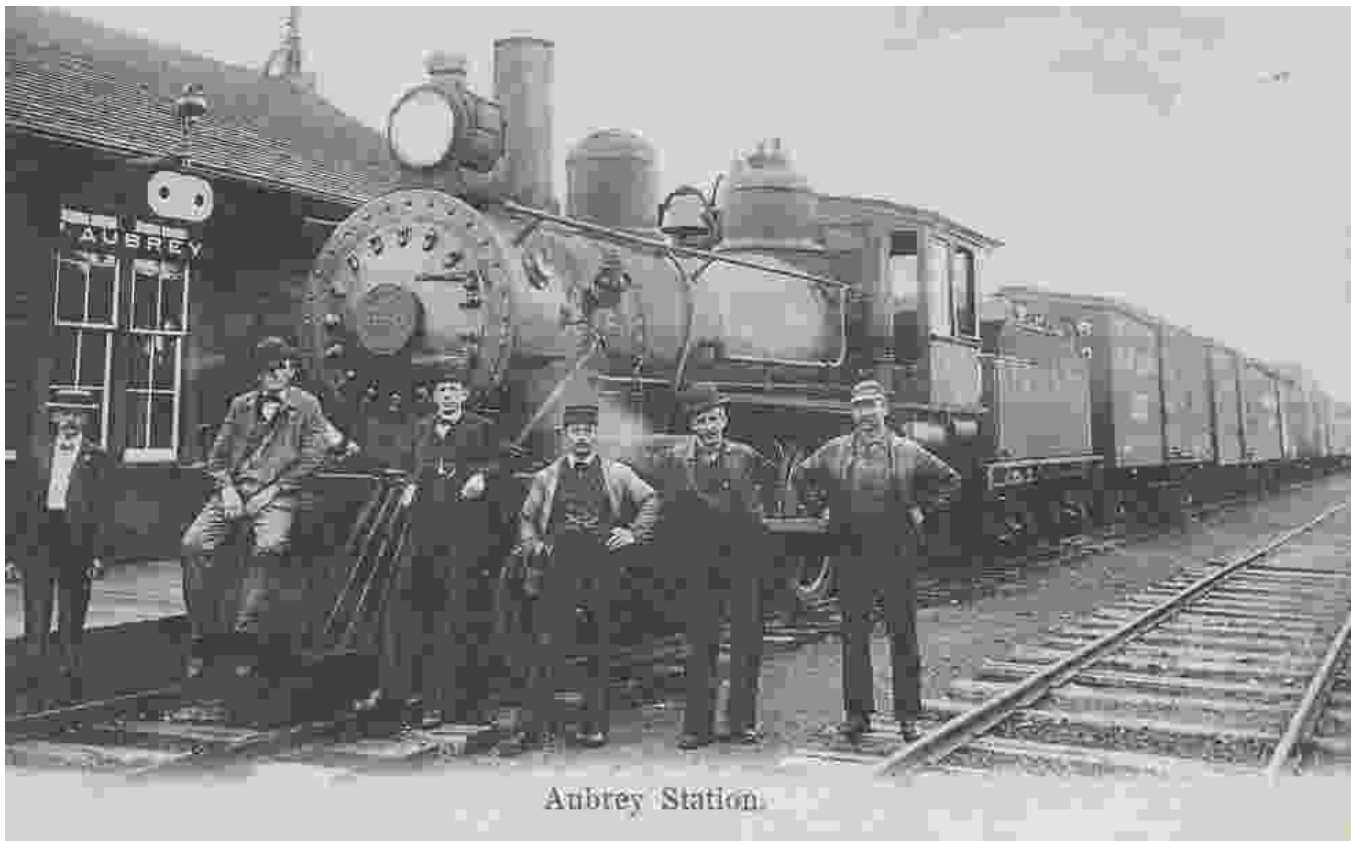
En contrepartie du bail pour le NP&M, le CNoR s'entendit avec le gouvernement manitobain pour réduire les tarifs de fret de 15 % et pour réduire les tarifs du grain vers la tête des Lacs de presque 30 %. Les tarifs de fret furent ramenés sous le contrôle de la province, qui put ainsi répondre aux doléances de longue date des politiciens, des fermiers et des expéditeurs, qui se plaignaient des tarifs excessifs.

Cependant, tout cela était fondé sur l'hypothèse



A train of CNoR box cars loaded with grain cross the flood swollen Red River in Winnipeg circa 1905. Douglas N W Smith Collection

Un train de wagons fermés du CNoR, chargés de grain, traverse la rivière Rouge en pleine crue à Winnipeg vers 1905. Collection de Douglas N. W. Smith



Aubrey Station

Proud railroaders posed around Baldwin 2-6-0 No. 668 on a Canada Atlantic Railway freight train heading for the New England States at Aubrey, Quebec in this circa 1900 image. Ralph Frisk Collection

À Aubrey, QC, vers 1900, de fiers cheminots entourent la locomotive 2-6-0 Baldwin #688 en tête d'un convoi du Chemin de fer Canada Atlantic se dirigeant vers la Nouvelle-Angleterre. Collection de Ralph Frisk

build cheaply and to improve its lines as traffic volumes and profits permitted.

Meantime a newly completed railway was attracting attention in the East.

The Lure of Depot Harbor

"For this line is one which will certainly regulate grain freight from the great Northwest to the eastern seaboard, preventing the exactions of monopolies. It will thus be a safety valve to the commerce of the continent, and in this way a godsend to all the inhabitants west of Lake Superior." John Carlton, MP after a trip to Depot Harbor over the Ottawa, Arnprior & Parry Sound Railway, *Ottawa Citizen*, Sept 28, 1895

While the location of the Pacific terminus was vague, the CNoR had a friendly connection in the east - the Ottawa, Arnprior & Parry Sound Railway (OA&PS) running from Georgian Bay to Ottawa. It was the western extension of the Canada Atlantic Railway (CAR) which ran from Ottawa to a connection with the Central Vermont Railway at Swanton, near St. Albans, Vermont. Like the CNoR, the 400 mile CAR-OA&PS was the project of wealthy financiers -

que le CNoR ferait suffisamment de profit, avec ces tarifs réduits, pour payer l'intérêt sur les obligations que la province avait garanties. Pour résoudre ce dilemme, le CNoR adopta une stratégie du chemin de fer de colonisation consistant à construire d'abord des lignes légères et à les améliorer progressivement par la suite si la croissance du trafic le permettait.

Entretemps, un chemin de fer récemment complété attirait l'attention dans l'Est.

L'attrait de Depot Harbor

« Car cette ligne contribuera à réguler les tarifs des céréales du grand Nord-Ouest jusqu'à la Côte Est, prévenant ainsi les exactions des monopoles. Ce sera une soupape de sécurité pour le commerce continental et, à sa manière, une bénédiction pour les habitants de l'ouest du Lac Supérieur. » - John Carlton, député fédéral, après un voyage à Depot Harbor sur le chemin de fer Ottawa, Arnprior & Parry Sound, selon l'*Ottawa Citizen*, du 28 septembre 1895

Même si la localisation de son terminus sur le Pacifique était encore vague, le CNoR avait une bonne connexion dans l'Est : le chemin de fer Ottawa, Arnprior & Parry Sound (OA&PS), de la Baie Georgienne à Ottawa.

in this case, J R Booth, a Canadian multi-millionaire lumber baron, and two of his business associates.

The CAR was built to carry lumber from the vast Ottawa mills to the booming markets in the Northeastern American states. The OA&PS not only tapped vast lumber holdings of the lumbermen west of Ottawa, but used lake-boats to carry package freight from the mills of the Northeastern United States westbound and grain eastbound. Forming the shortest shipping route to Atlantic ports, it immediately began carrying astonishing volumes of grain. In 1898, the first full season the port facilities at Depot Harbor on Georgian Bay functioned, the port captured over 38% of the western grain shipments. The export grain moving to overseas markets was shipped through Montreal, when the St Lawrence was open, and through Boston during the winter. The Ottawa Citizen noted in its June 7, 1898 issue, "The grain traffic over the Parry Sound Railway is assuming enormous proportions these days. From 25 to 30 trainloads of grain pass through Ottawa daily en route from Depot Harbor to Montreal."

L'OA&PS était l'extension, vers l'ouest, du Chemin de fer Canada Atlantic (CAR), qui lui-même avait une connexion avec le Chemin de fer Central Vermont (CV) près de St. Albans, VT. Comme le CNoR, ces deux chemins de fer et leurs 640 km de ligne étaient des projets de riches financiers : en l'occurrence, J. R. Booth, un multimillionnaire canadien, un baron de la foresterie, avec deux de ses associés.

Le CAR avait été construit pour transporter le bois des importantes scieries d'Ottawa aux marchés en forte croissance des États du Nord-est américain. Non seulement l'OA&PS avait-il accès aux vastes domaines des barons de la foresterie à l'ouest d'Ottawa, mais, en employant des navires laquiers, il pouvait transporter du fret en lots brisés en provenance des usines du nord-est des États-Unis, vers l'ouest (et du grain, vers l'est). Constituant la route la plus courte vers les ports sur l'Atlantique, l'OA&PS-CAR transporta très bientôt des quantités considérables de grain. En 1898, la première année de fonctionnement complet des installations portuaires de Depot Harbor sur la Baie Georgienne, ce port captura 38 % des expéditions de grain en provenance de l'Ouest. Le grain exporté vers les marchés outre-Atlantique était transbordé à Montréal (quand le Saint-Laurent était navigable) et à



A string of Canada Atlantic box cars stand ready for loading at the Canada Atlantic elevator at Depot Harbor c.1903. Douglas N W Smith Collection

Une file de wagons fermés du Chemin de fer Canada Atlantic attendent d'être chargés à un élévateur à grain à Depot Harbor, vers 1903. Collection de Douglas N. W. Smith

Unhappy with using the Grand Trunk Railway to access the existing sub-standard port facilities at Montreal, Booth agree to send the export grain over the Great Northern Railway of Canada from Hawkesbury, Ontario to Quebec City once it was completed.

A Patchwork Transcontinental Takes Shape

"It is but 13 years since the first CPR train crossed the continent, says the *Globe*. The development of the Canadian west has been so rapid and the great possibilities of the future are so great, that today a project is under way which, when complete, will give another great transcontinental system opening up a stretch of territory in its western sections far to the north of the CPR." *Ottawa Citizen*, August 5, 1899

In 1896, not only were the lingering effects of the 1893 economic recession vanishing, but the 18 year rule of the Conservative government in Ottawa ended when the new Liberal government headed by Sir Wilfrid Laurier took office. This coincided with a major turning point as the development of hydro-electric power supported the creation of major new industries in the East, while a floodtide of new settlers poured into the West as a result of the Liberal government's new immigration policy promising farmers free land grants on the prairies.

Even as plans were laid for the Winnipeg-Port Arthur line, Mackenzie and Mann in 1897 acquired their first railway charter in Alberta, the grandiloquently named Edmonton, Yukon & Pacific (EY&P). While the fading attractions of the Klondike gold rush would abort any thoughts of building to the far north, the Pacific coast remained a possible goal. The Dominion government in the railway subsidy package for June 1899 included funding to the Ontario & Rainy River, the CNoR extension to Prince Albert and the 50 miles of EY&P toward Yellowhead Pass. The subsidies for these three Mackenzie and Mann lines, which Andrew Blair, the Dominion Minister of Railways and Canals, called "links in the prospective transcontinental railway," had a unique restriction prohibiting their amalgamation with the CPR.

The *Toronto Globe* in an editorial of August 1899 stated Mackenzie and Mann would build a transcontinental line. The LMR&C would be extended to Prince Albert and Edmonton. From Edmonton the EY&P had a subsidy for fifty miles heading towards the Yellowhead Pass through the Rockies (this was the pass that the CPR had originally intended to use to reach the west coast). The newspaper prophesized that railway would then follow the valley of the Upper Fraser through the rich mining region of Cariboo and reach the Pacific at Fort Simpson, which had a magnificent natural harbor. Fort Simpson lies about 20 miles north of Prince Rupert. Of course, Prince Rupert did not exist at this time and Fort Simpson was little more than a Hudson Bay trading outpost.

Boston, l'hiver. Dans son numéro du 7 juin 1898, l'*Ottawa Citizen* notait : « Ces temps-ci le trafic de grain sur le chemin de fer de Parry Sound prend des proportions considérables : chaque jour, de 25 à 30 trains complets de grain passent par Ottawa, en route de Depot Harbor à Montréal. »

Insatisfait des services offerts par le Chemin de fer du Grand Tronc et des installations portuaires inadéquates à Montréal, Booth décida d'expédier le grain depuis Québec, une fois construite la ligne du chemin de fer Great Northern du Canada d'Hawkesbury à Québec (via Joliette et Shawinigan).

Un chemin de fer transcontinental en court-pointe

« Cela ne fait que 13 ans que le CP a traversé le continent, nous dit le *Globe*. Le développement de l'Ouest canadien a été si rapide et le potentiel d'avenir est si grand qu'aujourd'hui, on lance un projet qui, une fois complété, nous donnera un autre système transcontinental ; il ouvrira dans l'Ouest un territoire bien au nord de celui que dessert le CP. » - *Ottawa Citizen*, 5 août 1899

En 1896, les effets de la récession économique de 1893 s'estompaient. De plus, les 18 ans au pouvoir du gouvernement Conservateur prirent fin quand le parti Libéral dirigé par Sir Wilfrid Laurier prit le pouvoir. Ce changement coïncida avec le développement de l'hydro-électricité, qui suscita la création de nombreuses industries dans l'Est et, simultanément, en réponse à la nouvelle politique du gouvernement fédéral promettant de céder des terres aux fermiers qui s'établiraient dans les Prairies, avec une marée de nouveaux colons envahissant l'Ouest canadien.

Les plans de la ligne de Winnipeg à Port Arthur étaient encore en préparation, quand déjà en 1897 Mackenzie et Mann acquirent leur première charte de chemin de fer en Alberta, lui donnant le nom grandiloquent de Edmonton, Yukon & Pacific (ERY&P). Même si le ralentissement de la Ruée vers l'or n'encourageait plus une rapide percée vers le nord, le Pacifique demeurait un objectif possible. Dans sa politique de subvention ferroviaire de juin 1899, le gouvernement du Canada prévoit des fonds pour l'O&RR, le prolongement du CNoR vers Port Arthur et pour 80 km du EY&P vers le col Yellowhead. Les subventions pour ces trois lignes, que le ministre fédéral des Chemins de fer et Canaux, décrivait comme « des liens dans un chemin de fer transcontinental potentiel » étaient assorties d'une restriction unique interdisant leur fusion avec le CP.

Dans un éditorial d'août 1899 traitant des projets de Mackenzie et Mann, le *Toronto Globe* énonçait qu'ils construiraient une ligne transcontinentale. Le LMR&C serait prolongé vers Prince Albert et Edmonton. D'Edmonton, le EY&P bénéficiait de subventions pour construire 80 km de ligne vers le col Yellowhead et la traversée des Rocheuses (c'est par ce col que le CP devait originellement passer pour se rendre au Pacifique). Le journal prophétisait que le chemin de fer suivrait la vallée

To the east, lakeboats would connect the Ontario & Rainy River terminus at Port Arthur with the CAR and GNRC until such time as Mackenzie and Mann completed a connecting link around Lake Superior. Indeed, the partners had acquired a Dominion charter for a railway from a point on the OA&PS through Parry Sound to the James Bay Railway in 1895. Seven years later, the first 4 mile section of the James Bay Railway was completed to Parry Sound. This short section would later form part of their Toronto-Port Arthur line.

Thus less than three years after the initial contract to build the LMR&C in 1896, Mackenzie and Mann were planning to build a second transcontinental railway. Had this remained the only such project, the Canadian railway network would have developed in a much different way in the opening decades of the 20th century.

The Fly in the Ointment

"Of course the route of the railway has not been definitely decided upon yet, except that our plans indicate a start from our present system at either Gravenhurst or North Bay in Ontario. Our intention is to run north to the height of land with a possible terminus in Port Simpson, BC via Winnipeg." Frank Morse, GTR Vice President, Edmonton Bulletin, Dec 8, 1902

On November 23, 1902, the carefully laid plans of Mackenzie and Mann were upset by the formal announcement that the Grand Trunk Railway (GTR) was planning to build across the west. Founded in the 1850s, and serving the heartland of Ontario and Quebec as well as the American Midwest and New England States, the GTR had been in almost perpetual financial difficulties stemming from corruption and graft that inflated its initial construction costs and required almost complete rebuilding of the poorly built Portland-Montreal-Toronto main line. As well the board of directors were based in England; both distance and a seeming almost perpetual lack of understanding of the Canadian realities left the board ill-equipped to oversee GTR policy, which was left largely under the thumb of its senior executive in Canada.

Because of its weak financial status and doubting the sanity of building an 'All-Canadian' route across the Canadian shield in Northern Ontario, the GTR had turned down an offer by the Conservative government in 1880 to build the transcontinental railway. Commenting on that plan, GTR President Sir Henry Tyler said, "... you would have believed mightily that I had gone stark raving mad if I had in one brief conversation stated to Sir Charles Tupper (at that time the Minister of Railways and Canals) my willingness to burden the Grand Trunk Company with such a contract, knowing nothing of the cost." A future President of the Grand Trunk would have done well to heed the sentiment.

In 1896, the British board of directors decided to

du Haut Fraser à travers la riche région minière de Cariboo et atteindrait le Pacifique à Fort Simpson, qui avait un magnifique port naturel. [Fort Simpson se trouve à 30 km environ au nord de Prince Rupert : celle-ci n'existait pas alors et Fort Simpson n'était qu'un lointain poste de traite de la Compagnie de la Baie d'Hudson.]

Vers l'est, les laquiers connecteraient le terminus de l'O&RR à Port Arthur au CAR et au GNRC jusqu'à ce que Mackenzie et Mann complètent une connexion autour du Lac Supérieur. De fait, ils avaient acquis en 1895 une charte fédérale pour un chemin de fer partant d'un point sur l'OA&PS pour se connecter via Parry Sound au Chemin de fer de la Baie James (JBR). Sept ans plus tard, un premier tronçon du JBR fut complété jusqu'à Parry Sound : plus tard, ce court tronçon ferait partie de leur ligne de Toronto à Port Arthur.

En somme, moins de trois ans après leur premier contrat de construire le LMR&C en 1896, Mackenzie et Mann planifiaient la construction d'un deuxième chemin de fer transcontinental. Si cela n'était resté qu'un projet, le réseau ferroviaire canadien se serait développé bien différemment au cours des premières décennies du 20e siècle.

Un cheveu sur la soupe

"« Évidemment, le tracé du chemin de fer n'a pas encore été établi de façon définitive si ce n'est que nos plans prévoient que nous partons de notre système actuel, en Ontario, soit de Gravenhurst, soit de North Bay. Nous avons l'intention de nous diriger vers le nord jusqu'aux confins du pays, avec un terminus possible à Fort Simpson, via Winnipeg. » - Frank Morse, Vice-président du Grand Tronc, cité dans l'Edmonton Bulletin, du 8 décembre 1902

Le 23 novembre 1902, les plans soigneusement établis par Mackenzie et Mann furent bouleversés par l'annonce officielle du Grand Tronc à l'effet qu'il projetait de construire une ligne pour traverser l'Ouest canadien. Fondé dans les années 1850 et desservant le cœur de l'Ontario et du Québec, ainsi que le Midwest américain et la Nouvelle-Angleterre, le Grand Tronc était en perpétuelles difficultés financières dues à la corruption et aux pots-de-vin, qui augmentèrent les coûts de construction et exigèrent la reconstruction pratiquement complète de la ligne de Portland, ME, à Toronto, via Montréal, car elle avait été mal construite. De plus, le Conseil d'administration était basé à Londres : à cause de la distance et de son incompréhension apparemment totale des réalités canadiennes, ce Conseil était bien mal préparé à encadrer les politiques du Grand Tronc et devait se fier à sa haute direction au Canada.

À cause de sa situation financière précaire et parce qu'il doutait de la sagesse de construire un tracé tout-canadien à travers le Bouclier canadien dans le nord de l'Ontario, le Grand Tronc avait refusé l'offre du gouvernement Conservateur, en 1890, de construire un chemin de fer transcontinental. En commentant ce plan, le

appoint an American railroad man to manage the system in hopes that someone trained in the rough and tumble school of American railroads would improve their financial returns. What had concentrated their thinking was the suspension of dividend payments after revenues failed to cover even basic operating costs in 1894 and 1895.

Charles Melville Hays, an executive from the Wabash Railroad, accepted the job and promptly began to shake up the rather moribund official staff and adopt American operating techniques. Hays was so successful that in 1900 he was tapped to fill the presidency of the vast Southern Pacific Railroad. For reasons never completely explained, Hays tenure lasted less than a year. He left soon after financial control of the Southern Pacific was taken over by financier Edward Harriman. The GTR accepted the humiliated executive

président du Grand Tronc, Sir Henry Tyler avait dit : « vous auriez eu cent fois raison de croire que j'étais devenu fou à lier si, dans une brève conversation avec Sir Charles Tupper [alors ministre des Chemins de fer et Canaux], je m'étais montré disposé à imposer un tel fardeau au Grand Tronc sans rien savoir de son coût. » Le prochain président du Grand Tronc aurait bien fait de tenir compte de ce point de vue.

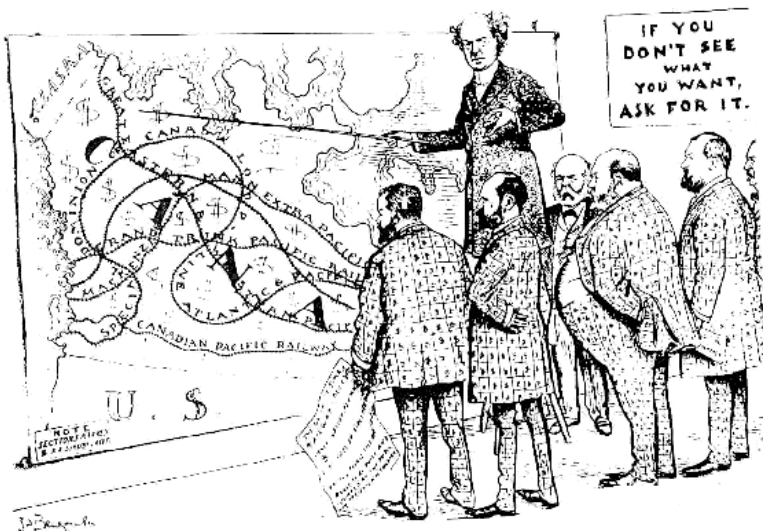
En 1896, le Conseil d'administration britannique décida de nommer un cheminot américain pour diriger le système du Grand Tronc, dans l'espoir qu'une personne formée à la dure école américaine du chemin de fer réussirait à améliorer les résultats financiers. Cette décision fut motivée par la suspension des paiements de dividendes en 1894 et 1895, années au cours desquelles les revenus ne couvrirent même pas les coûts d'exploitation.

Charles Melville Hays, un dirigeant du Chemin de fer Wabash, accepta le défi et commença rapidement à secouer l'état-major plutôt moribond du Grand Tronc et à adopter des techniques d'exploitation américaines. Hays obtint tellement de succès qu'en 1900, on lui offrit la présidence du grand Chemin de fer Southern Pacific. Pour des raisons demeurées inexplicables, Hays y resta moins d'un an : il quitta dès que le contrôle du Southern Pacific fut repris par le grand financier Edward Harriman. Le Grand Tronc reprit son président humilié, qui revint à son poste en janvier 1902, un an après son départ.

Après avoir dirigé un des plus grands chemins de fer transcontinentaux, Hays n'était pas très heureux de diriger simplement une ligne nord-américaine du deuxième niveau. En conséquence, peu après le retour de Hays aux commandes, le Grand Tronc se lança à nouveau dans la planification d'un chemin de fer transcontinental.

Un optimisme inextinguible

« M. Hays a discuté de ce sujet avec moi à diverses occasions mais, tant que la compagnie n'arrivera pas à une conclusion définitive, je ne crois pas avoir la liberté d'en parler. Selon mon jugement personnel, le développement du Nord-ouest canadien et de la Colombie-Britannique sera si rapide, au cours des prochaines années, qu'ils fourniront amplement de trafic pour trois lignes transcontinentales. Je suis heureux de savoir que le Grand Tronc souhaite participer à ce développement. Construire un chemin de fer depuis Gravenhurst ou North Bay, à travers le nouvel Ontario, le Manitoba et les



Prime Minister Laurier explains his railway policy to leading railway men in this 1901 Benough cartoon. From left to right are Donald Mann (CNoR Vice President), Sir Wilfrid Laurier, William Mackenzie (CNoR President), Andrew Blair (Minister of Railways), Sir William Van Horne (CPR President), Charles M. Hays (GTR President) and Thomas Shaughnessy (CPR Vice President).

THE PREMIER: "The people pay for and give you the Railways, and make you a present of the country: but what do they get as quid pro quo?"

CHORUS: "The people—as represented by the Government—will get our vote and influence, you know." Douglas NW Smith Collection

Le premier ministre Laurier explique sa politique ferroviaire à des dirigeants de chemins de fer dans cette caricature de Benough datant de 1901. De gauche à droite : Donald Mann (Vice-président, CNoR), Sir Wilfrid Laurier, William Mackenzie (Président, CNoR), Andrew Blair (Ministre des Chemins de fer), Sir William Van Horne (Président, CP), Charles M. Hays (Président, GTR) et Thomas Shaughnessy (Vice-président, CP).

Le premier ministre : « La population paye pour construire les chemins de fer et vous les donne ; elle vous fait aussi cadeau de terres. Mais que reçoit-elle en retour ? »

Le chœur des dirigeants : « La population, représentée par le gouvernement, aura notre vote et notre influence, vous savez. » Collection Douglas N. W. Smith

back in January 1902, a year after his departure.

Having headed one of the largest railways on the continent, Hays was not content to settle back to managing a second string North American line. Thus plans to make the GTR into a transcontinental system were launched very soon after his return to Canada.

Unquenchable Optimism

"Mr. Hays has discussed the matter with me on several occasions, but until a definite conclusion was reached by the company, I did not feel at liberty to speak of it, I am free to confess that in my judgment, the development of the Canadian Northwest and British Columbia will be so rapid in the next few years as to afford ample traffic for three transcontinental lines, and I am glad to know that the GTR seeks to share in that development. To build a railway from Gravenhurst or North Bay, through New Ontario, across Manitoba and the Territories to the Pacific coast, via the Pine or Peace River passes, the route which I believe the GTR contemplates to adopt cannot be less than 2,000 miles. It is a pretty big undertaking, but it has been done before and can certainly be accomplished again." Andrew Blair, Minister of Railways in Winnipeg Tribune, Nov 24, 1902

Blair's sanguine view of what would be one of the largest construction projects in the history of the Dominion reflected the views of his government. Canadians were feeling very optimistic - immigrants were pouring into the country and industries and mines were expanding at a brisk rate creating an unprecedented wave of prosperity. The Dominion government anticipated that there would be a \$10 million surplus over its \$59 million budget.

On March 30, 1903, a private member's bill was introduced in the House of Commons to build the Grand Trunk Pacific Railway (GTP), from North Bay or Gravenhurst to the Pacific. Hays had gained the approval of the GTR's British board for the project on the basis that it would cost from \$75 to \$100 million and most of the funding would come from Canadian governments in the form of cash and land subsidies. By this time the Canadian government had decided that it would no longer provide either cash subsidies or land grants for railway projects and Hays' request for \$6,400 and 5,000 acres a mile was refused.

Instead of questioning the ability of the country to support two new transcontinental railways, political forces rallied to expand the GTR's project from 2,700 miles to over 3,600 miles in length.

That Pound of Flesh

"It is the maddest scheme that ever entered into the mind of a government." John Haggart, MP speaking of the projected National Transcontinental Railway line from Levis to Moncton, Ottawa Citizen, Aug 14, 1903

Territoires, jusqu'au Pacifique, via le col de Pine River ou de Peace River (le tracé que je crois que le Grand Tronc considère d'adopter) ne peut pas être de moins de 3200 km (2000 milles). C'est toute une entreprise mais de semblables ont été réalisées dans le passé et on peut le faire encore. » - Andrew Blair, Ministre des Chemins de fer, cité par le Winnipeg Tribune du 24 novembre 1902

La vision optimiste de Blair de ce qui deviendrait l'un des plus grands contrats de construction de l'histoire du Canada reflétait la vision de son gouvernement. Les Canadiens étaient très optimistes : les immigrants arrivaient en grand nombre, les industries et les mines se développaient rapidement, créant une vague de prospérité sans précédent. Le gouvernement du Canada s'attendait à un surplus de 10 millions \$ sur un budget de 59 millions \$.

Le 30 mars 1903, un bill privé fut introduit à la Chambre des Communes pour la construction du Chemin de fer Grand Trunk Pacific (GTP) de North Bay ou Gravenhurst jusqu'au Pacifique. Hays avait réussi à obtenir l'accord du Conseil d'administration britannique, sous l'hypothèse que le projet coûterait de 75 à 100 millions \$ et que la plus grande partie du financement serait fournie par le gouvernement canadien sous forme de subventions et de cession de terres. Mais le gouvernement canadien avait déjà décidé qu'il ne fournirait plus de telles aides au développement des chemins de fer et la demande de Hays d'une aide financière (4 000 \$ et 1 250 hectares par kilomètre de ligne) fut refusée.

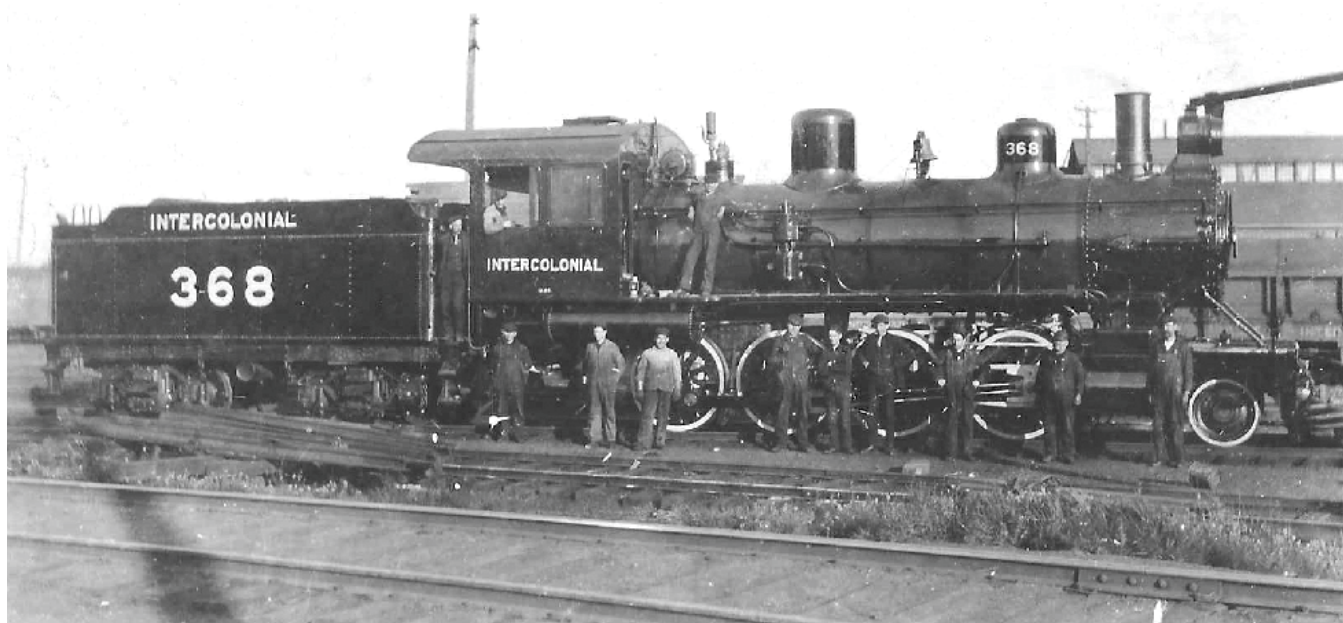
Plutôt que de remettre en question la capacité du pays à supporter deux nouvelles lignes transcontinentales, les politiciens s'étaient entendus pour prolonger le projet du Grand Tronc de 4 300 km de longueur de voie à 5 800.

Cette livre de chair

« C'est l'idée la plus folle jamais entrée dans la tête d'un gouvernement. » - John Haggart, député fédéral, au sujet de la ligne projetée du Chemin de fer National Transcontinental, de Moncton à Lévis. » - tel que cité dans l'Ottawa Citizen du 14 août 1903

Les ambitions des ports de Québec, QC, Saint John, NB et Halifax, NS, de devenir de grands ports d'exportation de céréales jouèrent un rôle important dans la transformation de la ligne projetée par le Grand Tronc en un véritable chemin de fer transcontinental. Dans le cadre de sa restructuration du Grand Tronc, Hays s'était donné comme priorité de capturer une proportion grandissante du flux croissant d'exportation de céréales du Midwest américain vers les marchés outre-Atlantique. Le Grand Tronc construisit deux gros élévateurs à grain à Portland, ME, et, dès la fin des années 1890, plusieurs trains de grain avaient ce port comme terminus.

Les villes de Québec, Saint John et Halifax voyaient avec envie ces affaires leur échapper. Le Grand Tronc avait choisi Portland dès 1850 parce que c'était le port quatre-saisons le plus proche de Montréal : cette



By the first decade of the 20th century, the ICR had been considerably modernized. Here a crew pose beside and a 2-8-0 delivered from CLC in 1907. Ralph Frisk Collection

Au cours de la première décennie du XXe siècle, l'ICR se modernisa considérablement. Ici, un équipage pose devant une locomotive 2-8-0 livrée par la CLC en 1907. Collection Ralph Frisk

The ambitions of Quebec City, Saint John and Halifax to serve as major grain shipping ports played a key role in making the GTR's planned line into a true transcontinental railway. As part of his restructuring of the GTR, Hays had focused on capturing a share of the ever-growing stream of grain for overseas markets pouring out from the Midwestern United States. He built two massive grain elevators at Portland, Maine and by the late 1890s trainloads of grain were rolling to that terminal.

The cities of Quebec, Saint John and Halifax had jealously watched this business passing them by. The GTR had selected its Portland terminus in the 1850s because it was the closest year-round port to Montreal. This was the shortest route to the seaboard, being over 500 miles shorter than the later Intercolonial Railway (ICR) to Halifax and almost 200 miles shorter than the CPR line to Saint John.

The three cities and provincial governments pressed their MPs to refuse to support the legislation for the GTP unless changes were made so all the grain coming from prairie points on the new transcontinental line would flow through their ports. Hays had tried to placate the opposition by proposing to build a line from Gravenhurst to Quebec City, where a connection would be made with the ICR, but the Canadian ports and eastern provinces remained obdurate in their demands to have a low grade, shorter route built to the Maritime ports. (Because of the squabble between Saint John and Halifax, the new line would terminate at Moncton - a neutral point between the two cities.)

ligne était plus courte que celles qui seraient construites plus tard : plus de 800 km de moins que la ligne de l'Intercolonial (ICR) vers Halifax et presque 320 km de moins que celle du CP vers Saint John, NB.

Ces trois villes et leur gouvernement provincial firent pression sur leurs députés fédéraux pour qu'ils refusent de supporter la Loi sur le financement du GTP à moins qu'elle ne soit amendée de façon qu'une partie du grain de l'Ouest soit exportée par leur port. Hays tenta d'apaiser l'opposition en proposant de construire une ligne de Gravenhurst à Québec, où il y aurait une correspondance avec l'Intercolonial ; mais les trois ports en question et leur gouvernement provincial s'obstinèrent à demander qu'une ligne plus courte, de construction plus légère, soit construite vers les ports de l'Atlantique. À cause des conflits entre Halifax et Saint John, la nouvelle ligne se terminerait à Moncton, un point jugé neutre, équidistant des deux autres villes.

Le 13 mai 1903, le correspondant du Saint John Sun à Ottawa commentait : « Il y a consensus à l'effet que des amendements importants doivent être apportés à ce projet de loi (concernant le financement du GTP) avant que le Comité des Chemins de fer (de la Chambre des Communes) ne le considère favorablement. Les intérêts des provinces maritimes doivent être reconnus. Ici, on croit que le Grand Tronc doit se considérer comme une entreprise entièrement canadienne s'il veut obtenir des subventions ferroviaires. ... M. Hays a fait de son mieux pour jeter de la poudre aux yeux des membres des provinces maritimes en leur disant que le fret du Grand

On May 13, 1903, the Ottawa correspondent for the Saint John Sun commented, "Consensus of opinion is that some important amendments must be made before the railway committee (of the House of Commons) will favourably consider the GTP bill. The maritime provinces must receive recognition. The feeling here is that the GTR must consider itself a purely Canadian enterprise if it wishes to secure a railway subsidy. . . Mr Hays did his best to blind the maritime province members by telling them that the GTR freight could be handed over to the ICR at Quebec. The eastern representatives quickly realized the absurdity of such a proposal (because of the circuitous route and heavy grades on the ICR line) and forced Mr Hays to admit that from the practical railroading standpoint it could not possibly succeed."

Needing the Maritime and eastern Quebec MPs' votes to pass the GTP bill, the Liberal government gave in, launching the country into one of the wildest schemes in its history by adding 1,000 miles of extra line to the GTP proposal. Showing that history does indeed repeat itself, the Maritime provinces had similar influence on federal policy in the 1880s when the Maritime MPs exchanged their votes for subsidies to the CPR for the construction of the 482 mile Montreal-Saint John Short Line through Maine. This time they gained their pound of flesh in the form of the National Transcontinental Railway (NTR).

To ensure that the GTR would not direct grain to Portland, the 1,800 mile NTR passed through the largely unsettled and unexplored lands from Winnipeg to Moncton. The only large settlement between the two terminal points was Quebec City. To further underline its position, the government required that rates should at no time be greater to Canadian ports than to US ports and that any freight not specifically directed to an American port by the shipper had to go through a Canadian port.

The Die is Cast

"This is not a time for deliberation; it is a time for action." - Sir Wilfrid Laurier introducing the Transcontinental Railway Bill, Montreal Gazette, July 31, 1903

It was front page news when the government brought down its legislation for the GTP and NTR. Prime Minister Laurier justified the action with ringing rhetoric on July 30th saying, ". . . we give voice to the expression of a latent and deep sentiment which exists today in the minds and hearts of every Canadian. It is that a transcontinental railway to extend from the shores of the Atlantic to the Pacific, and to be every inch of it on Canadian soil, is a national as well as a commercial necessity. . . This is not a time for deliberation; it is a time for action. The flood tide is upon us that leads to fortune (immigration to the west); if we let it pass our national life will be in the shadows. . . The Intercolonial Railway was built for 1867, but they, the men of 1903, must build for the future."

Tronc pourrait être transféré à l'Intercolonial à Québec. Les représentants de l'Est se sont rapidement rendus compte de l'absurdité d'une telle proposition (à cause du tracé sinueux et pentu de l'Intercolonial) et ont forcé M. Hays à admettre que, d'un point de vue d'efficacité ferroviaire, cela ne pouvait pas réussir. »

Le gouvernement libéral avait besoin du vote de ses députés des provinces maritimes et de l'est du Québec pour passer le projet de loi du GTP : le gouvernement accepta les amendements, ajoutant environ 1 600 km au tracé du GTP, s'engageant ainsi dans un des projets les plus fous. Comme l'histoire se répète, les provinces maritimes avaient eu une influence semblable sur la politique fédérale au cours des années 1880 quand elles échangèrent leurs votes contre des subventions au CP pour la construction d'une ligne de 775 km entre Montréal et Saint John à travers le Maine. Cette fois, ils obtinrent leur livre de chair sous la forme du Chemin de fer National Transcontinental (NTR).

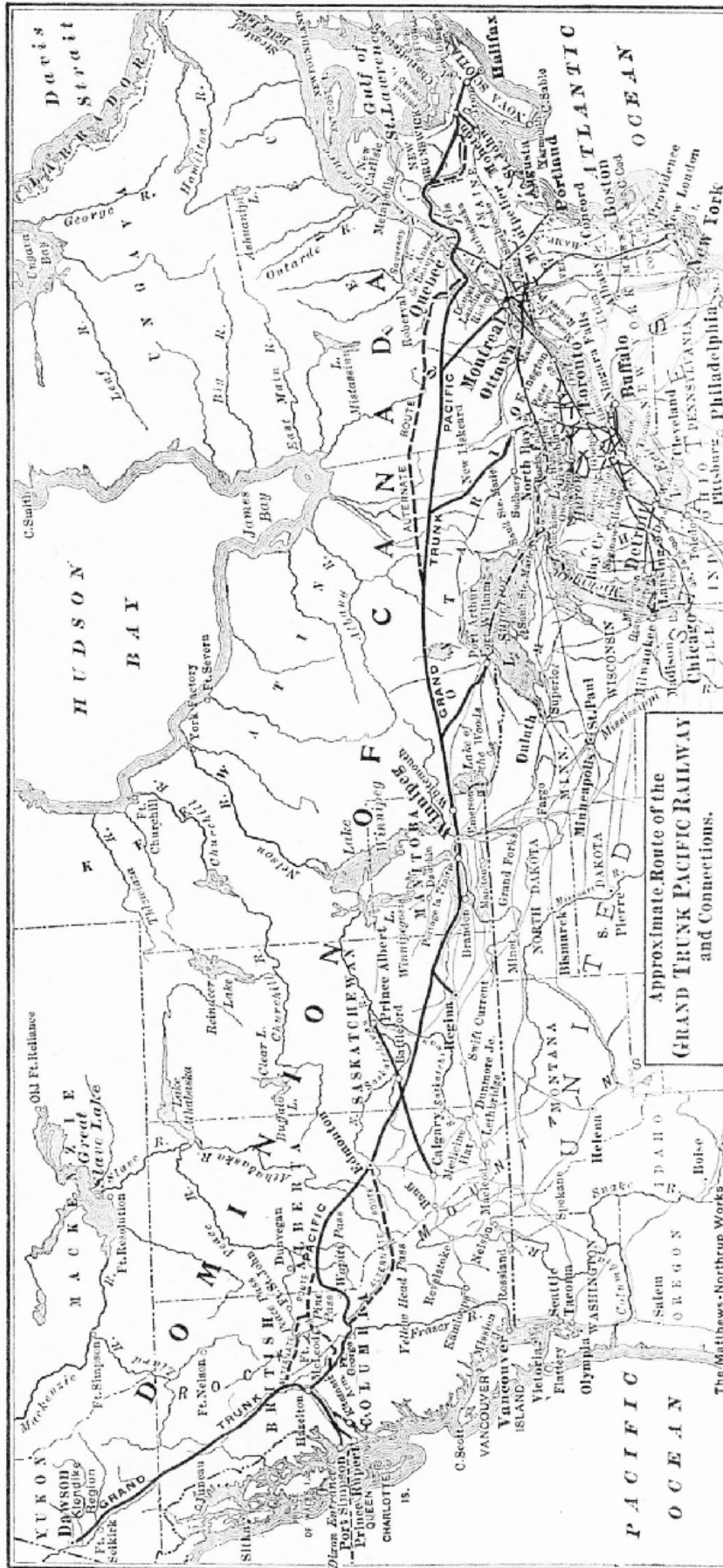
Pour éviter que le Grand Tronc n'expédie de grain à Portland, ME, la voie de 2 900 km du NTR traversa des territoires non colonisés et même non explorés, de Winnipeg à Moncton. La seule ville d'importance sur le tracé était celle de Québec. Pour asseoir davantage sa position, le gouvernement exigea que les tarifs vers les ports canadiens ne soient jamais plus élevés que les tarifs vers les ports américains et que toute expédition soit exportée d'un port canadien à moins que l'expéditeur n'ait spécifié un port américain.

Les dés sont jetés

« Ce n'est plus le temps de délibérer : c'est le temps d'agir. » - Sir Wilfrid Laurier présentant le projet de loi sur le Chemin de fer Transcontinental, selon la Montreal Gazette du 31 juillet 1903

En présentant sa loi sur le GTP et le NTR, le gouvernement fit la une des quotidiens. Le premier ministre Laurier justifia son action par une rhétorique claironnante, le 30 juillet, en disant « . . . nous donnons voix à l'expression d'un sentiment latent et profond qui existe aujourd'hui dans la tête et dans le cœur de tout Canadien. Selon les Canadiens, un chemin de fer transcontinental doit aller des rives de l'Atlantique à celles du Pacifique ; chaque pouce de son tracé doit être construit en sol canadien : c'est une nécessité nationale tout autant que commerciale. . . Ce n'est plus le temps de délibérer : c'est le temps d'agir. Le raz-de-marée arrive, qui nous conduit vers la fortune (l'immigration vers l'Ouest). Si on le laisse passer, notre avenir en sera assombri. . . Le Chemin de fer Intercolonial fut construit pour 1867 mais les hommes de 1903 doivent construire pour l'avenir. »

Le commentaire de Laurier ne tenait pas compte du fait que les lignes du CP et du CNoR passaient déjà dans le Maine et dans le Minnesota, respectivement et il répondait aux critiques qui voulaient qu'on fasse des relevés et des estimations de coûts avant de s'engager



In 1906, when this map was drawn the GTP still considered the NTR to be a part of its network. The map illustrates the still pending decisions on the route of the NTR west of Edmonton and east of Winnipeg. Interesting to see the choice of two ports on the Pacific and the serendipitous addition of a line to the Yukon. Douglas N W Smith Collection
 Quand cette carte fut dessinée en 1906, le GTP considérait encore que le NTR faisait partie de son réseau. Cette carte illustre la décision, pas encore prise, sur le tracé du NTR à l'Ouest d'Edmonton et à l'est de Winnipeg. Il est intéressant de noter le choix de deux ports sur le Pacifique et l'addition (heureux hasard) d'une ligne vers le Yukon.

Laurier's statement discounted the transcontinental lines of the CPR and CNoR as they passed through Maine and Minnesota respectively, and responded to critics who wanted proper surveys and cost estimates drawn up for the NTR before committing to its construction, and to those who felt the Levis-Moncton leg was an unnecessary competitor to the government-owned ICR.

Under the revised scheme the GTP would start in Winnipeg and end up at a terminus on the northern British Columbia coast. The GTP-NTR was 'cut-off' from any direct connection with the GTR except at Charny, Quebec. It could tap its Ontario lines by using Temiskaming & Northern Ontario Railway between Cochrane and North Bay. Given all the focus on exporting grain through the ports of Quebec, Saint John and Halifax, it was surprising that the GTP bill included the authority to build a branch to Port Arthur - Fort William.

Incredibly high engineering standards were set for the GTP-NTR; the entire line was to have no grades steeper than 0.4%. With grades less than half of those on existing transcontinental lines, it was expected that the tonnage handled per train could be at least doubled, which in turn it would permit steep reductions in rates. Quebec, Halifax and Saint John interests expected that this superior railway would handle grain directly to their ports at rates equal to or lower than using the existing combined rail and water routes.

The simple logic depended upon low construction costs and, as we shall see, these expectations were proven sadly misguided. The entire scheme was based simply upon drawing lines on maps by people with little to no knowledge of geographic conditions, engineering difficulties and economics.

The actual contract between the government and the GTR had only been signed the day before Laurier's speech. It capped the GTP stock issue at \$45 million, and required that the GTR hold \$20 million of it. The GTP was divided into prairie and mountain sections with the dividing line being Wolf Creek (near present day Edson, Alberta). The government would guarantee the 3% interest on the bonds to cover up to 75% of the cost of each section, with a cap of \$13,000 per mile on the Prairie Section and \$30,000 on the Mountain Section.

Laurier blithely claimed, "The contract was very favorable to the government, in as much as the government was relieved from the liability of paying interest on the bonds owing to the latter being backed by the old reliable Grand Trunk Railway Company itself."

Anyone familiar with the GTR's financial history would have shaken their heads over the poor grasp of the financial history of the company demonstrated by the Prime Minister.

Should revenues not be sufficient to meet interest

dans la construction du NTR et à ceux qui considéraient qu'une nouvelle liaison entre Québec et Moncton doublait celle de l'ICR et concurrençait ce chemin de fer, qui appartenait déjà au gouvernement.

Selon le projet de loi amendé, la ligne du GTP commencerait à Winnipeg et se terminerait à un point, à préciser, sur la côte, au nord de la Colombie-Britannique. Le GTP-NTR n'aurait aucune connexion directe avec le Grand Tronc, sauf à Charny, QC. Il pouvait recevoir du trafic du Chemin de fer Temiskaming & Northern Ontario, entre Cochrane et North Bay. Considérant l'importance accordée à l'exportation du grain par les ports de Québec, Saint John et Halifax, il est surprenant que la loi ait prévu l'autorisation de construire une ligne secondaire vers Port Arthur-Fort William.

On fixa au GTP-NTR des normes d'ingénierie incroyablement élevées : les pentes ne devaient nulle part dépasser 0,4 %. Avec des pentes moitié moindres que sur les lignes transcontinentales existantes, on s'attendait à pouvoir doubler la charge de chaque train, ce qui pourrait permettre des réductions significatives de tarifs. Les ports de Québec, Saint John et Halifax s'attendaient à recevoir le grain à des tarifs égaux ou inférieurs à ceux de la combinaison trains-laquiers.

En toute logique, pour obtenir de meilleurs tarifs, il aurait fallu maintenir au plus bas les coûts de construction ; comme on le verra, ce n'est pas ce qui se produisit. Le plan était basé simplement sur le tracé de lignes sur des cartes à grande échelle, par des personnes ignorantes des conditions géographiques, des difficultés de conception et des contraintes économiques.

Le contrat entre le gouvernement et le Grand Tronc avait été signé la veille du discours de Laurier. Il fixa un plafond de 45 millions \$ pour l'émission d'obligations du Grand Tronc, celui-ci devant en garder en main pour 20 millions \$. Le GTP fut divisé en deux sections : Prairies et Mountain, le point de division se situant à Wolf Creek (près d'Edson, Alberta). Le gouvernement garantissait l'intérêt de 3 % sur les obligations en vue de couvrir jusqu'à 75 % du coût de chaque section, avec un maximum de « 13 000 \$ par mille dans la section Prairie et 30 000 \$ dans la section Mountain ».

Laurier déclara allègrement : « Le contrat est très favorable au gouvernement, dans la mesure où celui-ci n'a pas l'obligation de payer de l'intérêt sur les obligations puisque celles-ci sont garanties par le Grand Tronc lui-même, une vieille compagnie fiable. » Toute personne familière avec l'histoire financière du Grand Tronc se serait secoué la tête devant la piètre connaissance qu'en démontrait le premier ministre.

S'il arrivait que les revenus ne soient pas suffisants pour payer les intérêts, une fois la ligne complétée, le gouvernement paierait l'intérêt sur les obligations pour une période de sept à dix ans et les intérêts s'ajouteraient au capital. Finalement, le Grand Tronc devait déposer 5 millions \$ en argent ou en titres

payments after the line was completed, the government would pay the interest on the bonds for periods of seven to ten years after completion, though the interest costs would be added to the capital cost. Finally, the GTR was to deposit \$5 million in cash or approved Government securities as collateral for the construction and equipping of the new railway.

With no surveys or accurate knowledge of the terrain, the government boldly announced the NTR would cost \$61 million. The GTP was forecast to cost \$13 million. The NTR would be leased to the GTP on completion for an annual rental equal to 3% of the construction costs.

On July 10, 1903, Andrew Blair, the Minister of Railways, resigned his position in the cabinet because he was "not in favour of impetuously rushing into the construction of a transcontinental line from Quebec through an unknown country to Winnipeg and the West until we have the fullest information about it."

approuvés par le gouvernement, comme collatéral pour la construction et l'équipement du nouveau chemin de fer.

Sans relevés sur le terrain ni une bonne connaissance de celui-ci, le gouvernement annonça hardiment que le NTR coûterait 61 millions \$. Le GTP, quant à lui, devrait coûter 13 millions \$. Une fois complété, le NTR serait loué au GTP moyennant un loyer annuel égal à 3 % du coût de sa construction.

Le 10 juillet 1903, Andrew Blair, le ministre des Chemins de fer, démissionna de son poste parce qu'il « n'était pas en faveur de se lancer de façon impétueuse dans la construction d'une ligne transcontinentale partant de Québec pour se rendre à Winnipeg et dans l'Ouest à travers des contrées peu connues, avant même d'avoir toute l'information nécessaire. »

Mr Blair Heard

"It is a condition of hysteria rather than calm reasoning." Andrew Blair, Laurier's former Minister of Railways in the House of Commons.

Barely ten months after welcoming the GTR transcontinental proposal, Blair was attacking it. Moving to a position of caution, he asked why time was not taken before adopting the GTP project to find out the conditions of the country through which this railway was to pass. Sir Wilfrid had not taken counsel of the wisest heads in Canada, nor had he taken advantage of the assistance of experts to find out the conditions of traffic.

When exceptions were taken to the immediate need to build the road, the Prime Minister had replied, "To those who urge upon us a policy of tomorrow, and tomorrow, and tomorrow; to those who tell us wait, wait, wait; to those who advise us to pause, to consider, to reflect, to calculate and to enquire, our answer is: No, this is not a time for deliberation; this is a time for action."

Blair responded that even if the present immigration rates of 100,000 per year were doubled it would still take 25 years to fill up enough of the prairie lands to warrant building the GTP. This gave time to allow the consideration of the GTP plans and in the meantime, the CNoR was building into new regions of the prairies. Based on Montreal Gazette, August 12, 1903

On écoute M. Blair

« C'est un cas d'hystérie plutôt que de raisonnement serein », selon la déclaration aux Communes d'Andrew Blair, l'ancien ministre des Chemins de fer de Laurier.

À peine dix mois après avoir accueilli la proposition d'un train transcontinental faite par le GTR, Blair l'attaquait. Précautionneusement, il demanda pourquoi, avant d'adopter le projet du GTP, on n'avait pas pris le temps de se renseigner sur les conditions des zones que le train devrait traverser. Sir Wilfrid n'avait pas pris conseil auprès des plus sages des Canadiens, ni eu recours à l'assistance d'experts pour déterminer les caractéristiques du trafic.

Quand on avait refusé d'accepter la nécessité de construire ce chemin de fer dans l'immédiat, le premier ministre avait répondu : « À ceux qui veulent nous faire adopter une politique de demain, demain, demain. À ceux qui nous disent d'attendre, d'attendre, d'attendre. À ceux qui nous suggèrent de prendre une pause, d'examiner, de réfléchir, de calculer, d'investiguer, notre réponse est : Non, ce n'est pas le temps de réfléchir, c'est le temps d'agir. »

Blair répondit que même si on doublait les taux d'immigration (alors 100 000 personnes par an), cela prendrait 25 ans pour peupler les Prairies suffisamment pour justifier la construction du GTP. Cela donnait amplement le temps d'évaluer les plans du GTP et, entretemps, le CNoR construisait des voies dans de nouvelles parties des Prairies. D'après la Montreal Gazette du 12 août 1903

Indeed the government had established a Royal Commission to study the transportation needs of the country in May 1903, but since the Prime Minister was convinced that this was the 'time for action,' the railway bill was rushed through Parliament. Others attacked the GTP project noting that it would open no new land on the prairies to settlement as it closely paralleled existing or already chartered lines.

Will Sanity Prevail?

"Sir Wilfrid Laurier's task was not one that he could have desired. He had to propose, explain and defend changes in a bargain which nine months ago he had declared to be in the interest of the country, binding on the contractors and in every way just what it should be." *Montreal Gazette*, April 11, 1904

Despite Laurier's insistence that no time could be lost in getting the GTP-NTR built, there was to be a two year lapse before construction began. First the GTR board refused to approve the GTP-NTR 1903 contract. Hays had to return to Ottawa in February 1904, to renegotiate a number of terms, which removed many of the financial safeguards to the public treasury. These major changes required the government to remove the cap on the guarantee for the Mountain Section, to eliminate the government's first mortgage on the railway, and to allow the GTR to not pay up any cash payment for the \$25 million of GTP stock it was to hold.

To The Polls

"This project, however, appealed to the imagination of the country and awakened a response which drowned the voice of prudence and caution." Robert Laird Borden 'His Memoirs'

Having ballyhooed the construction of GTP-NTR and made it the cornerstone of their platform for the 1904 elections, the Liberal government had little choice but to accept these revisions and use its majority to force them through Parliament in the spring of 1904.

During the fall election, the biggest problem for the Liberals was Laurier's shaky grasp of the costs of the GTP-NTR project. On October 21, 1904, the Edmonton



THE PEANUT VENDOR TELLS THE ENGINEER HOW A GREAT RAILROAD SHOULD BE RUN.

The GTP was the main subject matter for cartoonists during the 1904 election. This pro-GTP cartoon shows Laurier in blazing white engineer's dress under a sign promoting this train for 'National Prosperity'. Opposition leader Borden is the newsboy (aka the Peanut Vendor) flogging a book titled *On a Slow Train to the West* by R L Borden. *Brockville Recorder*, Oct 31, 1904

*Le GTP était le principal thème des caricaturistes durant l'élection de 1904. Cette caricature pro-GTP montre Laurier, en tenue blanche éclatante de mécanicien, faisant la promotion de ce train comme facteur de « prospérité nationale ». Le chef de l'opposition, Borden, est le camelot (aussi connu comme le vendeur d'arachides) qui exhibe un livre intitulé *En train, vers l'Ouest, lentement* par R. L. Borden. Du *Brockville Recorder*, 31 octobre 1904*

De fait, le gouvernement avait nommé en mai 1903 une Commission Royale pour étudier les besoins en transport du pays mais comme le premier ministre était convaincu que c'était le temps d'agir, le projet de loi fut approuvé en vitesse par le Parlement. D'autres attaquèrent le projet du GTP en faisant remarquer qu'il n'ouvrait aucune nouvelle partie des Prairies à la colonisation mais avait un tracé parallèle à des lignes existantes ou déjà approuvées.

Le bon sens prévaudra-t-il ?

« La tâche de Sir Wilfrid Laurier n'en est pas une qu'il aurait pu désirer. Il dut proposer, expliquer et défendre des changements dans une affaire que, neuf mois plus tôt, il avait déclarée être dans l'intérêt du pays, contraignante pour les entrepreneurs et en tous points comme elle devrait être. » - *Montreal Gazette*, 11 avril 1904

Malgré l'insistance de Laurier à ce qu'on procède rapidement à construire le GTP-NTR, il s'écoula deux ans avant que la construction ne commence. D'abord, le Conseil d'administration du Grand Tronc refusa d'approuver le contrat signé en 1903. Hays dut retourner à Ottawa en février 1904 pour en renégocier quelques termes, ce qui eut pour effet de réduire la

protection qu'on avait prévu pour le Trésor public. Ces changements majeurs firent que le gouvernement élimina le plafond sur la garantie pour la section Mountain, renonça à sa première hypothèque sur le chemin de fer et permit au Grand Tronc de ne rien déboursier pour les 25 millions \$ d'obligations du GTP qu'il devait garder en main.

Au scrutin

« En faisant appel à l'imaginaire du pays, ce projet suscita une réaction qui noya la voix de la prudence. » - Robert Laird Borden, dans ses Mémoires

Ayant monté en épingle la construction du GTP-NTR et en avoir fait la pierre d'angle de sa plateforme pour l'élection de 1904, le gouvernement Libéral était forcé d'accepter ces révisions du contrat et, grâce à sa majorité en Chambre, réussit à les faire accepter par le Parlement au printemps 1904.

En automne, au cours de la campagne électorale,



Hays was elected President of the Grand Trunk Pacific on August 11, 1904. Less than two weeks later, Hays and other newly elected GTP officials arrived over the C&E at Strathcona, the twin city to Edmonton. The train consisted of a CPR steam locomotive, a baggage car used as a commissariat, a cafe-parlor car, and the private cars Muskoka, International and Canada. CRHA/Exporail Archives, Fonds Corley

Hays fut nommé président du Grand Trunk Pacific le 11 août 1904. Moins de deux semaines plus tard, Hays et les autres dirigeants du GTP récemment nommés arrivent à Strathcona (ville jumelle d'Edmonton) à bord du C&E. Le train est formé d'une locomotive à vapeur du CP, d'un fourgon à bagage utilisé comme commissariat, d'une voiture café-parloir et des voitures privées Muskoka, International et Canada. Archives ACHF/Exporail, Fonds Corley

CROWDED

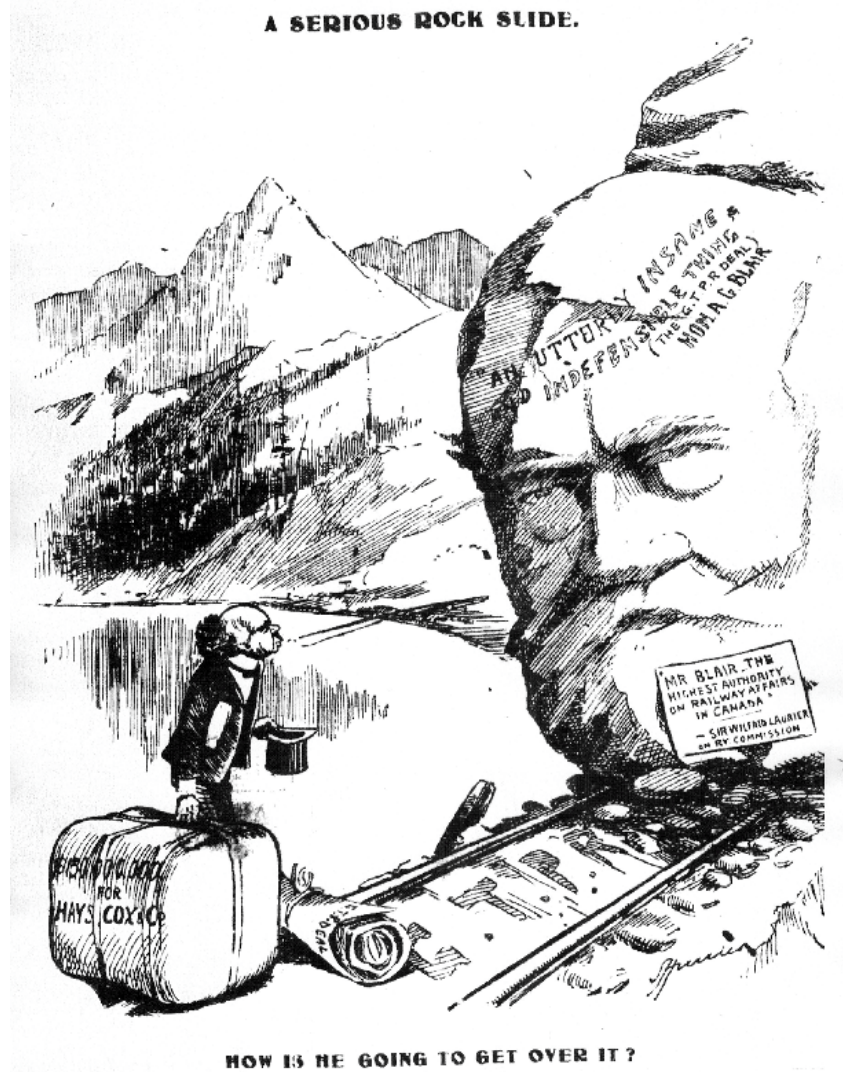


The Canadian taxpayer is being squeezed by Laurier, carrying a basket with gifts for contractors supporting the Liberal party, (flanked by a large bag of party donations) on one side, and Charles M Hays, next to a large bag of cash from the Dominion Treasury. Toronto World - May 13, 1904

Le payeur de taxes canadien est coincé entre le premier ministre Laurier et le président Hays. Laurier tient un panier rempli de cadeaux pour les entrepreneurs qui supportent le parti Libéral (à droite, un sac plein de dons faits au parti). À côté de Hays, un sac de monnaie provenant du gouvernement fédéral. Du Toronto World, 13 mai 1904

MR. TAXPAYER: They 'pears to be rather losin' sight of me.

The resignation of Andrew Blair, the Minister of Railways, over the GTP provided the subject matter for this cartoon from the Toronto World whereby Laurier, with \$50 million for Hays and associates in the GTP, is blocked by a rockslide bearing Blair's effigy and comment that the GTP deal was "An Utterly Insane and Indefensible Thing." Toronto World, October 4, 1904



La démission d'Andrew Blair, de son poste de ministre des Chemins de fer, à cause du projet du GTP, est le sujet de cette caricature du Toronto World. On y voit Laurier, portant un cadeau de 50 millions \$ pour Hays et ses associés du GTP, bloqué par le glissement sur la voie d'un rocher à l'effigie de Blair, avec ce commentaire : « le GTP : une chose complètement folle et indéfendable ». Toronto World, 4 octobre 1904

Journal reprinted the following item from the Toronto Mail & Empire: "He has not grasped the meaning of his own railway policy. In one speech the Premier tells us that the railway will not cost us a cent; that it will cost \$13,000,000, and, again, that it will cost \$61,000,000."

With its nationalistic 'All Canadian Route' label, the GTP-NTR project proved remarkably popular; the Liberals were returned with an increased majority in the November 1904 election.

Two Should Become One

"You may say that we have never put a price on the CNoR and that we intend to stay with it to the finish." Donald Mann, Winnipeg Telegram, January 29, 1903

After having spent two decades refusing to build into western Canada, the GTR's decision in 1902 to become a transcontinental railway must have caught Mackenzie and Mann by surprise. Indeed, after driving the last spike in the Winnipeg-Port Arthur line on January 1, 1902, the partners slammed the brakes on just about all railway

le problème principal pour les Libéraux résultait de la connaissance chancelante qu'avait Laurier des coûts du projet GTP-NTR. Le 21 octobre 1904, l'Edmonton Journal réimprimait ce qui suit, publié d'abord par le Toronto Mail & Empire: « Il ne comprend pas la signification de sa propre politique ferroviaire. Dans un discours, le premier ministre nous dit que ce chemin de fer ne nous coûtera pas un sou ; qu'il coûtera 13 millions \$; qu'il coûtera 61 millions \$ ».

Avec son slogan nationaliste « un tracé tout-canadien », le projet GTP-NTR s'est avéré remarquablement populaire : les Libéraux furent reportés au pouvoir en novembre, avec une majorité accrue.

Les deux ne feront qu'un

« Vous pouvez dire que nous n'avons jamais vu le CNoR comme une entreprise strictement financière et que nous continuerons ce projet jusqu'à le terminer. » - Donald Mann, cité par le Winnipeg Telegram, du 29 janvier 1903

Mackenzie et Mann durent être pris par surprise quand le Grand Tronc, après avoir passé deux décennies à refuser de construire dans l'Ouest canadien, décida en

Table/Tableau 4:
Mackenzie & Mann
Constructions and/et acquisitions, 1902-1906

	1902	1903	1904	1905	1906
CNoR	70.3	104.9	71.3	802.1	63.8
H&SW*		94 ²	67.9	174.7	
GNRC**		200.8 ²	36.2	7	
Q&LStJ**					296.6 ²
JBR					142.8
WER				129.1	20.2
QLL&S**					252.4 ²
EY&P		4.5			
Other	6.8	35.3		39.7	21.7
Total	77.3	439.5	175.4	1,152.60	797.5

Notes:

- Operated separately from CNoR but controlled by Mackenzie & Mann. Exploité indépendamment du CNoR mais contrôlé par Mackenzie & Mann.
- BOLD** type indicates year rail ligne was leased by Mackenzie & Mann. Les caractères **gras** indiquent l'année où cette ligne fut louée par Mackenzie & Mann
- Bulk of trackage completed before leased by CNoR. Gros de la voie construit au moment de la location à CNoR.

Source: Synoptical History of Organization, Capital Stock, Fixed Debt and Other General Information, CNR, 1962

Abbreviations:

CNoR = Canadian Northern
H&SW = Halifax & South Western
GNRC = Great Northern Railway of Canada
Q&LStJ = Quebec & Lake St John
JBR = James Bay Railway
WER = Western Extension Railway
QLL&S = Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan
EY&P = Edmonton, Yukon & Pacific

construction in 1902 awaiting developments (see Table 4). The partners waited for the government to decide what, if any, subsidies would be made available.

During the year, the GTR held intense negotiations with Mackenzie and Mann to acquire the CNoR. Not only would this eliminate a competitor, but the CNoR's existing network of branch lines would feed traffic to the GTP main line, provide a completed, all-important line to the Great Lakes shipping port at Port Arthur, and the Winnipeg-Portage la Prairie trackage could be incorporated into the GTP's main line. The partners however, had no interest in selling. They were willing to form an alliance whereby the GTR would stay in the east and the CNoR in the west, where lay their respective strengths. Hays, however, had no interest in such a plan.

When questioned about the continuing rumor of an amalgamation of the CNoR and GTP in early December 1902, Mann said, "We have no intention of selling out or amalgamating with the GTR and have received every encouragement to remain independent from the people along our main line and branches. The fact that the GTR is going to build into this country goes to prove that the promoters of the CNoR were far-sighted in building here and that the road was not built a minute too soon." Even with less than a full year of service of the line to Port Arthur, the CNoR was generating sufficient revenues to pay all expenses, including interest on the debt (see Table 5).

The only hope for GTR was that the government would not award any more subsidies to the CNoR, as without this funding expansion of the CNoR would be greatly slowed, if not ended.

1902 de devenir un chemin de fer transcontinental. De fait, après avoir planté le dernier crampon de la ligne de Winnipeg à Port Arthur le premier janvier 1902, les partenaires appliquèrent les freins à fond sur toute nouvelle construction, dans l'attente des développements (Tableau 4) : ils attendirent que le gouvernement décide s'il verserait des subventions, et, si oui, de quel ordre.

Au cours de l'année, le Grand Tronc négocia intensément avec Mackenzie et Mann en vue d'acquiescer le CNoR. Non seulement ils élimineraient ainsi un concurrent, mais le réseau de lignes secondaires exploitées par le CNoR fournirait du trafic à la ligne principale du GTP ; le Grand Tronc obtiendrait aussi la très importante ligne principale connectée à Port Arthur à la navigation sur les Grands Lacs ; de plus, la voie de Winnipeg à Portage la Prairie pourrait être incorporée à la voie principale du GTP. Les propriétaires du CNoR, cependant, n'avaient aucun intérêt à le vendre. Ils étaient prêts à conclure une alliance selon laquelle le Grand Tronc resterait dans l'Est et le CNoR, dans l'Ouest, chacun dans son secteur le plus fort. Hays, quant à lui, n'avait aucun intérêt pour une telle alliance.

En réponse à des questions sur les rumeurs persistantes de fusion du CNoR et du Grand Tronc, Mann répondit, au début de décembre 1902 : « Nous n'avons aucunement l'intention de vendre ni de fusionner avec le Grand Tronc ; les gens le long de nos lignes principale et secondaires nous encouragent fortement dans ce sens. Les projets de construction du Grand Tronc prouvent que les promoteurs du CNoR étaient prévoyants de construire ici et qu'on ne l'a pas construit trop tôt. »

Table/Tableau 5:
CNoR Financial Results/Résultats financiers du CNoR

For Year ending / Exercice se terminant 1902/06/30	
Revenues / Revenus	\$ 1,400,970
Expenses / Dépenses	\$ 937,765
Operating Net / Surplus d'exploitation	\$ 463,204
Interest on Debt / Intérêts sur la dette	\$ 462,000
Net / Résultat net	\$ 1,204

Notes:

Total bonded debt is \$11,550,000 at 4% interest / Dette obligataire totale: 11 500 000 \$ portant intérêt à 4 %

Company has 2.4 million of land grants / La compagnie détient 2,4 millions de concessions de terrain

Source: Poor's Manual of Railroads, 1903

Comment: The figures shown in T D Regehr's book, "The Canadian Northern Railway," vary from these and the differences reflect the variable accounting practices of the time.

Commentaire : Les montants indiqués dans le livre de T D Regehr «The Canadian Northern Railway» sont différents de ceux de ce tableau ; ces différences reflètent les pratiques comptables différentes de cette époque.

Unfortunately, the cabinet was badly divided on railway policy. The Prime Minister was the biggest supporter of the GTP scheme. Clifford Sifton, as Minister of the Interior - the senior minister for the West - supported the CNoR, as did many western members of parliament. The Minister of Railways was opposed to the GTP and NTR. Rather than force the two railways to unite - the government, which held the all important subsidies that were necessary for the railways to secure financing, decided that both the GTP and CNoR receive support.

As the GTP legislation was debated in the summer of 1903, the CNoR was awarded a \$13,000 per mile guarantee on the bonds to extend its lines to Edmonton and Prince Albert over the objections of the GTR. Sir Charles Rivers Wilson wrote Laurier on June 2, 1903 pleading that the CNoR subsidy not be confirmed until after the GTP had secured its funding in London saying, "I know that it has been your wish (and I assure you it has been our wish also) that some understanding should be come to between Messrs Mackenzie and Mann and ourselves and I profoundly regret that we have so far been unable to find a common ground for agreement. Even now I should not despair of such an issue if you would exert your powerful influence to that end, but the introduction of a Bill (to grant the CNoR guarantee of \$13,000 per mile) such as is said to be contemplated at the present time would I am afraid render still more difficult, if not hopeless, the chance of our coming to an understanding."

Laurier responded the next day saying that the resolution could not be deferred any longer as the money



Not even winter's first storm broke the pace of construction as this CNoR construction train pushes up the freshly laid track in western Alberta. Western Canada Pictorial Index, Image 42924

La première tempête de neige de l'hiver ne ralentit pas la construction et le train de travaux poursuit sa route sur cette voie fraîchement posée dans l'ouest de l'Alberta. Western Canada Pictorial Index, image 42924

Le seul espoir, pour le Grand Tronc, était que le gouvernement cesse de verser des subventions au CNoR : sans une telle aide, l'expansion du CNoR serait fortement ralentie, sinon freinée.

Malheureusement, le Conseil des ministres était divisé sur la politique ferroviaire. Le premier ministre était le plus grand supporteur du projet du GTP. Clifford Sifton, le ministre de l'intérieur, le ministre sénior de l'Ouest, supportait le CNoR, comme bien d'autres députés de l'Ouest. Le ministre des Chemins de fer était opposé au projet GTP-NTR. Plutôt que d'imposer la fusion aux deux chemins de fer, le gouvernement, dont les subventions leur étaient essentielles à l'obtention de financement, décida de subventionner les deux.

À l'été 1903, au moment où on débattait en Chambre du projet du GTP, le CNoR bénéficia d'une garantie de 8080 \$/km (« 13 000 \$ par mille ») sur les obligations pour le financement du prolongement de ses lignes vers Edmonton et Prince Albert et ce, malgré l'opposition du Grand Tronc. Sir Charles Rivers Wilson écrivit à Laurier, le 2 juin, l'implorant qu'on ne confirme pas la subvention au CNoR avant que le Grand Tronc n'ait

market was becoming tighter every day and "it is important that the builders of the road (Mackenzie and Mann) should make at once their financial arrangements."

The Tortoise and the Hare

"Mr Hays, in his letter, gives by way of excuse that the government has forced him to build a superior road. Well, that was in the original contract; it was perfectly well understood in advance." MP Ames in House of Commons, Hansard, April 6, 1909

With the government bond guarantee, Mackenzie and Mann cranked up their construction and legal forces. Between 1903 and 1906, their system was expanded by 2,565 miles, of which over two-thirds was built and the remainder - the Great Northern Railway of Canada and the Quebec & Lake St John in Quebec, the QLL&S in Saskatchewan and parts of the Halifax & South Western in Nova Scotia - were acquired (see Table 6). In contrast, the GTP-NTR had laid only 2 miles of track. By the end of 1905, the CNoR's main line extended from Fort William to Edmonton. The rapid expansion came at a cost - in 1907 operations on the prairies were suspended for weeks. A Dominion government inspector censured the railway for a lack of men and equipment to face the storms. The pace of construction slowed in 1907 while large sums were spent to acquire additional equipment including many more snow ploughs.

It was not until July 16, 1909 that the GTP was completed from Winnipeg to Edmonton. While this should

solidement fixé son financement pour le GTP. « Je sais que vous souhaitez (et je vous assure que nous le souhaitons aussi) qu'intervienne une entente entre MM. Mackenzie et Mann et nous. Je regrette profondément que, jusqu'à maintenant, nous n'ayons pas encore réussi à trouver un terrain d'entente. Je ne désespère pas d'y arriver si vous exercez votre puissante influence à cette fin mais l'introduction d'un projet de loi (pour la garantie de 13 000 \$ par mille), comme on le décrit, rendrait, j'en ai peur, encore plus difficile sinon impossible la chance d'en arriver à une entente. »

Laurier répondit dès le lendemain qu'on ne pouvait retarder la décision car les marchés financiers devenaient plus difficiles d'une journée à l'autre et « il est important que les constructeurs [Mackenzie et Mann] concluent leurs ententes financières dès que possible. »

Le lièvre et la tortue

« M. Hays, dans sa lettre, donne comme excuse que le gouvernement l'a forcé à construire un chemin de fer de qualité supérieure. C'est bien ce que spécifiait originellement le contrat : c'était très bien compris au départ. » - Le député Ames, à la Chambre des Communes, le Hansard du 6 avril 1909

Forts de la garantie du gouvernement sur leurs obligations, Mackenzie et Mann lancèrent leurs équipes d'avocats et de construction. Entre 1903 et 1906, leur système se prolongea de 4 127 km, les deux tiers par construction et le reste par acquisitions (le Great Northern Railway of Canada et le Quebec & Lake St John au Québec, le QLL&S en Saskatchewan et des parties du Halifax & South Western en Nouvelle-Écosse (Tableau 4). Par contraste, le GTP-NTR ne posa que 3 km de voie. À la fin de 1905, la ligne principale du CNoR allait de Fort William à Edmonton. [Cette expansion rapide fut coûteuse : en 1907, les opérations dans les Prairies furent suspendues pendant des semaines. Un inspecteur du gouvernement fédéral blâma le chemin de fer parce qu'il manquait de personnel et d'équipement pour faire face aux tempêtes. Le rythme de construction ralentit en 1907 : on investit d'importants montants dans l'achat d'équipement, dont des chasse-neige.

Ce n'est que le 16 juillet 1909 que la voie du GTP fut complétée de Winnipeg à Edmonton. Cela aurait dû être une occasion de célébrer, mais les nuages de tempête éclatèrent. Laurier avait facilement gagné les élections du 26 octobre 1908, mais, moins d'un mois plus tard, Hays demandait un prêt supplémentaire de 10 millions \$ pour compléter la construction dans les Prairies.

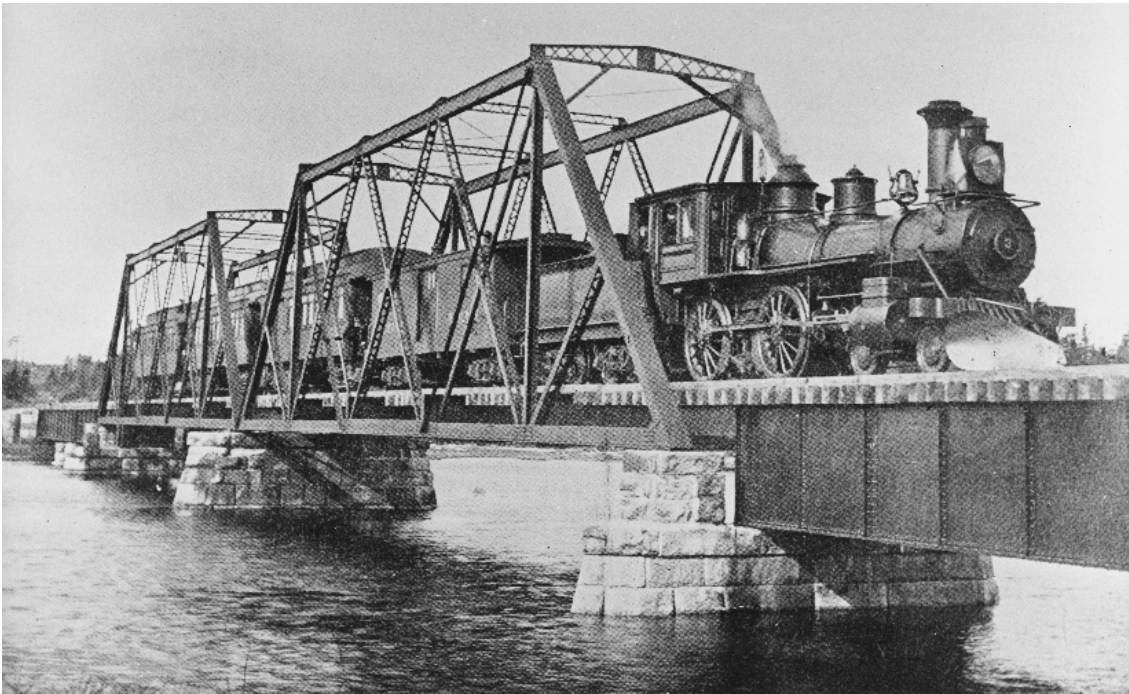
Dans sa lettre du 18 novembre 1908, Hays blâme l'état dépressif des marchés financiers, dû à la brève

Table/Tableau 6:

Miles of Track Laid 1903-1916 Milles de Voie posés

Year Année	CNoR	GTP	NTR
1903	1,583	-	-
1904	1,709	-	-
1905	2,410	-	-
1906	3,039	2	-
1907	3,128	471	-
1908	3,704	879	85
1909	4,084	1,103	283
1910	4,652	1,273	699
1911	5,097	1,363	1,065
1912	5,973	1,489	1,427
1913	6,378	1,778	1,720
1914	6,916	1,938	1,803
1915	8,079	1,938	1,803
1916	9,762	1,938	1,810

"Source: "Report of the Commissioners of the [National] Transcontinental Railway" and "Statistics for Steam Railways", King's Printer, Ottawa, Various Years, diverses années"



The Halifax & South Western Railway was owned by Mackenzie & Mann but never was integrated into the CNoR system. A passenger train, hauled by 4-4-0 No 3, crosses the Tusket River in Nova Scotia circa 1908. CRHA / Exporail Archives, Fonds Corley

Le chemin de fer Halifax & Southern appartenait à Mackenzie et Mann, mais il ne fut jamais intégré au réseau du CNoR. Ici, un train de voyageurs tracté par la locomotive no 3, une 4-4-0, traverse la rivière Tusket en Nouvelle-Écosse vers 1908. Archives ACHF/Exporail, Fonds Corley

have been an occasion for celebration, the storm clouds burst. Laurier had easily won the October 26, 1908 election, but less than a month later Hays wrote asking for a \$10 million loan to complete the prairie section.

In his letter of Nov 18, 1908, Hays blamed the depressed state of the money markets as the western economies experienced a brief recession that year. Hays did not want to put the GTP bonds on the market as they could only be sold at a huge discount from the face value.

Laurier's task of pushing the loan through Parliament was difficult. Hays, rather fatuously, announced that the extra money was needed because the GTP was being built to superior standards which had pushed the cost of construction - estimated at \$13,000 per mile in 1903 - to about \$35,000 per mile, leaving a gap of almost \$10 million. The opposition had a field day with this statement that clearly contradicted the contract Hays had signed in 1903. Some members of parliament must have wondered if the collapse of the Quebec Bridge over the St Lawrence River, a key link in the NTR, on August 29, 1907, was a dire forewarning of state of the entire GTP-NTR scheme. Even the mortgage Hays offered as security for the loan was weak as there were three other mortgages on the GTP that had precedence.

The government used its majority to pass the necessary legislation. With the most expensive section through the Rocky Mountains still to be tackled and the NTR bogged down in the east, trying years lay ahead.

récession subie par les économies occidentales cette année-là. Hays ne voulait pas mettre les obligations du GTP sur le marché à ce moment-là car on devrait les escompter fortement pour réussir à les vendre.

Laurier eut de la difficulté à faire approuver ce prêt par le gouvernement. Hays, de façon plutôt imbécile, annonça qu'il fallait plus d'argent parce que le chemin de fer était construit à des normes supérieures, ce qui avait fait grimper le coût de construction - estimé à 8 100 \$/km en 1903 - à 21 700 \$/km, ce qui creusait un trou de presque 10 millions \$. L'opposition fit ses gorges chaudes de cette annonce qui contredisait clairement les termes du contrat qu'Hays avait signé en 1903. Des membres du Parlement se demandèrent peut-être si l'effondrement du pont de Québec, un lien-clé du NTR, le 29 août 1907, n'avait pas été un désastreux signe prémonitoire de l'état de tout le projet GTP-NTR. Même l'hypothèque offerte par Hays en garantie du prêt était faible, car trois autres hypothèques avaient préséance.

Grâce à sa majorité, le gouvernement fit adopter son projet de loi. Les prochaines années s'annonçaient difficiles : on n'avait pas encore commencé la construction de la traversée des montagnes Rocheuses et, dans l'Est, le NTR s'embourbait.

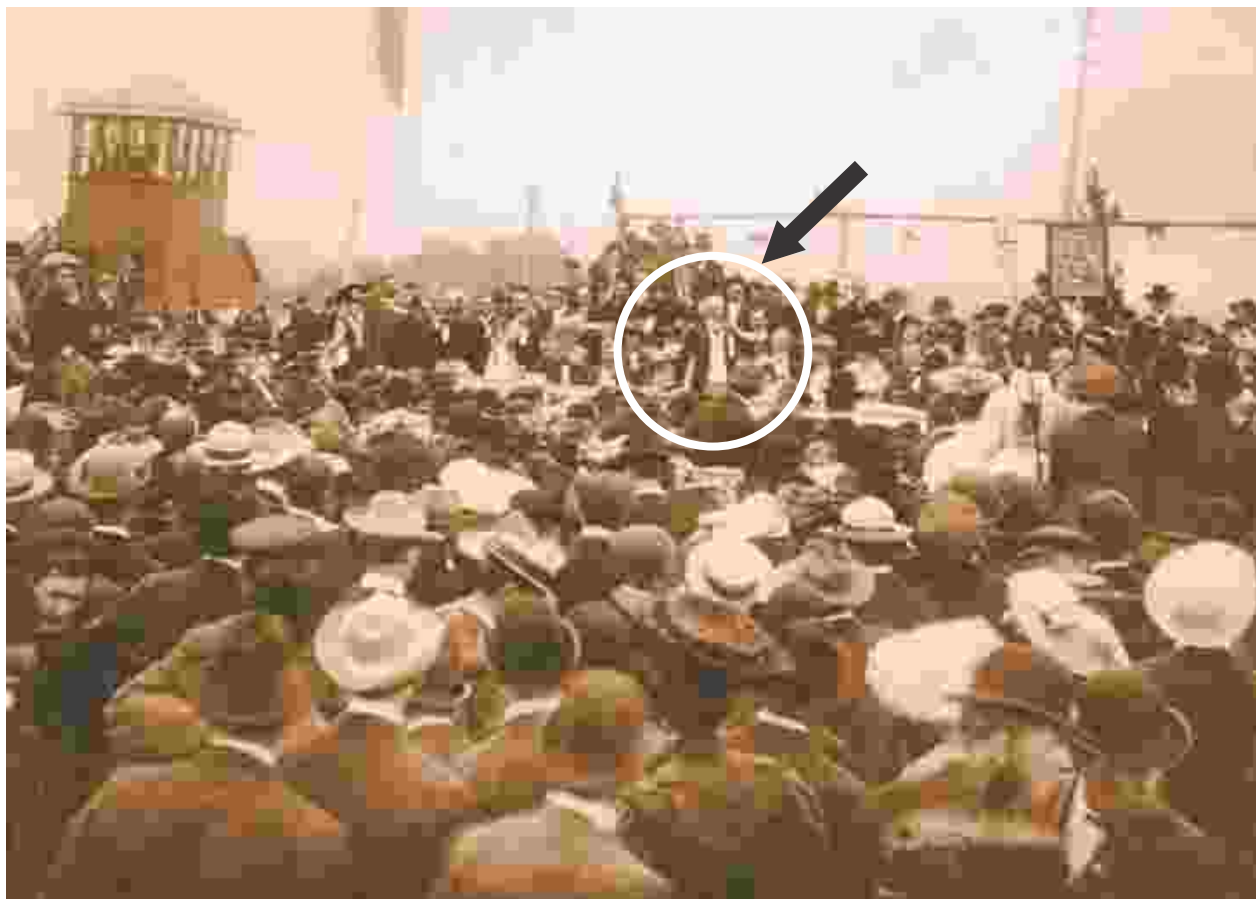


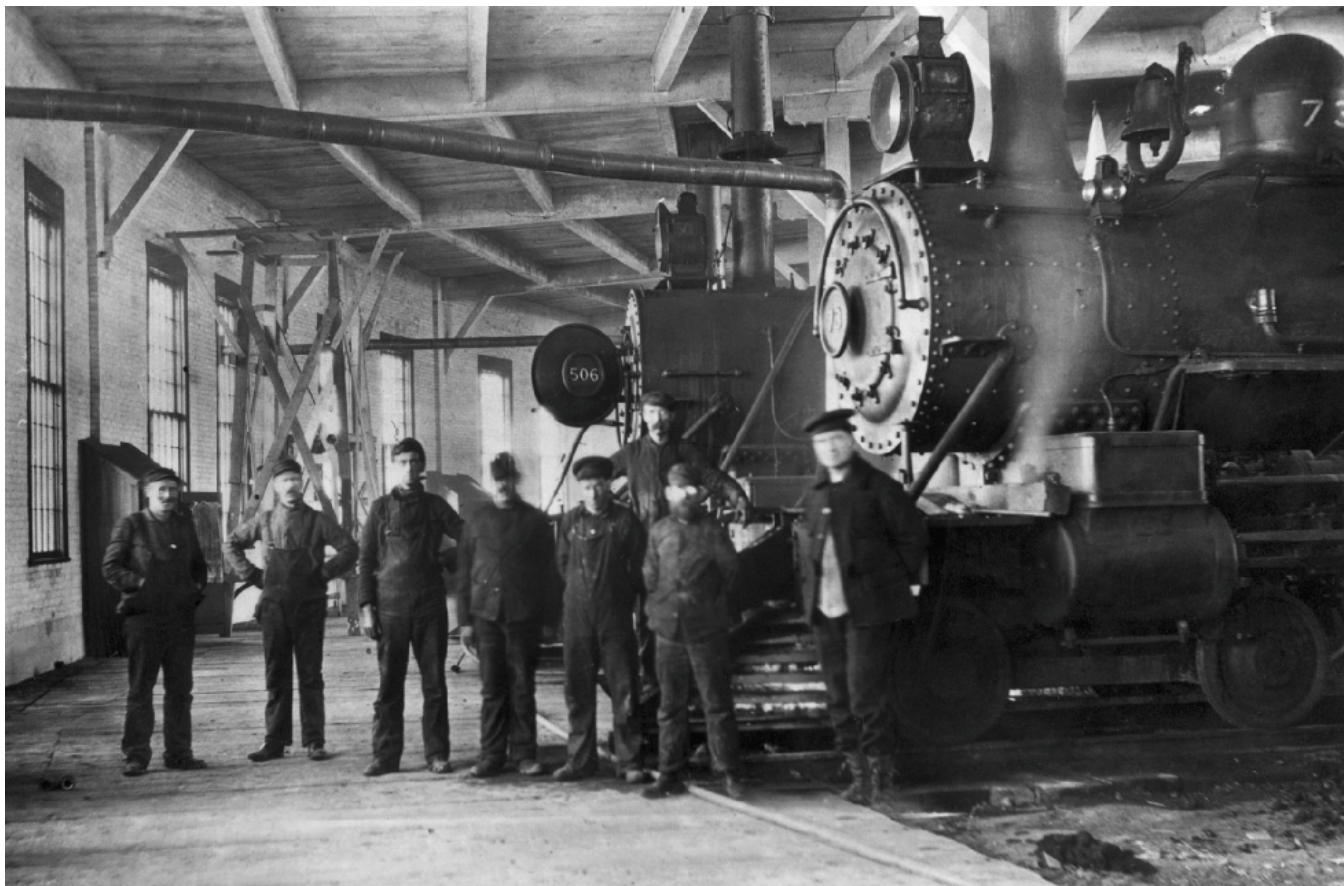
After reaching Edmonton late in 1905, the CNoR started construction of a branch northwards to the Athabasca River. Morinville, 26 miles from Edmonton, was reached in 1906. Alberta Archives, A15474

Après être arrivé à Edmonton tard en 1905, le CNoR commença la construction d'une ligne secondaire en direction nord vers la rivière Athabasca. La voie atteignit Morinville, à 42 km d'Edmonton, en 1906. Archives de l'Alberta A15474

At the ceremony to turn the first sod of the GTP at Fort William, Ontario on September 11, 1905, Prime Minister Laurier spoke for 35 minutes to a crowd that contained about half of the region's population. Thunder Bay Museum

À la cérémonie de la levée de la première pelletée de terre du GTP à Fort William, ON, le 11 septembre 1905, le premier ministre Laurier parla pendant 35 minutes à une foule qui comprenait la moitié de la population de la région. Musée de Thunder Bay





Mechanics paused for a photograph in the 12 stall roundhouse at Wainwright, Alberta circa 1909. Locomotive 73 was a 4-4-0 and 506 a 2-8-0. Glenbow Institute, NA-544-22

Des mécaniciens dans la rotonde de 12 stalles de Wainwright, AB, vers 1909. La locomotive 73 était une 4-4-0 et la 506, une 2-8-0. Institut Glenbow, NA-544-22

The last large fleet of 4-4-0 type locomotives was ordered by the GTP; a total of 76 were delivered in 1908 and 1909. Why the GTP acquired so many of these light weight engines has never been explained. Most of them were retired with less than 20 years of service. In this 1909 view, thirteen of these newly built engines await the call to service. CRHA / Exporail Archives, Fonds Corley



C'est le GTP qui lança la dernière grosse commande de locomotives 4-4-0 : au total, 76 lui en furent livrées en 1908 et 1909. On n'a jamais expliqué pourquoi le GTP avait acquis un si grand nombre de locomotives légères. La plupart d'entre elles furent retirées après moins de 20 ans de service. Dans cette photo de 1909, 13 de ces nouvelles locomotives attendent de prendre leur service. Archives ACHF/Exporail, fonds Corley

Stan's Photo Gallery

by Stan J. Smaill

Translation: Gilles Lazure

Smaill in the West - A personal retrospective.

All photos by Stan J. Smaill

Canadian Rail team member Peter Murphy recently suggested that a western Canada photo gallery might be in order so as to maintain an overall balance of coverage of all things Canadian. I agreed and what we offer you in this issue is 'Smaill in the West', a fond look back at my railway beginnings both as a working railroader and a railway photographer.

My almost fifty year railway career began in British Columbia on the Field Hill section of the CPR Laggan Subdivision. Seldom was I without a camera, so many of these photos were made on the job or with easy access to railway property enjoyed by one who was a working 'rail'.

Legendary Canadian singer-songwriter Ian Tyson's evocative lyrics from the song Summer Wages resonate with me whenever I think of my early years on the railway in British Columbia and Alberta. The princely rate of \$1.46 per hour was my summer wage paid over fifty years ago! The following verse is particularly poignant:

" We'll keep rolling on,
Until we get to Vancouver,
Where the lady that I love is living
there.

It's been six long months,
and more since I've seen her,
Maybe gambled or gone,
Like summer wages. "

from Summer Wages by
Ian Tyson. Copyright - Ian Tyson
Slick Fork Music.



By the fall of 1970, it had become extremely rare to photograph a Canadian Pacific Railway diesel consist still displaying the as-delivered 'block lettering' version of the beautiful maroon and grey paint scheme. Yet in September 1970, that is exactly what CPR railroader-railfans Stan Smaill and John Sutherland found on train 984 seen here east of Yahk, BC on the CPR Nelson Subdivision, and with an all Fairbanks-Morse lashup at that! Fifty years later, lead units 4065 and 8554 are still extant awaiting restoration.

Par l'automne de 1970, il était devenu extrêmement rare de photographier un attelage de diesels du Canadien Pacifique exhibant encore la version en caractères droits du lettrage faisant partie de la superbe livrée marron et gris que les diesels portaient lors de leur livraison. Malgré tout, en septembre 1970, c'est exactement ce que les passionnés de chemins de fer Stan Smaill et John Sutherland trouvèrent sur le train numéro 984 montré ici à l'est de Yahk, C.-B., sur la subdivision Nelson du CPR et, en plus, avec un attelage entièrement constitué d'unités Fairbanks-Morse! Cinquante ans plus tard, les unités de tête 4065 et 8554 subsistent encore, en attente d'être restaurées.

Les photos de Stan

Par Stan Smaill

Traduction : Gilles Lazure

Smaill dans l'Ouest – Un regard en arrière personnel

Toutes les photos sont de Stan J. Smaill

Membre de l'équipe de Canadian Rail, Peter Murphy a récemment suggéré qu'une galerie de photos consacrée à l'ouest du Canada serait appropriée pour maintenir l'équilibre de la couverture ferroviaire à travers tout le pays. J'acquiesçai et ce que nous vous offrons dans ce numéro est « Smaill dans l'Ouest », un indulgent retour en arrière à mes débuts dans les chemins de fer à la fois comme travailleur et comme photographe.

Ma carrière de près de cinquante ans a débuté en Colombie-Britannique sur le canton Field Hill de la subdivision Laggan du CPR. Il était rare que je n'avais pas mon appareil photo; par conséquent de nombreuses photos furent prises sur place ou sur les propriétés des chemins de fer facilement accessibles à quelqu'un qui travaillait pour eux.

Les éloquents couplets de la ballade « Summer Wages » du légendaire chansonnier et compositeur Ian Tyson résonnent en moi toutes les fois que je me remémore mes premières années aux chemins de fer, en Colombie-Britannique et en Alberta. La somme princière de 1,46 \$ de l'heure me fut allouée lors d'un été d'il y a plus de cinquante ans! Le couplet suivant est particulièrement émouvant:

" Nous allons continuer de rouler,
Jusque nous atteignons Vancouver,
Où vit la dame que j'aime.
Cela fait vingt-six longues semaines,
et plus, depuis que je l'ai vue,
Peut-être mise en gage ou disparue,
Comme les gains de l'été."

Extrait de « Summer Wages » par Ian Tyson. Copyright - Ian Tyson Slick Fork Music. (traduction libre)



A quirk of fate in early March 1969 saw me called to return to service much earlier than usual for track gang work. Usual start up for gangs was in May. However, in 1969, CPR sought to replace all the 65 pound rail on the Esquimalt and Nanaimo (E&N) subsidiary on Vancouver Island. Accordingly, I found myself working 'on the Island' in short sleeves in mid March of that year. Winter snows were not an issue on the Island, but rain sure was! In the rain at aptly named Mud Bay is CPR RDC-3 9023 southbound for Victoria with E&N train Number 2.

Un caprice du sort au début de mars 1969 me vit rappelé beaucoup plus tôt que prévu au service de la pose des rails. Le début habituel des travaux des équipes de cantons était en mai. Cependant, en 1969, le CPR désirait remplacer tous les rails de 65 livres au yard de l'Esquimalt and Nanaimo Railway (E&N), sa filiale sur l'île de Vancouver. Par conséquent, je me retrouvai travaillant en manches courtes sur l'île à la mi-mars de cette année-là. Les bordées de neige hivernales n'étaient pas un problème sur l'île, mais les pluies en étaient certainement un! L'autorail RDC3 9023 du CPR, en direction sud pour Victoria en tant que train numéro 2 du E&N, est sous la pluie à la localité nommée de façon appropriée Mud Bay.



The chance to work with steam engines in regular service almost became a career changer for me in 1969. MacMillan Bloedel 2-6-2T 1055 takes on water at Ladysmith, BC as the CPR Baldwin diesels on the 'Log Job' from Nanaimo prepare to lift MB 1055's train of logs for Chemainus. As it turned out, the brakeman jobs on the MB were filled by locals, so on the steel gang I stayed! MB 1055 survives in operating condition on the Alberni Pacific Railway.

En 1969, la chance de travailler sur des locomotives à vapeur en service régulier devint presque pour moi un motif de changer de carrière. La 1055, une 2-6-2T de la MacMillan Bloedel (MB), est ravitaillée en eau à Ladysmith, C.-B., alors que des diesels Baldwin du CPR du « service des billots » de Nanaimo se préparent à faire graver la voie au train de la 1055 de la MB, en direction de Chemainus. Il advint que les emplois de serre-freins à la MB furent remplis par des gens de la place, alors je demeurai à la compagnie de chemin de fer! La 1055 de la MB est encore en état de marche au Alberni Pacific Railway.



Even into the seventies, the E&N was very much steeped in the tradition of 'Steam railroading with diesels'. What with road and yard Baldwin diesel power dating from the forties, complete telegraph circuits available for train order use and steam era vestiges such as the water tank seen here beside CPR Baldwin class leader 8000 at Parksville in June 1972, the E&N was a veritable time machine to the 'old ways' of railroading. Incredibly, both Baldwin 8000 and the Parksville water tank survive today in preservation!

Même au début des années 1970, le E&N était encore imprégné de la tradition de faire travailler les locomotives à vapeur de concert avec les diesels. Avec ses diesels Baldwin de voie principale et de manœuvre datant des années 1940, ses circuits entiers de télégraphie disponibles pour les ordres de trains et des vestiges de l'époque de la vapeur tel que le château d'eau vu ici près de la première Baldwin de la série 8000 du CPR à Parksville, en juin 1972, le E&N était une véritable machine à voyager dans le temps des opérations ferroviaires des temps jadis. Incroyablement, et la Baldwin 8000 et le château d'eau de Parksville subsistent en préservation!

This steam scene is not a vestige or a figment of the Smaill imagination! The recent Canadian Rail article by Jim Leggett on the life and times of the late, great Jack Hewitson reminded me that fellow CPR railroader Bill Hooper and I had a surprise encounter with Jack at Chute Lake, B.C. back in 1973. Jack Hewitson was the steam locomotive engineer specially assigned to operate and care for ex CPR 4-4-0 136 during the filming of the epic CBC production, 'The National Dream'. Masquerading as CPR 148, the engine present at the driving of the last spike on November 7, 1885, CPR 136 and its vintage train prepares to depart eastward for the Myra Canyon trestles of the CPR Carmi Subdivision.

Cette scène de vapeur n'est PAS un vestige ni une création de l'imagination de Smaill! Le récent article de Canadian Rail sur la vie du formidable et regretté Jack Hewitson et de son époque m'a rappelé que Bill Hooper, un confrère de travail au CPR, et moi-même avons eu une rencontre surprise avec Jack à Chute Lake, C.-B., en 1973. Jack Hewitson fut le mécanicien de locomotive à vapeur affecté à l'opération et à l'entretien de la 136, une 4-4-0 ex-CPR, durant le tournage du documentaire épique de Radio-Canada intitulé « Le grand défi ». Se faisant passer pour la 148 du CPR, la locomotive présente à la pose du dernier crampon le 7 novembre 1885, la 136 et son train d'époque se prépare à partir en direction est vers les ponts sur chevalets du Myra Canyon sur la subdivision Carmi du CPR.





More steam in the seventies! Sort of! My first assignment as a spare train order operator on the CPR Kootenay Division in 1972 was on the Nelson based wreck train. The Nelson 'hook' still featured a steam powered crane complete with an actual steam locomotive tender lettered in the Canadian Pacific 'script'! In this photo we can see the Cranbrook wreck crane at the east end of the wreck site at Drewry, BC on the CPR Nelson Subdivision in May 1972. Appropriately, 'my' hook has Fairbanks-Morse diesels for power!

Encore plus de vapeur dans les années 1970! En quelque sorte! Ma première affectation en tant que conducteur de relève par ordre de train fut sur le convoi auxiliaire basé à Nelson. Sa grue était encore une unité à vapeur attelée à un authentique tender de locomotive à vapeur exhibant encore le lettrage style « à la main » du Canadien Pacifique! On peut voir, sur cette photo de mai 1972, la grue de secours de Cranbrook à l'extrémité est du site d'un déraillement à Drewry, C.-B., sur la subdivision Nelson du CPR. Par analogie, mon « crochet » pour le CPR fut son parc de diesels Fairbanks-Morse!

Much of my CPR career in the Canadian west was spent in British Columbia. In the late sixties and into the seventies, Fairbanks-Morse diesel motive power built under license by the Canadian Locomotive Company in Kingston, Ontario was prevalent on all train services, especially in southern B.C. In July 1969, Extra 8719 West is storming out of Cranbrook with an all Fairbanks lashup bound for Nelson. The copious clag associated with these units is more than obvious!



Une grande partie de ma carrière au CPR dans l'Ouest canadien s'est déroulée en Colombie-Britannique. À la fin des années 1960 et au début des années 1970, les locomotives diesel Fairbanks-Morse (F-M) construites sous licence par la Canadian Locomotive Company (CLC), à Kingston, Ontario, prédominaient sur les trains de tout genre, particulièrement dans le sud de la province. En juillet 1969, l'Extra 8719 West quitte résolument Cranbrook derrière un attelage de locomotives entièrement F-M à destination de Nelson. L'abondante fumée associée à ces unités est plus qu'évidente!



The three types of FM-CLC power operated by the CPR are evident in this image of Extra 4053 East near Taghum, BC on the Boundary Subdivision on a beautiful June morning in 1972. C-Line 4053 is followed by an H-16-44. The last unit is an H-24-66 FM 'Trainmaster', a type seldom seen on the main line, which was being moved to Nelson for mechanical attention.

Par un beau matin de juin 1972, les trois modèles de locomotives F-M/CLC utilisés par le CPR apparaissent sur cette photo de l'Extra 4053 East prise près de Taghum, C.-B., sur la subdivision Boundary. Le C-Liner 4053 est suivi par un modèle H-16-44. La dernière unité est une H-24-66 « Trainmaster », un modèle rarement vu sur une voie principale, en train d'être déplacée vers Nelson pour de l'entretien mécanique.

By 1972, to find a 'Trainmaster' on the main line was extremely rare as they usually stayed within the confines of the CPR yard at Tadanac, near Trail, BC, the site of the massive Cominco smelting complex. However, following a nasty, protracted work stoppage at the Cominco plant in 1972, not one but all three 'Trainmasters' returned to Tadanac led by CPR 8905! On the 'other' Stoney Creek bridge, Work Extra 8905 enters Tadanac Yard, the first train to do so after the strike. The three 8900s had been moved to Nelson to protect against the threat of vandalism by strikers. CPR 8905 is a prized exhibit at Exporail and is the sole preserved FM Trainmaster.

Par 1972, apercevoir une unité F-M « Trainmaster » sur une voie principale était devenu extrêmement rare parce que celles-ci étaient habituellement confinées au triage du CPR à Tadanac, près de Trail, C.-B., le site d'un énorme complexe de fonderie de la Cominco. Cependant, à la suite d'un conflit ouvrier prolongé et envenimé à ces usines en 1972, pas une, mais toutes les TROIS « Trainmasters » retournèrent à Tadanac avec la 8905 à leur tête! Sur « l'autre » pont de Stoney Creek, le train d'entretien Extra 8905 entre dans le triage de Tadanac, le premier train à le faire après la grève. Les trois unités de la série 8900 avaient été relocalisées à Nelson pour les protéger des menaces de vandalisme de la part des grévistes. La 8905 du CPR est un objet de montre prisé à Exporail et est la seule « Trainmaster » préservée.





Back in the day, CNR in the West was intriguing in its own special ways. Until late 1967, when the first CN SD40's began to arrive, all CNR freight operations were entrusted to a massive fleet of GMD F7's and Geeps. In August 1967, a young Smaill walked over three miles from Kamloops to Kamloops Junction to lens CNR 9052, one of the last freight F units still painted in the CNR green and yellow 'freight' paint scheme for cab units.

Il y a longtemps, les opérations du CNR dans l'ouest étaient intrigantes pour leurs propres raisons. Jusqu'à la fin de 1967 alors que les premières SD40 du CNR commencèrent à arriver, tous les déplacements de trains de marchandises étaient confiés à un énorme parc de modèles F7 et « Geep » de fabrication GMD. En août 1967, un jeune Smaill parcourut à la marche les cinq kilomètres séparant Kamloops de Kamloops Junction pour y photographier la 9052 du CNR, l'une des dernières unités F encore peintes à la livrée « marchandises » jaune et vert réservée aux unités de voie principale à cabine de conduite à l'avant.



In 1978, I took extended leave from the CPR and almost wound up dispatching trains for the CNR in Prince George, BC. The old ex GTP Trap Line' between Jasper, Alberta and Prince Rupert, BC was another veritable repository of 'old ways' featuring F's and Geeps on road freights as the usual motive power. Controlled with the train order and timetable method of train dispatching and interesting train operations such as this 9100 powered log train crossing the massive trestle near New Hazelton, BC in September 1998, made the Trap Line a desirable target for both photos and maybe a job!

En 1978, je pris un congé prolongé du CPR et je me suis presque retrouvé à contrôler des trains pour le CNR à Prince George, C.-B. La vieille « Trap Line » ex-GTP entre Jasper, Alberta, et Prince George, C.-B., était une autre véritable mine d'anciennes procédures mettant en vedette des trains de marchandises de voie principale tractés d'ordinaire par des modèles F et « Geep ». Le contrôle des trains à l'aide d'indicateurs et d'ordres de train et d'intéressantes opérations telle que ce train de billes de bois tracté par la 9100 traversant le massif pont sur chevalets près de New Hazelton, C.-B., en septembre 1998 faisaient de la « Trap Line » une cible enviable et pour les photos et peut-être même pour un emploi!



This shot has been published before but in the context of 'Smaill in the West', please indulge me in this reprint of one of my all time favorite railway photos. Looking for all the world like unpainted brass models, CN Extra 9113 West heads into the sunset at Kitwanga, BC on the CN Bulkley Subdivision in September 1998. Trailing unit 9171 began life as Grand Trunk Western F3 9013 and is preserved at the Elgin County Railway Museum in St. Thomas, Ontario.

Cette photo a déjà été publiée, mais dans le contexte de « Smaill dans l'Ouest », permettez-moi cette réimpression d'une de mes photos préférées entre toutes. En septembre 1998, ressemblant à s'y méprendre à un modèle réduit en laiton non peint, la locomotive de l'Extra 9113 West du CN roule au crépuscule à Kitwanga, C.-B., sur la subdivision Bulkley. L'unité F3 9171, en deuxième position, a débuté sa carrière en tant que la 9013 du Grand Trunk Western et est maintenant préservée au musée ferroviaire d'Elgin County, à St. Thomas, Ontario.

When the CPR headquarters in Calgary was moved to the present site at Ogden, Alberta some years ago, the late Ron Ritchie asked me if I could supply a suitable photo to enhance a display depicting train orders at the new headquarters facility. This image of CPR train 987 receiving 19Y train orders at Carstairs, Alberta on the CPR Red Deer Subdivision, in June 1970 was the shot that was selected.

Il y a quelques années, lorsque le CPR déménagea son siège social de Calgary à son site actuel à Ogden, Alberta, le regretté Ron Ritchie me demanda si je pourrais fournir une photo susceptible de compléter un étalage montrant les ordres de train au nouveau siège social. Cette photo du train numéro 487 du CPR recevant, en juin 1970, les formulaires d'ordres 19Y à Carstairs, sur la subdivision Red Deer de la compagnie en Alberta, fut celle qui fut choisie.





Canadian built SD40's in the 5500 series came to the mountains in 1966 and 1967, but were not without their problems. Unimpressed with GMD quality control and facing the prospect of having to power a new fleet of East Kootenay Kaiser coal trains, CPR turned to Montreal Locomotive Works to supply a large fleet of six motor units for coal trains and fast freight service across the system. The big MLW's did not meet expectations in coal service and were ultimately replaced with the greatly improved GMD SD40-2 models. At Revelstoke, BC, on a moody March morning in 1969, the Alpha of CPR six motor MLW's, C630 4500 is less than a year old as it awaits assignment.

Au cours des années 1960 et 1970, le CPR commença à remplacer la flotte de diesels qui avait dominé ses opérations dans l'ouest depuis la fin des années 1940 et le début des années 1950. Les SD40 de la série 5500 construites au Canada arrivèrent dans les régions montagneuses en 1966 et 1967, mais elles ne furent pas sans problèmes. Peu impressionné par le contrôle de qualité de GMD et devant trouver de la force motrice pour les trains de charbon de la compagnie Kaiser dans East Kootenay, le CPR se tourna vers la Montreal Locomotive Works pour qu'elle lui fournisse un grand nombre de diesels à six essieux motorisés pour les trains de charbon et les trains de marchandises rapides de tout le réseau. Les grosses locomotives MLW ne furent pas satisfaisantes en service charbon et furent en fin de compte remplacées par les modèles grandement améliorés SD40-2 de GMD. Par un matin maussade de mars en 1969, la 4500, la toute première MLWC-630 à six moteurs, attend son affectation à Revelstoke, C.-B.

East Kootenay coal for Japan caused an incredible increase in rail traffic especially on the lightly trafficked CPR Windermere Subdivision between Golden, B.C. and the new coal mines in southeastern B.C. Northbound for Golden and operating as First 803, M630 4558 gets 19Y train orders from operator Vic Bodarchuk at Spillimacheen, BC in August 1972.



Le charbon de East Kootenay destiné au Japon provoqua une croissance incroyable du trafic sur la peu fréquentée subdivision Windermere du CPR entre Golden et les nouvelles mines de charbon dans le sud-est de la Colombie-Britannique. En direction nord vers Golden et opérant en tant que train First 803, le mécanicien de la M-630 4558 reçoit les feuillets 19Y d'ordres de trains du chef de gare Vic Bodarchuk, à Spillimacheen, C.-B., en août 1972.



Rolling thunder, MLW style! M630 4568 and a mate roar upgrade at Elko, B.C. with a westbound Kaiser coal train in the last sweet light of a beautiful summerevening in July 1972. The now preserved Elko station appears in the background as Extra 4568 West passes in review.

Tonnerre roulant, style MLW! À Elko, C.-B., la M-630 4568 et une compagne rugissent en gravissant une pente avec un train de charbon de Kaiser en direction ouest dans la douce lumière du crépuscule d'un beau soir d'été en juillet 1972. La gare d'Elko, maintenant préservée, apparaît à l'arrière-plan alors que l'Extra 4568 West défile.

'Smaill in the West' would be incomplete without at least one cameo appearance of a Northern Alberta Railways (NAR) train! I worked as a hostler and charge hand, and even made a couple of trips as a fireman for the NAR back in 1970. In July 1970, NAR 205 heads up a trio of GP9's leaving Smith, Alberta with manifest freight No. 40 for Dunvegan Yards in Edmonton. NAR power was immaculate and it ran as good as it looked. John Fraser would not have had it any other way! Richard Yaremko, this one's for you!

« Smaill dans l'Ouest » serait incomplet sans au moins une brève apparition d'un train du Northern Alberta Railway (NAR)! Au cours de 1970, j'ai travaillé pour le NAR comme valet de locomotives et homme à tout faire et même fait quelques trajets en tant qu'aide-mécanicien. En juillet 1970, la 205 du NAR est à la tête d'un trio de GP9 quittant Smith, Alberta, avec le train de marchandises à l'indicateur numéro 40 vers le triage Dunvegan, à Edmonton. Les locomotives du NAR étaient immaculées et fonctionnaient aussi bien qu'elles apparaissaient. John Fraser ne l'aurait voulu d'aucune autre façon! Richard Yaremko, celle-ci est pour vous!



Don Evans Obituary / Décès de Don Evans 1948 - 2019

Don Evans, a driving force in the development of the West Coast Railway Association for many decades, died suddenly on May 20 while on vacation in Peru. He was 71.

At the time of his death, Don was chair of WCRA's board of directors and held the title of president emeritus in recognition of his long years of service in both volunteer and salaried roles. He was, at various times, the organization's chair, president, executive director, and chief executive officer.

"Don has been the face of WCRA since many years," Bob Philip, president and CEO of the park said in a Facebook post. "Over the years, Don helped raise significant sums of money for the association through donations and government grants and more recently was instrumental in the acquisition of the MP2 maintenance shops adjacent to the park in Squamish."

While in those leadership roles, he still found time to serve as editor of the association's monthly newsletter, WCRA News, from May 1987 until his death.

The landmark development during the span of Don's leadership was the creation of the West Coast Heritage Railway Park in Squamish to house WCRA's growing collection of locomotives and rolling stock. Opened in 1994, the facility has grown to become Canada's second-largest railway museum, operating with the efforts of many volunteers as well as paid staff.

Reflecting the status of the museum in the North American railway preservation movement, Don was a director of the Heritage Rail Alliance (HRA), formerly known as the Association of Tourist Railways and Railway Museums, and had played a key role in the merger of its predecessor organizations in 2013.

Don received the 2006 Norris Adams Memorial Award from CRHA Pacific Coast Division in recognition of his accomplishments, having been nominated by long-time WCRA member Bill Green.

Evans was also active in Rotary International District 5040 for more than 33 years, he had been awarded a Queen Elizabeth II Golden Jubilee Medal in 2002 and the Caring Canadian Award in 2016.

Evans graduated from Harvard Business School and spent 31 years in the telecommunications industry. Don is survived by his wife, Deb, a son and daughter from an earlier marriage and four grandchildren. The CRHA extends their condolences to the family.

A memorial service was held on July 7 at the West Coast Railway Heritage Park in Squamish. (Prepared with the help of Ian Smith of our Pacific Coast Division and the Squamish Chief newspaper.)



Don Evans, l'un des moteurs du développement de la West Coast Railway Association pendant de nombreuses décennies, est décédé subitement le 20 mai alors qu'il était en vacances au Pérou. Il avait 71 ans.

À son décès, Don était président du conseil d'administration de WCRA et détenait le titre de président émérite en reconnaissance de ses longues années de service en tant que bénévole et salarié. Il a été, à diverses reprises, président du conseil, président, directeur général et chef de la direction de l'organisme.

« Don a été le visage de la WCRA depuis long temps », a déclaré Bob Philip, président et chef de la direction du parc dans un message sur Facebook. « Au fil des ans, Don a aidé à amasser d'importantes sommes

d'argent pour l'association grâce à des dons et des subventions gouvernementales et, plus récemment, il a joué un rôle déterminant dans l'acquisition des ateliers d'entretien MP2 adjacents au parc à Squamish. »

Pendant qu'il occupait ces postes de direction, il a quand même trouvé le temps d'être rédacteur en chef du bulletin mensuel de l'association, WCRA News, de mai 1987 jusqu'à sa mort.

Le fait marquant de l'époque où Don a exercé son leadership a été la création du West Coast Heritage Railway Park à Squamish, qui abrite la collection de plus en plus importante de locomotives et de matériel roulant de la WCRA. Inaugurée en 1994, cette installation est devenue le deuxième musée ferroviaire en importance au Canada, grâce aux efforts de nombreux bénévoles et d'employés rémunérés.

Témoignant du statut du musée dans le mouvement nord-américain de préservation des chemins de fer, Don a été directeur de l'Heritage Rail Alliance (HRA), anciennement connue sous le nom d'Association of Tourist Railways and Railway Museums, et a joué un rôle clé dans la fusion des organisations dont elle est issue en 2013.

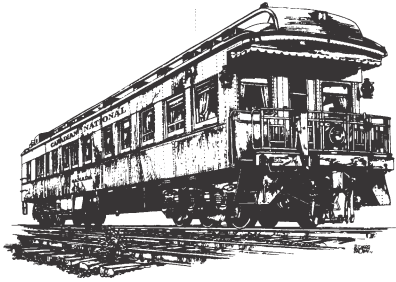
Don a reçu le prix commémoratif Norris Adams 2006 de la Division de la côte du Pacifique de l'ACHF en reconnaissance de ses réalisations, après avoir été mis en candidature par Bill Green, membre de longue date de la WCRA.

M. Evans a également été actif dans le district 5040 du Rotary International pendant plus de 33 ans, il a reçu la Médaille du jubilé de la reine Elizabeth II en 2002 et le Prix pour l'entraide en 2016.

M. Evans est diplômé de la Harvard Business School et a passé 31 ans dans l'industrie des télécommunications.

Don laisse dans le deuil son épouse, Deb, un fils et une fille d'un mariage antérieur et quatre petits-enfants. L'ACHF présente ses condoléances à la famille.

Un service commémoratif a eu lieu le 7 juillet au West Coast Railway Heritage Park à Squamish. (Préparé avec l'aide de Ian Smith de notre Division de la côte du Pacifique et du journal Squamish Chief.)



Heritage Business Car

May - June, 2019

By David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

Corrections

On page 71 of the March - April Canadian Rail No.589, the caption for the photo of the steam locomotive Ottawa should read Ottawa & Prescott (not Ottawa & Pembroke).

Page 90, image of GT 3432 - Second paragraph in this photo caption should read as follows: 'After the departure of Portland to Montreal Train 17, GT 2-8-2 3432 will follow 'on block' with mixed train 189 for Lewiston back in 1954.' In other words, GT 3432 is the power for mixed train 189, to run behind No 17 which for the record had CNR U1b 4-8-2 6017 on the point. Stan Smail

NRHS Collection of railway equipment in British Columbia goes south



The drama of the fate of 25 units of railway equipment including passenger cars, a diesel locomotive, two steam generators and a box car which have been stored in a warehouse in New Westminster British Columbia for almost three decades has come to an end. For the better part of fifty years the collection has been built by the founder of the NRHS BC Chapter, Terry Fergusson; the latest acquisition being VIA FP9 6300 which ended its VIA life as their Vancouver yard switcher.

However, the owners of the former Woodward's warehouse have since early in this century have been trying to have the equipment removed from their premises. Recently it seemed that they would succeed with the eviction. The building is slated to be converted to an Amazon service facility. At the last moment the Heber Valley Railway of Heber City, Utah agreed to acquire most of the collection to be used on their railway's excursion operation.

Most of the equipment which for the most part is of Canadian origin, will travel to Heber City. A box car which will be scrapped and three of the coaches which have been purchased by Canadian Pacific Railway for parts to be used for their business car fleet have been scrapped on site once parts were removed.

Although all the equipment has travelled in the Vancouver area, being used in movie shoots and for the North Pole Express, the cars are equipped with Single Plate Wheels which are no longer authorized to be interchanged. As such the coaches have to be carried to their destination on flat cars. The locomotive, ex VIA FP9 6300, can travel on its own. (Heber Valley press release and The Tye Independent News)

CANADIAN EQUIPMENT FORMERLY OWNED BY THE NRHS BC CHAPTER

Number	Builder	Type	Date built	Formerly		Originally		Disposition
301	Pullman	Combine	1919	CN Combine	7196	CNoR Colonist	7244	Heber Valley
302	NSC	Combine	1928	VIA Combine	7169	CN Colonist	2908	Heber Valley
448	CC&F	Steam Gen.	1956	VIA Steam Gen.	15448	CN Steam Gen	15448	Heber Valley
481	Pullman	Diner	1954	VIA Diner	1337	CN Diner	1337	Heber Valley
681	CC&F	Coach	1923	CN Coach	5024	CN Coach	5024	Heber Valley
741	NSC/CP	Buffet/Obs.	1928	CP Official car	35	CP S/B/L	Lake Ont.	Heber Valley
801	NSC/CP	Coach	1930	CP Work car	411676	CP Coach	1319	Heber Valley
802	NSC/CP	Coach	1930	VPR Coach	1854	CP Coach	1854	Heber Valley
803	NSC/CP	Coach	1924	CP Work car	411266	CP Colonist	2806	Heber Valley
805	CC&F/CP	Coach	1931	VPR Coach	1335	CP Coach	1335	Heber Valley
1347	Pullman	Diner	1954	VIA Diner	1347	CN Diner	1347	Heber Valley
1349	Pullman	Diner	1954	VIA Diner	1349	CN Diner	1349	Heber Valley
1387	CC&F/CP	Coach	1926	CP Work car	411668	CP B/P	6667	CP for parts/scrapped
3570	CC&F	Baggage	1930	NAR RPO	1453	NAR RPO	1453	CP for parts/scrapped
6300	GMD	FP9Au	1957	VIA FP9Au	6300	CN FP9A	6524	Heber Valley
15249	CC&F	Steam Gen.	1956	VIA Steam Gen.	15249	CN Steam Gen	15249	Heber Valley
59131	NSC	Buffet/Lounge	1950	CN Work car	59131	CN Baggage	9022	Heber Valley
Avant Garde	CC&F	Buffet/Lounge	1920	VIA Buff./Lounge	2302	CN S/B/O	Fort Howe	Heber Valley
Grand View	CC&F/CP	Observation	1928	CP Rules Inst.	49	CP Sleeper	Grande Point	Heber Valley
Micmac	NSC/CP	Coach	1929	NMST Coach	Micmac	CP Coach	1303	Heber Valley
Resolution Isl.	CC&F	Sleeper	1923	BC Government	Resolution Isl.	CN Sleeper	Woodstock	Heber Valley
River Claire	CC&F	Parlor	1929	NRHS	Craigflower	CP B/S/L	River Claire	Heber Valley
Riverton	CC&F	Sleeper	1929	WCRA Sleeper	Riverton	CP sleeper	Riverton	CP for parts/scrapped
Temiscouata	CC&F	Rule Inst.	1929	CN Rule Inst.	15001	CN P/B	Temiscouata	Heber Valley
No number	CC&F	Box car	1929	VPR Box car	301	CP Box car	242507	Scrapped

Source: Canadian Trackside Guide

Abbreviations: NSC - National Steel Car
 CC&F - Canadian Car & Foundry
 GMD - General Motors Diesel Division
 VPR - Victoria Pacific Railway

NAR - Northern Alberta Railway
 RPO - Railway Post Office
 CNoR - Canadian Northern Railway
 S/B/L - Sleeper-Buffer Lounge

B/P - Buffet Parlor
 SBO - Sleeper-Buffer Observation
 B/S/L - Sleeper-Solarium Lounge

Ex CNR 7470 Returns to service



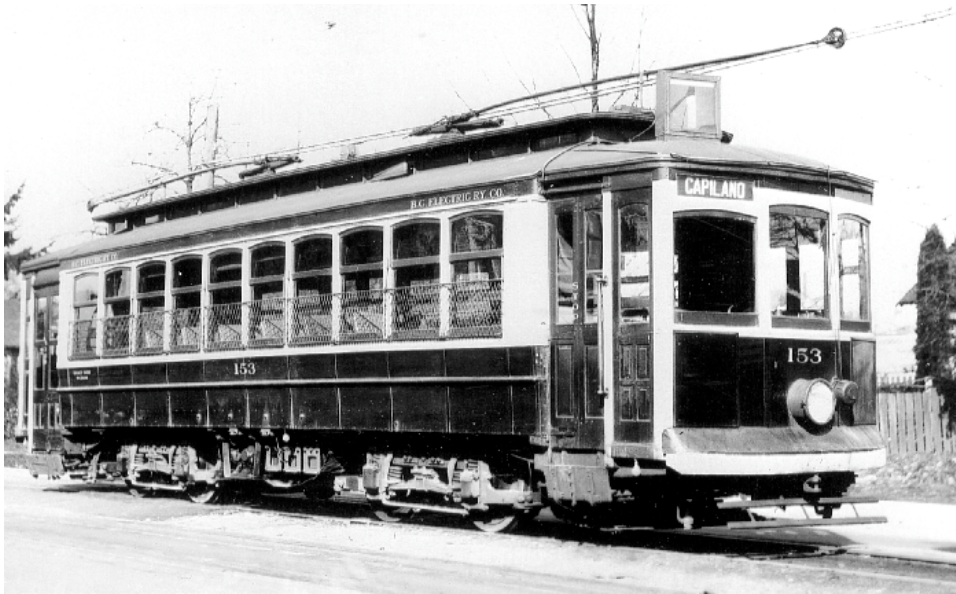
A steam locomotive built by the Grand Trunk Railway Point St. Charles Shops at Montreal, Québec, in 1921 and now owned by the Conway Scenic Railroad will return to service for the 2019 season. The locomotive had been out of service for four years undergoing an extensive overhaul during its hiatus,

The engine originally numbered GT 1795 was renumbered as 7470 by CN and then became number 47 when in 1974 it joined the start-up Conway Scenic as its first locomotive. It was returned to #7470 in 1989

The return of the locomotive to service will coincide with the 45th season of Conway Scenic Railroad. (The 470 and Conway Scenic Railroad website)

Wikipedia

The Restoration (recreation) of BCER 153.



BC Electric streetcar 153 plying the Lonsdale Line at Windsor Road in North Vancouver on March 15, 1946. Bob Webster collection

Le tramway 153 de la BC Electric circulant sur la partie Windsor Road du circuit Lonsdale, à North Vancouver, le 15 mars 1946. Collection Bob Webster

A British Columbia Electric streetcar which once served the Lonsdale area of North Vancouver BC is returning to the area, though only as a static display. It will be exhibited at North Vancouver Museum, currently under construction, just north of the Lonsdale Quay.

BCER 153 was built in 1908 by J.G. Brill Company but under the name of the John Stephenson Company, a company Brill had acquired. It served most of its life working within the North Vancouver streetcar system until it was decommissioned in 1947.

After its retirement, its body was sold and initially used as a bunkhouse, then a restaurant and finally a chicken coop. It was rescued by BC Transit in 1982 and in 1986 it was reclaimed by North Vancouver.

And now Squamish's West Coast Railway Association (WCRA) is returning the streetcar to its former

glory, thanks to a contract with the City of North Vancouver.

Many parts of the car will be a recreation, not a restoration, as much deterioration occurred during the car's 35 years in non transit service. But the WCRA volunteers Dave Walmsley and Blaine Thompson are making the last remaining North Vancouver streetcar as authentic as possible. They'll re-install the original 12 bench seats with wicker backs, and add a new controller stand, a roll sign, trolley poles, and other elements. The original trucks were not found so a nearly matching Belgian set will be used.

And the car will again shine in BCER's colours. (North Shore News, Squamish Chief and Wikipedia)

Juan Tanus





President's message

Since I was elected President late last year, I have been preoccupied by one important question - "What makes a railway museum great?" Exporail is the CRHA's most important project, and consumes most of our time and budget, so I want to get the best answer to this question that I can.

Last year I had the opportunity and pleasure of visiting six international railway museums. Four of them were big - three in Japan (Tokyo, Kyoto, Nagoya) and the California State Museum in Sacramento. Two were small - one in Hong Kong and the other in Haifa, Israel. In previous years I have been privileged to also visit two other major railway museums: the UK one at York and the Netherlands Museum in Utrecht, and I have also been to a few smaller museums elsewhere. Looking at them closely has allowed me to put our own situation into perspective.

All these museums are different, and project different strengths. But there is a commonality to be found amongst them. They all, to a greater or lesser degree, try to achieve three serious objectives:

- Preservation of artifacts (vehicles, small objects and documents) relating to railways
- Interpreting these artifacts by telling a story ("history") about the social, commercial, environmental and industrial background that railways played leading to today's reality
- Inspiring and educating children through the use of railway technologies and references

If these three were all there were, railway museums would suffer the fate of so many other specialty museums I have been to: limited attendance by a group of devotees, and school children on organized outings. But Exporail and the most successful of the other railway museums add a fourth dimension to the mix: a truly memorable and enjoyable visitor experience. It is this fourth element which enriches the time visitors spend with us and encourages them to return, and perhaps resolve to learn even more about the serious elements. People, especially children, love trains!



Robbie Robinson

Mot du président

Depuis mon élection à la présidence à la fin de l'année dernière, j'ai été préoccupé par une question importante : « Qu'est-ce qui fait la grandeur d'un musée ferroviaire ? Exporail est le projet le plus important de l'ACHF et requiert la majeure partie de notre temps et de notre budget, alors je veux obtenir les meilleures réponses possible à cette question.

L'année dernière, j'ai eu l'occasion et le plaisir de visiter six musées ferroviaires internationaux. Quatre d'entre eux étaient

imposants - trois au Japon (Tokyo, Kyoto, Nagoya) et California State Museum à Sacramento. Deux étaient de petites tailles, l'une à Hong Kong et l'autre à Haïfa, en Israël. Au cours des années précédentes, j'ai eu le privilège de visiter deux autres grands musées ferroviaires : celui du Royaume-Uni à York et le Netherlands Museum à Utrecht. J'ai également visité quelques musées plus petits ailleurs. En les examinant de près, j'ai pu mettre notre propre situation en perspective.

Tous ces musées sont différents et projettent des forces différentes. Mais il y a un point commun entre eux. Tous, à un degré plus ou moins grand, tentent d'atteindre trois objectifs majeurs :

- Préservation des artefacts (véhicules, petits objets et documents) relatifs aux chemins de fer
- Interpréter ces artefacts en racontant une histoire (historique) sur les contextes social, commercial, environnemental et industriel dans lesquels les chemins de fer ont évolué pour aboutir à la réalité actuelle.
- Inspirer et éduquer les enfants par l'utilisation des technologies et des références ferroviaires

Si seulement ces trois éléments étaient présents, les musées ferroviaires subiraient le même sort que tant d'autres musées spécialisés que j'ai visités : la participation limitée d'un groupe de fidèles et des écoliers lors des excursions organisées. Mais Exporail et les plus populaires des autres musées ferroviaires ajoutent une quatrième dimension au mélange : une expérience mémorable et agréable pour les visiteurs. C'est ce

Exporail has a good mix of activities to delight our visitors: rides on historic streetcars, a 7-1/4" gauge miniature train to ride on, and a diesel-powered passenger train. We also have demonstrations of track building, manual brake operation, turntable use, and this year our John Molson locomotive will steam again, thanks to a donation from the Molson Coors Canada to rebuild the boiler. Our HO scale model layout showcases trains in action in different landscapes—the city, the country, the seashore. We have places for creative play by children using railway themes.



Bruno Cordellier

This year we will install a diesel locomotive simulator and we expect to create an outdoor park for children with specially designed railway playground equipment. Our projection room presents the spectacular mini-IMAX film Rocky Mountain Express and will soon have another film to show extolling the virtues of trolleys. We are also looking at the possibility of having a bicycle-on-rails experience on our track down to des Bouleaux station. Much of the visitor experience is facilitated by a wonderful group of talented and passionate guides and volunteers who are the happy public face of the museum. There is no shortage of things to do at Exporail, and for the first time last year our attendance passed 70,000 visitors.

Out of the view of most visitors, our professional museum staff plan, organize and control the activities and work on the preservation, interpretation and educational aspects of our museology, presenting our collection and archives in the best way to show our Canadian railway

quatrième élément qui enrichit le temps que les visiteurs passent avec nous et les encourage à revenir; ce qui les incite peut-être à en apprendre encore plus sur les aspects plus significatifs. Les gens, surtout les enfants, adorent les trains!

Exporail offre un bon mélange d'activités pour le plus grand plaisir de ses visiteurs : des promenades en tramways historiques, un train miniature avec une voie de 7 po 1/4 et un train à moteur diesel pour les passagers. Cette année, notre locomotive à vapeur John Molson fonctionnera de nouveau, grâce à un don de Molson Coors

Canada pour la réfection de la chaudière. Notre maquette à l'échelle HO présente des trains en action dans différents paysages - la ville, la campagne, la mer. Nous avons des espaces de jeux créatifs pour les enfants avec des thèmes ferroviaires. Cette année, nous installerons un simulateur de locomotive diesel et nous prévoyons créer un parc extérieur pour les enfants avec un équipement de terrain de jeu spécialement conçu avec une thématique ferroviaire. Notre salle de projection présente le spectaculaire film mini-IMAX, « L'express des Rocheuses » et aura bientôt un autre film pour vanter les mérites des tramways. Nous étudions également la possibilité d'offrir du vélo sur rail sur notre voie

allant à la station des Bouleaux. Une grande partie de l'expérience du visiteur est facilitée par un merveilleux groupe de guides et de bénévoles talentueux et passionnés qui incarnent l'heureux visage public du musée. Exporail ne manque pas de choses à faire et, pour la première fois l'an dernier, nous avons accueilli plus de 70 000 visiteurs.

Hors de la vue de la plupart des visiteurs, le personnel professionnel de notre musée planifie, organise et contrôle les activités et les travaux de préservation, d'interprétation et d'éducation de notre muséologie, en présentant notre collection et nos archives de la meilleure façon possible afin de montrer notre patrimoine ferroviaire canadien au monde.

Mais les bénévoles très motivés et le personnel professionnel dévoué ne peuvent pas vous amener plus loin. L'une des différences frappantes entre les musées ferroviaires internationaux que j'ai vus est le montant d'argent dont chacun d'eux dispose pour accomplir sa mission. J'ai vu à quel point cela a un énorme impact sur la réussite.

heritage to the world.

But highly motivated volunteers and dedicated professional staff can only take you so far. One of the striking differences between the international railway museums I have seen is the amount of money each of them has available to carry out their mission. I have seen how this makes a huge impact on success.

Our museum always has more ideas and plans than it has money available to carry them out. We are working hard through elements of our Strategic Plan to generate more sustainable revenue and starting to show some positive signs. Our income right now is derived about 40% from the money visitors spend to get in the door and while they are here, and another 40% from subsidies from all levels of government - mostly from the Ministère de la Culture et des Communications du Québec. The remaining 20% is income we generate ourselves from renting the site as a film set, providing function space for meetings and parties, etc., but the majority is from donations by foundations, corporations and individuals. The generosity of CRHA members in particular is very gratifying, especially from those who choose to become “Friends of the Museum”, and this is a big motivator to the staff and volunteers who feel the strength of the membership's support for their work.

My visits to all these other museums have left me convinced that Exporail punches well above its weight in terms of value delivered compared to the funds available. We are determined to get even better in the future.

Notre musée a toujours plus d'idées et de plans qu'il n'a d'argent pour les réaliser. Nous travaillons d'arrache-pied sur les éléments de notre plan stratégique pour générer des revenus plus soutenus et commençons à montrer quelques signes positifs. À l'heure actuelle, nous tirons environ 40 % de nos revenus de l'argent que les visiteurs dépensent pour franchir l'entrée et durant leur temps de visite ici puis 40 % de subventions provenant de tous les paliers gouvernementaux - principalement le ministère de la Culture et des Communications du Québec. Les 20 % restants sont des revenus que nous tirons nous-mêmes de la location du site en tant que plateau de tournage, de la mise à disposition d'espaces pour des réunions et des fêtes et autres, mais la majorité provient des dons de fondations, de sociétés et de particuliers. La générosité des membres de l'ACHF en particulier est très valorisante surtout de la part de ceux qui choisissent de devenir « Amis du Musée » et c'est une grande motivation pour le personnel et les bénévoles qui sentent la force du soutien que les membres apportent à leurs efforts.

Mes visites dans tous ces autres musées m'ont convaincu qu'Exporail est de loin supérieur en matière de valeur offerte par rapport aux fonds disponibles. Nous sommes déterminés à nous améliorer davantage à l'avenir.

CRHA Extends congratulations to CN on their 100th anniversary

The Canadian Railroad Historical Association congratulates CN on achieving one hundred years of service to Canada's transportation needs on 6th June, 2019. Initially formed by an amalgamation of several Canadian railways, including the Intercolonial, Grand Trunk, Canadian Northern and National Transcontinental railways, CN has grown over the years to be the largest railway transportation network in Canada, with extensive trackage in the USA as well. It has progressed from its difficult early years into arguably North America's best railway today. CN tracks reach from the Atlantic to the Pacific to the Gulf of Mexico.

CRHA members have long had a passionate interest in CN and have preserved an extensive collection of locomotives, passenger and freight cars, documents and other objects relating to CN and its predecessor companies. These are located at Exporail, the Canadian Railway Museum, in suburban Montreal, with some



L'ACHF présente ses félicitations au CN pour ses 100 ans

En ce 6 juin 2019, l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF)/ Exporail félicite le CN pour avoir répondu aux besoins de transports du Canada pendant cent ans.

Constitué à l'origine par la fusion de plusieurs chemins de fer canadiens, dont les chemins de fer Intercolonial, Grand Tronc, Canadien du Nord et National Transcontinental, le CN est devenu, au fil des ans, le plus important réseau de transport ferroviaire au Canada et s'étendant même aux États-Unis. Suite à des débuts difficiles, il a évolué pour devenir aujourd'hui le meilleur chemin de fer en Amérique du Nord. Les voies du CN s'étendent de l'Atlantique au Pacifique et jusqu'au Golfe du Mexique.

Les membres de l'ACHF s'intéressent depuis longtemps au CN et ont conservé une vaste collection de locomotives, de wagons de passagers et de marchandises, de documents et d'autres objets ayant trait au CN et à ses sociétés constituantes. Ces collections sont situées à

locomotives in our collection on display at other locations in Canada. CN has been and continues to be a valued supporter of the preservation activities carried out by the CRHA.

Exporail will be hosting some exhibits featuring CN's long history during this important anniversary year, and staging some CN100 days at the museum. Visit www.exporail.org for details on these, and come learn about CN's fascinating history. In addition CRHA's bi-monthly magazine *Canadian Rail* will be producing four issues dedicated to CN100 beginning with the May-June issue.

Our hats are off to CN for its vital contribution to Canada over the past century, and we send our best wishes for continued success in this 21st Century. All Canadians can be proud of CN.

Robert Robinson, President
*Canadian Railroad Historical Association /
Exporail, the Canadian Railway Museum*

EXPORAIL, le Musée ferroviaire canadien, en banlieue de Montréal et certaines locomotives de notre collection sont même exposées à d'autres endroits au Canada. Le CN a toujours été et continue d'être un fervent partisan des activités de préservation menées par l'ACHF.

EXPORAIL sera l'hôte d'expositions mettant en valeur la longue histoire du CN au cours de cette importante année anniversaire et organisera quelques journées CN100 au musée. Visitez le site www.exporail.org pour en savoir plus à ce sujet et découvrez l'histoire fascinante du CN.

Nous tenons à féliciter le CN pour sa contribution vitale au Canada au cours du siècle dernier, et nous lui adressons nos meilleurs vœux de succès au cours du XXI^e siècle.

Robert Robinson, Président
*association canadienne d'histoire ferroviaire /
Exporail, le Musée ferroviaire canadien*

VIA 6309 Restoration progress report

Work continues to progress on VIA Rail 6309, the base colours have been applied as has the VIA logo. Now the detail work, ancillary lettering and clear-coat, number boards, and other finishing touches. It is still not too late to donate to the 6309 restoration fund, you can mail your check to Exporail and be sure to mark it for the 6309 fund. Or call Stéphane St. Marie to donate by credit card at 450-638-1522 local 244. We wish to thank all those who have donated so far.

État du projet de restauration de la VIA 6309

Les travaux continuent de progresser sur la locomotive VIA Rail 6309 : les couleurs de base ont été appliquées de même que le logo VIA. C'est maintenant le temps du travail de détail avec le lettrage, les panneaux numérotés et autres touches de finition. Il n'est pas trop tard pour faire un don destiné au fonds de restauration 6309 : vous pouvez envoyer votre chèque à Exporail et vous assurer de le cocher pour le fonds 6309 ou bien appelez Stéphane Ste-Marie pour faire un don par carte de crédit au 450-638-1522, poste 244. Nous tenons à remercier tous ceux qui ont fait des dons jusqu'à présent.



CRHA Archives

We received a confirmation of a grant from Library and Archives Canada for \$41,598 to continue the work of finding and digitizing all the nitrate photo negatives in the collection, which then allows us to segregate them in a freezer to prevent possible spontaneous combustion and deterioration. An archival technician will be employed for most of a year to do this, under the supervision of Mylène Bélanger, who was instrumental in putting the grant request together.



Archives ACHF

Nous avons reçu confirmation d'une subvention de 41 598 \$ de Bibliothèque et Archives Canada pour poursuivre le travail de recherche et de numérisation de tous les négatifs photographiques en nitrate de la collection, ce qui nous permettra par la suite de les séparer dans un congélateur pour prévenir toute combustion spontanée et toute détérioration. Un technicien en archivistique sera embauché pour ce travail pendant la majeure partie de l'année, sous la supervision de Mylène Bélanger, qui a joué un rôle déterminant dans l'élaboration de la demande de subvention.

CRHA Division News

Esquimalt and Nanaimo Division



The E&N Division held its General Meeting and AGM on Jan 26th. At the meeting Scott McCormick was elected President, Jack Peake, VP, Jim Sturgill Jr., Treasurer and Glenn Migneault, Secretary. Bill Walker, Jim Sturgill Sr and Micheal Goodhelpson were elected as directors.

Meetings were limited to one in 2018 and this related to access (or actually NO access) to the Port Sub and the issues with IHS in control of the track. This year the plan is to hold a minimum of four regular meetings per BC's revised Society Act. They will be held in January, April, July,

Nouvelles des divisions de l'ACHF

Division d'Esquimalt et Nanaimo

In 2017 the E&N Division brought two boxcars to the site that will be on permanent display. The boxcar pictured is a CPR 40 foot newsprint car built in 1957 that we are restoring to original appearance. The car is pictured on the turntable at the roundhouse last year shortly after repainting and lettering. (Not all lettering was in place at the time of this photo).

En 2017, la Division E&N a transporté deux wagons couverts sur le site où ils seront exposés en permanence. Celui qui est illustré est un wagon à papier journal, d'une longueur de 40 pieds, du Canadien Pacifique, construit en 1957 que nous restaurons à son aspect initial. Le véhicule a été photographié sur le pont tournant de la rotonde l'année dernière, peu de temps après avoir été repeint et lettré. (Le lettrage n'était pas tout à fait terminé au moment de cette photo).

La Division E&N a tenu son assemblée générale le 26 janvier. Scott McCormick a été élu président, Jack Peake, vice-président, Jim Sturgill Jr, trésorier et Glenn Migneault, secrétaire. Bill Walker, Jim Sturgill Sr et Micheal Goodhelpson ont été élus comme administrateurs.

Une seule réunion a eu lieu en 2018 et elle portait sur l'accès (ou en fait, aucun accès) à la subdivision Port et sur les questions relatives au contrôle de la voie par IHS. Cette année, il est prévu de tenir au moins quatre réunions régulières conformément à la Loi révisée sur les sociétés de la Colombie-Britannique. Elles se tiendront les troisièmes

October on the third Saturday of the month.

It was also reported that Division has a great working relationship with CEO Larry Stevenson of the Island Corridor Foundation. The Foundation is currently drafting a letter to Government to be able to apply for funding to repair the Island Corridor trackage.

With regards to the Port Sub, the Foundation will be meeting with IHS, the City of Port Alberni and the Division, to see where everyone fits into taking care of the Port Sub in near future. Again the top priority is to get funding in place. A motion was also adopted to send ICF a letter to request access to the tracks from Parksville to Coombs as a starter for speeder access.

There was also a report on the Division's Coombs Spur Project. The spur was built by volunteers with the help of Ken Fyfe, David Gadd, donated materials from APR, gravel and ballast from the local gravel pits in Nanaimo, and Errington. Prior to building the spur, SVI had quoted \$2.1 million to build it however the total cost due to volunteer labour and donated materials brought the project in at under \$12,000.

The Division cabooses, currently at the FMC spur, must be moved to reduce the rental of \$105.00 per month. The Division is looking into a solution.

samedis des mois de janvier, avril, juillet et octobre.

On rapporte également que la Division entretient d'excellentes relations de travail avec le PDG Larry Stevenson de l'Island Corridor foundation. La Fondation rédige actuellement une lettre à l'intention du gouvernement afin de pouvoir présenter une demande de financement pour la réparation des voies ferrées du corridor de l'île.

En ce qui concerne la subdivision Port, la fondation rencontrera l'IHS, la Ville de Port Alberni et la Division, pour voir ce que chacun peut faire pour prendre soin de la subdivision dans un avenir proche. Encore une fois, la priorité absolue est d'obtenir le financement nécessaire. Une motion a également été adoptée en vue d'envoyer à la ICF une lettre pour demander l'accès aux voies ferrées de Parksville à Coombs en tant que point de départ pour un accès en draine.

Il y a également eu un rapport sur le projet de l'embranchement Coombs de la Division. L'embranchement a été construit par des bénévoles avec l'aide de Ken Fyfe et de David Gadd, de dons de matériaux provenant de APR et de gravier et de ballast des carrières de Nanaimo et Errington. Avant la construction de l'embranchement, SVI avait estimé à 2,1 millions de dollars le coût total de sa construction, mais le coût total grâce au travail bénévole et aux dons de matériaux a fait passer le projet à moins de 12 000 dollars.

Le fourgon de queue de la Division, actuellement à l'embranchement FMC, doit être déplacé pour réduire le loyer de 105,00 \$ par mois. La Division est à la recherche d'une solution.

BACK COVER TOP: It may be CN's 100 Th. anniversary, but it's business as usual. A road-weary pair of GE Dash 9s head up Train 395 at 11:26 on June 6, 2019 in Komoka, Ontario. Don McQueen

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Cela a beau être le 100e anniversaire du CN, les affaires continuent! Le 6 juin 2019, à 11 h 26, une paire de diesels GE Dash 9 de piètre apparence est en tête du train numéro 395 à Komoka, Ontario. Don McQueen

BACK COVER BOTTOM: Some of the National Railway Historical Society's (NRHS) rolling stock collection in happier times appearing as the Okanagan Express crossing the Trout Creek Trestle near Summerland, British Columbia on May 23, 1983. The charter operated from Vancouver to Penticton BC on that day. John Day

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Lors de jours meilleurs, quelques voitures de la collection de matériel roulant de la National Railway Historical Society (NRHS) sont visibles, formant le convoi « Okanagan Express » alors qu'il traverse le pont sur chevalets au-dessus de la rivière Trout Creek près de Summerland, Colombie-Britannique, le 23 mai 1983. Ce jour-là, le train nolisé voyageait de Vancouver à Penticton. John Day

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 site :

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



CANADIAN RAIL

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

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

