

# CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 614

MAY – JUNE 2023 | MAI – JUIN 2023

- Life and Death of the Newfoundland Railway - Part 1
- Trolleys to the Coasters - Part 2
- Stan's Photo Gallery
- Business Car

- Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve - Partie 1
- En tramway vers les manèges - Partie 2
- Les photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire



# CANADIAN RAIL CANADIEN

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

- 131** Life and Death of the Newfoundland Railway - Part 1 /  
*Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve - Partie 1* by / par Ted Bartlett
- 151** Trolleys to the Coasters - Part 2 / *En tramway vers les manèges - Partie 2*,  
by / par Douglas N W Smith and/et J R Thomas Grumley
- 177** Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan*, by / par Stan J Smail
- 189** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps, and other material. Please send all submissions to : Peter Murphy, Ph8-80 Ch. Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). No payment can be made for a submission, but its author will be given credit for the material submitted, if published. The latter will be returned on request. Remember that "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

*Rail canadien a un besoin constant de nouvelles, d'articles, de données historiques, de photographies, de cartes et autres. Envoyez, s'il vous plaît, toute soumission à Peter Murphy, Ph8-80 Ch Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). Aucun paiement ne peut être fait pour une soumission, mais il sera donné crédit à l'auteur(e) pour celle-ci, si publiée. Le matériel soumis sera retourné sur demande. Rappelez-vous que « Les connaissances ont peu de valeur si elles ne sont pas partagées avec d'autres ».*

COEDITORS / ÉDITEURS: Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

LAYOUT / MISE EN PAGE: Gary McMinn

CARTOGRAPHER / CARTOGAPHE: David Scott

ENGLISH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES ANGLAISES:  
Garth Stevenson, Frank Koustrup

FRENCH TRANSLATION / TRADUCTION FRANÇAISE : Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure, Jacques Loiselle, Lorence Toutant, Luc Coté

FRENCH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

PRINTING AND DISTRIBUTION / IMPRESSION ET DISTRIBUTION:  
Impression Expo

To become a member of the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, send your request and payment to: / Pour devenir membre de l'ACHF, ce qui inclut un abonnement à Rail canadien, postez votre demande et paiement à: CRHA Membership Services / Services aux membres de l'ACHF, 110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec, Canada, J5A 1G7

Membership dues for 2023 / Frais d'adhésion pour 2023:

Canada / Canada: \$50.00 CND (taxes inc.) / 50,00 \$ CND (taxes inc.)

United States / États-Unis: \$50.00 US / 50,00 \$ US

Other countries / Autres pays: \$85.00 CND / 85,00 \$ CND

FRONT COVER: A winter excursion out of Montreal sponsored by the St. Lawrence Valley Railway Society in February 1970 featured famous 4-8-4 6218 and an all heavyweight consist. CNR 6218 is about to perform a runpast for the faithful near St. Bruno, Quebec on the CNR St. Hyacinthe Subdivision. DW Clark

PAGE COUVERTURE : En février 1970, une excursion d'hiver à partir de Montréal commanditée par la St. Lawrence Valley Railway Society a mis en vedette la fameuse 6218 et un convoi entièrement formé de voitures de type lourd. La locomotive est sur le point de faire un passage pour les fidèles amateurs près de Saint-Bruno, sur la subdivision St. Hyacinthe du CNR. D. W. Clark

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](http://www.exporail.org) or by telephone at 450-638-1522  
L'ACHF peut être contactée à son site web : [www.exporail.org](http://www.exporail.org) ou par téléphone au 450-638-1522  
CRHA / ACHF 110 rue Saint-Pierre, Saint-Constant, Québec, Canada J5A 1G7

# The Life and Death of the Newfoundland Railway / *Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve*

## Part 1, Narrow Gauge on an Island / *Partie 1, Une voie étroite sur une île*

By/Par Ted Bartlett

With files from T G Ford (1874-1956) / *avec des dossiers de T. G. Ford (1874-1956)*

French version / *Version française* : Jean-Maurice Boissard

This summer marks the 125th anniversary of the completion and opening of the narrow gauge railway across the island of Newfoundland, and the inauguration of ferry service between Port aux Basques and North Sydney, Nova Scotia. Sadly, 2023 is also the 35th anniversary of the permanent closure of the line, and the start of removing rails from the 547-mile right-of-way.

The ferry service, of course, continues to operate. It's a constitutional obligation of the federal government, undertaken as part of the Terms of Union under which Newfoundland became Canada's tenth province in 1949. Although Ottawa also accepted responsibility for operating the railway, which it entrusted to the Crown corporation Canadian National, the terms of this agreement were much less clear, and eventually paved the road (no pun intended) to abandonment.

In this issue, CRHA member Ted Bartlett, an ex-pat Newfoundlander now living in Moncton New Brunswick, retells the story of what was a highly ambitious undertaking for an economically challenged but self-governing British colony. Indeed, some historians maintain that it was the financial burden of building, operating and maintaining the railway that ultimately led to Newfoundland's loss of independence in 1933, and its destiny as part of Canada 16 years later. Others sharply disagree, pointing to industrial development in the island's interior that could never have occurred without it.

Cet été marque le 125<sup>e</sup> anniversaire de l'achèvement et de l'ouverture du chemin de fer à voie étroite à travers l'île de Terre-Neuve et l'inauguration du service de traversier entre Port-aux-Basques et North Sydney, en Nouvelle-Écosse. Malheureusement, 2023 est également le 35<sup>e</sup> anniversaire de la fermeture définitive de la ligne et le début du retrait des rails de l'emprise de 880 km.

Le service de traversier, bien sûr, continue de fonctionner. Il s'agit d'une obligation constitutionnelle du gouvernement fédéral, prise dans le cadre des Conditions de l'Union en vertu desquelles Terre-Neuve est devenue la dixième province du Canada en 1949. Bien qu'Ottawa ait également accepté la responsabilité de l'exploitation du chemin de fer, qu'il a confiée à la société d'État du Canadien National, les conditions de cet accord étaient beaucoup moins claires et ont finalement ouvert la voie (sans jeu de mots) à l'abandon.

Dans ce numéro, Ted Bartlett, membre de l'ACHF, un Terre-Neuvien expatrié vivant maintenant à Moncton, au Nouveau-Brunswick, raconte l'histoire de ce qui fut une entreprise très ambitieuse pour une colonie britannique en difficulté économique, mais autonome. En effet, certains historiens soutiennent que c'est le fardeau financier de la construction, de l'exploitation et de l'entretien du chemin de fer qui ont finalement conduit à la perte d'indépendance de Terre-Neuve en 1933 et à son destin en tant que partie du Canada 16 ans plus tard. D'autres sont fortement en désaccord, soulignant que le développement industriel à l'intérieur de l'île n'aurait jamais pu se produire sans le chemin de fer.

This eastbound cross-island express is set to depart from Port aux Basques in the early 1900's, hauled by one of the Reid Newfoundland railway's newest ten-wheelers. The ferry SS Bruce appears in the background, at right. A R Penney collection

*Cet express traversant l'île en direction est prêt à partir de Port-aux-Basques au début des années 1900, tiré par l'un des plus récents « Ten-Wheelers » du chemin de fer Reid. Le ferry SS Bruce apparaît à l'arrière-plan, à droite. Collection de A. R. Penney*



Ted's approach is a little different from most other versions of the Newfoundland Railway story. In addition to borrowing from information published by other researchers, he incorporates first-hand accounts from his maternal grandfather, who was intimately involved with preparing the line for service 125 years ago, and who was tasked with opening the station at Port aux Basques. Like his grandson, Tom Ford had a strong sense of history, which led him to instigate an unofficial last spike ceremony when the job was done. Because it was his idea, his co-workers apparently insisted that he should be the one to drive the last spike.

Tom did not remain for long in Port aux Basques. By the following summer he was working as a train dispatcher in St. John's, and ultimately served for many years as the Reid Newfoundland Company's agent in his hometown of Harbour Grace. He resigned from the railway in 1919 to accept an appointment as collector of His Majesty's Customs. However, he left his mark at the station where he first served. Until the very end of telegraphy, the 'office signal' for Port aux Basques was his initial – F.

He also continued his life-long love affair with all things rail, which he enthusiastically passed on to his grandson. Among Ted's inherited artifacts is a manuscript dated March 6, 1929 – the text of a speech which Tom delivered to a service club in Harbour Grace. He had described the presentation as "a racy narrative" written with little research beyond his own memory. The accompanying story includes selected quotes recalling Tom's experiences from three decades earlier. The speech also included some of his visions for the railway's future; he clearly did not foresee its eventual demise less than 60 years in the future.

The following story is the first installment of what is planned to be a continuing occasional series entitled *Narrow Gauge on an Island*. This episode chronicles the early history of the Newfoundland Railway from its origins in 1881 through the era of the Reid Newfoundland Company, which ended a century ago on July 1, 1923. On that date the narrow-gauge line and its associated marine service became an agency of the colonial government, and would remain so until Confederation with Canada.

The remainder of the Newfoundland Railway's story will be told in a future issue of *Canadian Rail*.

### **Narrow Gauge on an Island**

The evening of June 30, 1898, must have been a tremendously exciting occasion for Tom Ford, station agent at Port aux Basques, Newfoundland. Already a seasoned railroader at age 24, he'd lived a remarkably adventurous life. He'd crossed the Atlantic as a crew member on the brigantine *Kestral* when he was just 14, and spent several summers engaged in the seasonal cod fishery on the isolated coast of Labrador. In 1891 he hired out as a brakeman with the original Newfoundland

La vision de Ted est un peu différente de la plupart des autres versions de l'histoire du Newfoundland Railway. En plus d'emprunter des informations publiées par d'autres chercheurs, il incorpore des témoignages de première main de son grand-père maternel, qui a été intimement impliqué dans la préparation de la ligne pour le service, il y a 125 ans, et qui a été chargé d'ouvrir la gare de Port-aux-Basques. Comme son petit-fils, Tom Ford avait un sens profond de l'histoire, ce qui l'a amené à organiser une cérémonie non officielle du dernier crampon une fois le travail terminé. Parce que c'était son idée, ses collègues ont apparemment insisté pour que ce soit lui qui le fasse.

Tom n'est pas resté longtemps à Port-aux-Basques. L'été suivant, il travaillait comme répartiteur de train à St. John's et a finalement servi pendant de nombreuses années comme agent de la Reid Newfoundland Company dans sa ville natale de Harbour Grace. Il a démissionné du chemin de fer en 1919 pour accepter un poste de percepteur des douanes de Sa Majesté. Cependant, il a laissé sa marque au poste où il a servi pour la première fois. Jusqu'à la toute fin de la télégraphie, « l'indicatif du bureau » pour Port-aux-Basques était son initiale : F.

Il a également poursuivi son histoire d'amour avec tout ce qui concerne le rail, qu'il a transmise avec enthousiasme à son petit-fils. Parmi les artefacts hérités de Ted se trouve un manuscrit daté du 6 mars 1929 - le texte d'un discours que Tom a prononcé dans un club social à Harbour Grace. Il avait décrit la présentation comme « un piquant récit » plus fondée sur sa propre mémoire que sur quelques recherches. Elle s'accompagne de citations sélectionnées rappelant les expériences de Tom au cours des trois dernières décennies. Le discours comprenait également certaines de ses visions pour l'avenir du chemin de fer; il n'avait clairement pas prévu sa disparition éventuelle dans moins de 60 ans.

L'histoire qui suit est le premier épisode de ce qui devrait être une série occasionnelle continue intitulée *Narrow Gauge on an Island* (Une voie étroite sur une île). Cet épisode relate l'histoire des débuts du chemin de fer de Terre-Neuve depuis ses origines en 1881 jusqu'à l'époque de la Reid Newfoundland Company qui a pris fin il y a un siècle, le 1er juillet 1923. À cette date, la ligne à voie étroite et son service maritime associé sont devenus une agence du gouvernement colonial, et le resteront jusqu'à la Confédération avec le Canada.

La suite de l'histoire du chemin de fer de Terre-Neuve sera racontée dans un prochain numéro du *Rail canadien*.

### **Une voie étroite sur une île**

La soirée du 30 juin 1898 a dû être une occasion extrêmement excitante pour Tom Ford, agent de gare à Port-aux-Basques, Terre-Neuve. Déjà cheminot chevronné

Railway, at one point escaping serious injury in a tragic train wreck that claimed the life of the locomotive engineer. Perhaps prompted by the hazards and hardships of responding in all kinds of weather to the whistle signal to apply hand brakes, connecting cars with highly dangerous link-and-pin couplers, and even having on occasion to fill an engine's tender by hand with a bucket, he learned Morse code and carved out a new career with the railway as a telegrapher. This choice ultimately placed him front and centre at the dawn of a new era.

When Tom made his first trip as brakeman, the narrow gauge line – built and operated on a shoestring – ran only from St. John's to what was then by far the second-largest town on the island, Harbour Grace, where Tom had been born and raised. But already many rail advocates had recognized that the greatest potential lay in opening access to the timber and mineral resources of the island's interior, and eventually extending the line all the way to the west coast and a ferry connection with Canada.

To set the stage for the milestone event of 1898, let's retrace Tom's version of history, as told to an audience in Harbour Grace some three decades after the fact. He shared this quote from the Speech from the Throne that opened the 1875 session of the self-governing colony's Legislature:

“The period seems to have arrived when a question which has for some time engaged public discussion, viz. the construction of a railway across the Island to St. George's Bay, should receive a practical solution. As a preliminary to this project, a proposition will be submitted to you for a thorough survey to ascertain the most eligible line and with a view to the further enquiry, whether the Colony does not possess within itself the means of inducing capitalists to undertake this great enterprise of progress.”

The honourable members did indeed approve that proposition during the session. A sum of money was voted, and a cursory survey was made by a crew supervised by none other than the legendary Sandford Fleming. The outcome indicated that the project was feasible, and that there were no difficult engineering feats to be encountered. In fact, the report recommended that the line be built to standard gauge, advice that – had it been followed – might have prevented many future issues and expenses. There was one potential challenge, however, as the island's west coast was part of the so-called 'French Shore' where France enjoyed fishing rights negotiated in a long-standing treaty. The French were anything but supportive, viewing this project as a threat to their entrenched rights. And, there were the inevitable political considerations.

“Of course, there was a great deal of opposition, like there is with every proposition which involves

à 24 ans, il a vécu une vie singulièrement aventureuse. Il a traversé l'Atlantique en tant que membre d'équipage sur le brigantin Kestral alors qu'il n'avait que 14 ans et passé plusieurs étés à la pêche saisonnière de la morue sur la côte isolée du Labrador. En 1891, il est embauché comme serre-frein par le premier chemin de fer de Terre-Neuve, survivant à des blessures graves dans un accident de train tragique qui a coûté la vie au mécanicien de la locomotive. Peut-être motivé par les dangers et les difficultés de répondre par tous les temps au signal du sifflet pour serrer les freins à main, accrocher les voitures avec des attelages très dangereux à barre et goupille et même à l'occasion remplir avec ses bras et un seau le tender d'une locomotive, il apprend le code Morse et se taille une nouvelle carrière dans le chemin de fer en tant que télégraphiste. Ce choix le place finalement au premier plan à l'aube d'une nouvelle ère.

Lorsque Tom fait son premier voyage en tant que serre-frein, la ligne à voie étroite – construite et exploitée avec peu de moyens – ne reliait St. John's qu'à ce qui était alors de loin la deuxième plus grande ville de l'île, Harbour Grace, où Tom est né et a été élevé. Mais déjà, de nombreux défenseurs du rail avaient reconnu que le plus grand potentiel résidait dans l'ouverture de l'accès aux ressources forestières et minérales de l'intérieur de l'île, et éventuellement l'extension de la ligne jusqu'à la côte ouest avec une liaison par ferry avec le Canada.

Pour préparer le terrain pour l'événement marquant de 1898, retraçons la version de l'histoire de Tom, telle qu'elle a été racontée à un public à Harbour Grace quelque trois décennies après les faits. Il a partagé cette citation du discours du trône qui a ouvert la session de 1875 de l'Assemblée législative de la colonie autonome :

« Nous sommes arrivés à un moment où une question qui a pendant un certain temps engagé le débat public, à savoir si la construction d'un chemin de fer traversant l'île jusqu'à George's Bay devait trouver une solution pratique. Comme préliminaire à ce projet, une proposition vous sera soumise pour une étude approfondie afin de déterminer la ligne la plus probable et en vue de l'enquête ultérieure, si la Colonie ne possède pas en elle-même les moyens d'amener les capitaux pour entreprendre ce grand projet vers le progrès. »

Les parlementaires approuvent effectivement cette proposition au cours de la session. Une somme d'argent est votée et une enquête sommaire est faite par une équipe supervisée par nul autre que le légendaire Sandford Fleming. Le résultat indique que le projet est réalisable et qu'il n'y a pas d'obstacles techniques difficiles à surmonter. En fait, le rapport recommande que la ligne soit construite à l'écartement standard, un conseil qui – s'il avait été suivi – aurait pu éviter de nombreux problèmes et dépenses futurs. Il y a cependant un défi potentiel, car la



This bridge reconstruction operation, believed to date from the early 1890's, was photographed along the shoreline of Conception Bay, about 20 miles west of St. John's, on the route of the original railway line to Harbour Grace. AR Penney collection

*Cette opération de reconstruction du pont, dont on pense qu'elle date du début des années 1890, a été photographiée le long du rivage de Conception Bay, à environ 32 km à l'ouest de St. John's, sur le tracé de la voie ferrée d'origine vers Harbour Grace. Collection A. R. Penney*

spending public funds,” Tom observed. But they were overcome, and in 1880 a more detailed survey was undertaken for a somewhat circuitous route from St. John's to Harbour Grace.

“Tenders were received from various capitalists for the construction of the line, so the Premier (Sir William Whiteway) moved a resolution to refer the consideration of the several proposals to a joint committee. A provisional contract was made, and a charter granted to the Newfoundland Railway Company, who were Americans.

“The charter provided for the building of a narrow gauge (42”) railway of thirty-five pound rails from St. John's to Notre Dame Bay, with a branch to Harbour Grace via Whitbourne and Tilton, in all about 340 miles, for a consideration of 5000 acres of land, and a mail subsidy of \$530.00 per mile, per annum, for 35 years.

“The first sod was turned on August 9, 1881, at Hoylestown in the east end of St. John's. Bonds of the company were floated in England, and with the money thus obtained, the start was made. But alas, by mismanagement and extravagance, the funds were soon dissipated and but sixty miles were completed when the company defaulted. The line therefore reverted to the English bond holders, who completed the line to Harbour Grace, eighty-four miles in all, by November 1884. This left the colony with the experience and a lawsuit which absorbed thousands of the taxpayers' dollars in the succeeding years.

“The Whiteway Government, after being defeated at the polls, was replaced by the Thorburn government in

côte ouest de l'île fait partie de la soi-disant « French Shore » (côte française) où la France bénéficie de droits de pêche négociés dans un traité de longue date (NdT : Traité d'Utrecht, 1713). Les Français étaient tout sauf favorables à ce projet, le considérant comme une menace pour leurs droits bien établis. Et il y avait les inévitables considérations politiques.

« Bien sûr, il y a beaucoup d'opposition, comme il y en a avec toute proposition impliquant la dépense de fonds publics », fait remarquer Tom. Mais elles seront surmontées et, en 1880, une enquête plus détaillée sera entreprise pour un tracé quelque peu détourné de St. John's à Harbour Grace.

« Des offres sont reçues de divers financiers pour la construction de la ligne, de sorte que le premier ministre, Sir William Whiteway, propose une résolution pour renvoyer l'examen de plusieurs propositions à un comité mixte. Un contrat provisoire est conclu et une charte accordée à la Newfoundland Railway Company, une compagnie américaine.

« La charte prévoyait la construction d'un chemin de fer à voie étroite de 1,07 m avec des rails de trente-cinq livres au yard entre St. John's et Notre Dame Bay, avec un embranchement à Harbour Grace via Whitbourne et Tilton, en tout environ 547 km, avec en contrepartie, 2000 hectares de terre et une subvention pour le transport de courrier de 330 \$/km par année, pendant 35 ans.

« La première pelletée de terre est levée le 9 août 1881 à Hoylestown dans l'est de St. John's. Des obligations de la compagnie sont émises en Angleterre, et avec l'argent ainsi obtenu, on peut commencer. Mais hélas, à cause d'une mauvaise gestion et de dépenses extravagantes, les fonds sont rapidement gaspillés et seulement 96 km sont réalisés lorsque la société fait défaut. La ligne revient donc aux détenteurs d'obligations anglais, qui l'achèvent jusqu'à Harbour Grace, 135 km en tout, en novembre 1884. Cela laissera à la colonie l'expérience et un procès qui coûtera des milliers de dollars aux contribuables durant les années suivantes.

« Le gouvernement Whiteway qui a inauguré le chemin de fer est défait aux urnes en 1885 par le gouvernement Thorburn, qui entreprend la construction d'un embranchement de 42 km entre Whitbourne et Placentia en 1886. Il tente également de prolonger la ligne principale jusqu'à Notre Dame Bay, mais comme il s'agit d'un ouvrage public présidé par une commission et financé par le trésor public, il s'avère trop coûteux et est abandonné après son arrivée à Rantem, à environ 53 km.

« En 1889, Sir William Whiteway, le 'Grand Vieil Homme' du chemin de fer, est de nouveau au pouvoir et il décide de pousser la voie jusqu'au bout, à Notre Dame Bay, mais cette fois il confiera le contrat à un entrepreneur réputé. Parmi ceux qui répondent à l'appel d'offres se trouve M. R. G. Reid de Montréal, qui a très honorablement

1885, which set about the building of a 26-mile branch from Whitbourne to Placentia in 1886. They also attempted a continuation of the main line on to Notre Dame Bay, but as this was a public work presided over by a commission and financed out of the public treasury, it proved too costly and was abandoned after grading to Rantem (about 33 miles).

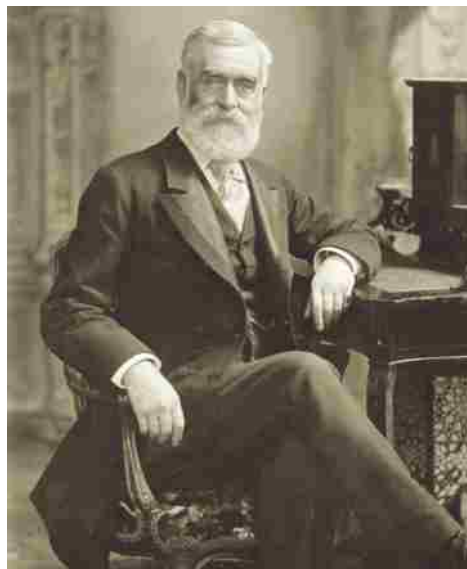
“In 1889, Sir William Whiteway, the Grand Old Man of the Railroad, was again in power and it was decided to push the railway to Notre Dame Bay to a finish, but this time to join the contract to a reputable contractor. Among those who responded to the appeal for tenders was Mr. R G Reid of Montreal, who had very creditably performed some heavy contracts in the construction of the CPR through Canada. (He had also built the Grand Narrows swing bridge on the Intercolonial Railway in Cape Breton.)

“His tender for \$15,600 per mile in Newfoundland 3.5% bonds, payable in forty years was accepted. This contract was signed in 1890, the mileage involved being 280. (The project was variously referred to as the Newfoundland Northern & Western Railway or the Hall's Bay Railroad).

This was completed in 1893, but it then became apparent that the railway, to prove of any advantage to the country, should be continued west to Port aux Basques, this being the nearest point to the continent of North America. Accordingly, another contract was negotiated with Mr. Reid on the same terms as the former and the line was all but completed by the fall of 1897.”

And at that point the colonial government, which had previously taken control of the original Newfoundland Railway to Harbour Grace, asked R G Reid to manage the entire rail system.

That's where Tom Ford's personal role in our story begins. There was still considerable work to be



The visionary Prime Minister Sir William Whiteway is credited as the driving force behind construction of the Newfoundland Railway. Queen Elizabeth II Library, Memorial University

*Le premier ministre visionnaire, Sir William Whiteway, est considéré comme le moteur de la construction du chemin de fer de Terre-Neuve. Queen Elizabeth II Library, Memorial University*



Scottish-born Robert G Reid enjoyed an excellent reputation as a railway builder, with particular expertise in bridge construction. Newfoundland Provincial Archives / The Rooms

*Robert G. Reid, écossais de naissance, jouit d'une excellente réputation dans la construction ferroviaire et en particulier, dans l'expertise des ponts. Archives provinciales de T.-N.-L./The Rooms*

exécuté de gros contrats dans la construction du CPR à travers le Canada. Il a également construit le pont tournant de Grand Narrows sur le chemin de fer Intercolonial au Cap-Breton.

« Son offre de 9700 \$/km en obligations de Terre-Neuve à 3,5 %, payables en quarante ans, est acceptée. Ce contrat est signé en 1890, la distance prévue étant de 450 km. (Le projet est parfois appelé le Newfoundland Northern & Western Railway ou le Hall's Bay Railroad.)

Ce contrat sera achevé en 1893, mais il devient alors évident que le chemin de fer, pour prouver qu'il sera réellement avantageux pour le pays, devrait être poursuivi vers l'ouest jusqu'à Port-aux-Basques, le point le plus proche du continent américain. En conséquence, un autre contrat est négocié avec M. Reid aux mêmes conditions que le premier et la ligne sera pratiquement achevée à l'automne 1897.»

À ce moment-là, le gouvernement colonial, qui a précédemment pris le contrôle du premier chemin de fer de Terre-Neuve à Harbour Grace, demande à R. G. Reid de gérer l'ensemble du système ferroviaire.

C'est alors que commence le rôle personnel de Tom Ford dans notre histoire. Il reste encore beaucoup de travail à faire avant que la ligne complète puisse être mise en service et avant que l'élégant SS Bruce, spécialement construit en Écosse pour la traversée du détroit de Cabot, puisse effectuer son voyage inaugural à partir de Port-aux-Basques. En conséquence, un train de travaux est assemblé, avec l'expertise et l'équipement à bord pour s'occuper de toute construction inachevée, réparer les défauts et généralement préparer la ligne pour le service de passagers à travers le pays. Tom faisait partie de l'équipe, dans ce qu'il décrira plus tard comme la « quadruple capacité d'opérateur de télégraphe,



This Baldwin-built 2-6-0 locomotive was delivered to R G Reid during construction of the rail line toward Hall's Bay. Note the lettering on the tender – a branding that did not last for long. AR Penney collection

*Cette Baldwin 2-6-0 est livrée à R.G. Reid durant la construction de la ligne vers Hall's Bay. Noter l'inscription sur le tender qui ne restera pas très longtemps. Collection de A.R. Penney*

R G Reid (resplendent in bowler hat) stands at centre with a gang of construction workers on the Newfoundland Northern and Western Railway in the early 1890s. The location is believed to be near Southern Harbour, about 90 miles west of St. John's. AR Penney collection

*R. G. Reid (resplendissant en chapeau melon) se tient au centre avec une équipe de travailleurs de la construction sur le Newfoundland Northern and Western Railway au début des années 1890. On pense que l'emplacement se trouve près de Southern Harbour, à environ 145 km à l'ouest de St. John's. Collection de A. R. Penney*



done before the full line could be opened for service, and before the elegant SS Bruce – purpose-built in Scotland for the Cabot Strait crossing – could make her maiden voyage from Port aux Basques. Accordingly, a work train was assembled, with the expertise and equipment on board to take care of any unfinished construction, repair any defects, and generally make the line ready for cross-country passenger service. Tom was part of the crew, in what he would later describe as the “quadruple capacity of telegraph operator, line repairer, timekeeper, and storekeeper.” But he had another and perhaps more significant assignment as well. The Reids had tasked him with opening the station at the line's western terminus, where he was to serve as the first agent - operator. In the meantime, he was to keep head office informed on each day's progress as the work train made its way across the

de réparateur de ligne, de chronométrateur et de magasinier ». Mais il a aussi une autre mission, peut-être plus importante. Les Reid lui ont confié la tâche d'ouvrir la gare du terminus ouest de la ligne, où il devra agir comme premier agent-exploitant. En attendant, il doit tenir le siège social informé de l'avancement de chaque journée pendant que le train de travaux traverse l'île. Il quitte Whitbourne le samedi 23 avril 1898 et franchit la moitié du chemin pour entrer dans le haut pays de l'intérieur de l'île sans rencontrer aucune difficulté sérieuse.

« Il rencontre ses premiers problèmes le dimanche à l'heure du dîner » écrit Tom, « lorsqu'il heurte un banc de neige au pied des Gaff Topsails, faisant tomber les plats de la table au grand désagrément de ceux qui participaient au dîner.

island. They left Whitbourne on Saturday, April 23, 1898, and had passed the half-way mark entering the high country of the island's interior before any serious difficulty was encountered.

"It met its first trouble on Sunday at dinnertime," Tom wrote, "when it bumped into a snowbank at the foot of the Gaff Topsails, knocking the dishes off the table to the no small discomfort of those who were partaking of dinner.

"Eleven or twelve days were spent in getting over the Topsails, a distance of four or five miles, the snow being so hard that the plow could not be used to any great advantage. In some cuts axes had to be used to cut out huge cakes which were carried out of the cut on the shoulders.

"To add to the discomfort, a blinding snowstorm lasting two days was experienced, and many of the men became snow blind and badly sunburnt from the effect of the hot sun on the glistening snow. After the Topsails were conquered, progress was necessarily slow as there were many obstructions in the shape of trees and boulders on the track after the winter, so travelling was done between sunrise and sunset. Nearly every bridge of any importance had to be repaired or straightened, and heavy snow drifts were again encountered at Mount Moriah (near the present-day city of Corner Brook).

"Eventually this train arrived at the main gut of Bay St. George, and found the trestle, which was about 300 feet long, completely gone. This took some 10 or 12 days to build, and after many more delays, some of great and some of minor importance, it arrived at Grand Bay on May 24, about 1½ miles from Port aux Basques, only to find the rock dump across the bay built the previous fall had washed out completely, track and all. This was about ten rails or 300 feet long, so a very large flotilla of boats bringing from a half to one ton of stone were employed, and in about eight or ten days this was re-built, re-railed, and passable."

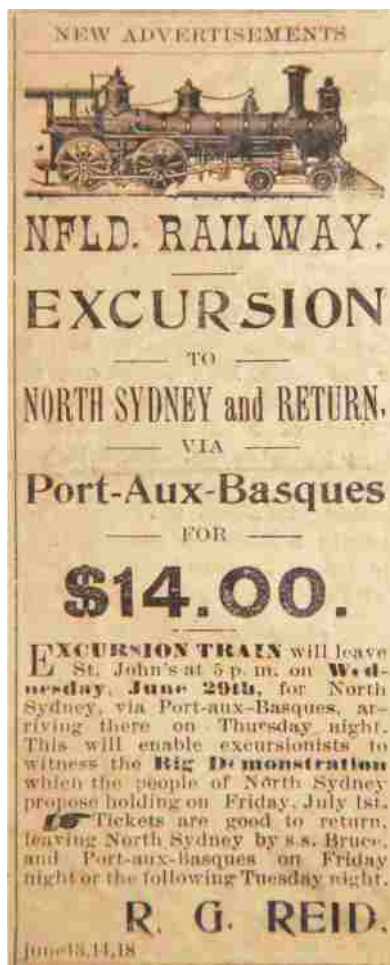
Their difficult journey had taken more than six weeks to complete, but at last the line was ready for through service. Tom wired the good news back to St.

« Il faudra 11 à 12 jours pour franchir les Topsails, une distance de 6 à 8 km, la neige étant si dure que la charrue était inefficace. À certains moments, il a fallu utiliser des haches pour découper d'énormes blocs et les sortir sur les épaules.

« Pour ajouter à l'inconfort, une tempête de neige aveuglante a duré deux jours, et beaucoup d'hommes sont devenus aveugles et gravement brûlés par le soleil à cause de son reflet brûlant sur la neige scintillante. Après la conquête des Topsails, les progrès seront nécessairement lents, car il y a de nombreux obstacles sous forme d'arbres et de rochers sur la voie après l'hiver, donc les mouvements se feront entre le lever et le coucher du soleil. Presque tous les ponts de quelque importance seront réparés ou redressés, et de fortes congères de neige seront de nouveau rencontrées au mont Moriah, près de la ville actuelle de Corner Brook.

« Finalement, ce train arrive dans la tranchée principale de St. George's Bay et trouve le pont sur chevalets, long d'environ 90 m, complètement disparu. Il prendra entre 10 et 12 jours à reconstruire, et après d'autres nombreux retards, plus ou moins importants, le train arrive à Grand Bay le 24 mai, à environ 2,5 km de Port-aux-Basques, finalement pour trouver l'enrochement construit à travers la baie l'automne précédent complètement emporté avec la voie. Le bris étant d'environ 10 rails, ou 90 m, de long, il faudra alors une très grande flottille de bateaux pour apporter une demi à une tonne de pierres, et environ huit ou dix jours pour reconstruire l'emprise, reposer les rails et rendre la voie praticable.»

Leur voyage difficile a duré plus de six semaines, mais la ligne est enfin prête à être mise en service. Tom transmet la bonne nouvelle à St. John's, puis son sens de l'histoire entre en jeu. L'enrochement de Grand Bay n'est pas tout à fait comme Promontory Point ou Craigellachie, et il n'y a aucun dignitaire ou haut responsable de l'entreprise présent. Cependant, il estime qu'il devrait au moins y avoir une cérémonie informelle pour marquer



This newspaper advertisement promoted the inaugural cross-island trip on the Newfoundland Railway, along with the first ferry sailing to North Sydney. It isn't clear if the \$14 fare included sleeping car accommodation. Newfoundland Provincial Reference Library

*Cet encart publicitaire dans le journal annonce le premier voyage à travers l'île par le Newfoundland Railway avec la traversée inaugurale du ferry pour North Sydney. On ne sait pas si les couchettes étaient comprises dans les 14 \$. The NL Provincial Reference Library*

John's, and then his sense of history kicked in. Grand Bay dump wasn't quite Promontory Point or Craigellachie, and there were no dignitaries or high-ranking company officials present. However, he felt that they should at least have an informal ceremony to mark the achievement. His co-workers apparently agreed, and since it was his idea, insisted that he should be the one to drive the last spike.

July 1, 1898, would be Canada's 31st birthday, and a large fair was being planned in North Sydney to celebrate the national holiday. Accordingly, the Reids scheduled their inaugural run to coincide with the occasion, and advertised a special round trip excursion fare.

"The first passenger train from St. John's to connect with the SS Bruce at Port-aux-Basques for North Sydney left St. John's at 7:00 p.m., Wednesday, June 29, 1898, in charge of my old friend and fellow trainman Stephen Howlett. It consisted of one day coach, one diner, and two sleepers. (Some accounts say there were two coaches, and the sleeping cars were named Placentia and Trinity.) The engines of those days being of a very light type, two were arranged for each division, or in all eight engines making four double-headers.



As the first station agent at Port aux Basques, Tom Ford was on hand to welcome the first cross-island passenger train, and oversaw the inaugural sailing of the ferry SS Bruce. Author's collection

*En tant que premier agent de gare à Port-aux-Basques, Tom Ford était sur place pour accueillir le premier train de passagers traversant l'île et a supervisé le voyage inaugural du traversier SS Bruce. Collection de l'auteur*

l'accomplissement. Ses collègues ont apparemment accepté et, puisque c'était son idée, ont insisté pour que ce soit lui qui enfonce le dernier crampon.

Le 1er juillet 1898 était le 31e anniversaire du Canada et une grande foire était prévue à North Sydney pour célébrer la fête nationale. En conséquence, les Reid ont programmé leur trajet inaugural pour coïncider avec l'occasion et ont proposé un tarif spécial d'excursion aller-retour.

« Le premier train de voyageurs de St. John's à rejoindre le SS Bruce à Port-aux-Basques pour North Sydney a quitté St. John's à 19 h, le mercredi 29 juin 1898, sous la responsabilité de mon vieil ami et compagnon de train Stephen Howlett. Il se composait d'un voiture-coach, d'une voiture restaurant et de deux couchettes. Certains récits disent qu'il y avait deux voitures, et les voitures-lits s'appelaient Placentia et Trinity. Les machines de l'époque étant d'un type très léger, deux étaient disposées pour chaque division, ou en tout huit machines faisant quatre têtes doubles.

« Une cinquantaine de dames et messieurs ont embarqué pour assister à la foire de Sydney et le trajet jusqu'à Port-aux-Basques s'est fait en 27 heures et 45 minutes. Ils sont immédiatement montés à bord du SS Bruce à 23 h 15 jeudi. »



Captain Patrick Delaney was in command of the SS Bruce for her inaugural sailing from Port aux Basques on June 30, 1898. Railway Coastal Museum

*Le capitaine Patrick Delaney commandait le SS Bruce pour son départ inaugural de Port-aux-Basques le 30 juin 1898. Railway Coastal Museum*

“About fifty ladies and gentlemen took passage to attend the fair at Sydney and the run to Port aux Basques was made in 27 hours, 45 minutes. They immediately boarded the SS Bruce at 11:15 pm Thursday.”

“I was very pleased to receive my old friend Steve,” Tom told his 1929 audience. However, he did not reveal if any members of the Reid family or other colonial dignitaries were on board that inaugural train or embarked on the Bruce. Although the technology existed, photojournalism was still in its early days; there is no record of any press photographers being present at the station in St. John's for the historic departure, nor are there any eyewitness accounts from the newspapers of the day.

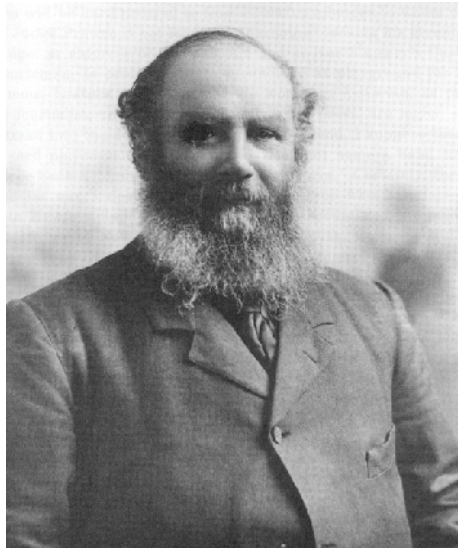
But we do know from other sources that one prominent citizen did make the trip, in the person of recently-retired District Court Judge Daniel W. Prowse. The judge was also a noted historian, who had published the first edition of his landmark *History of Newfoundland* three years previous.

An ardent proponent of the railway, he devoted an entire chapter of the weighty 800-page volume to the project, highlighting what he believed to be its immense potential for the colony.

“A railway policy is always a progressive policy,” Judge Prowse wrote. “Like the proverbial snowball, it gathers strength as it rolls; when once a line is built, however short the distance, it must go forward. Its benefits are so obvious, its accommodation to the public so apparent, its advantages to the great labouring population are so striking, that its extension goes forward as a matter of course.”

Like Tom Ford, he heaped praise on Premier Whiteway for his foresight, and was lavish in his admiration for R G Reid and sons for their dedication and skill in pressing the project to completion. The Prowse history is still highly regarded by both scholarly and casual historians. Originals are prized possessions, and reprints are widely available from mainstream booksellers.

It isn't known whether the station agent and the retired judge actually crossed paths on the wharf at Port aux Basques that historic summer evening. If they actually did, Tom didn't mention it in his 1929 speech, although he would most certainly have had access to the passenger list. While it is strange that press coverage of such a landmark



Judge Daniel W. Prowse, a legendary Newfoundland historian, was a staunch supporter of the railway. He reportedly travelled on that inaugural train and ferry crossing. Newfoundland Provincial Archives / The Rooms

*Le juge Daniel W. Prowse, un historien légendaire de Terre-Neuve, était un fervent partisan du chemin de fer. Il aurait voyagé sur cette première traversée en train et en ferry. Archives provinciales de T.-N.-L. / The Rooms*

« J'ai été très heureux de recevoir mon vieil ami Steve », a déclaré Tom à son assistance en 1929. Cependant, il n'a pas révélé si des membres de la famille Reid ou d'autres dignitaires coloniaux étaient à bord de ce train inaugural ou ont embarqué sur le Bruce. Bien que la technologie existât, le photojournalisme en était encore à ses débuts; il n'y a aucune trace de photographes de presse présents à la gare de St. John's pour le départ historique, et il n'y a pas non plus de témoignages oculaires dans les journaux de l'époque.

Toutefois, nous savons par d'autres sources qu'un citoyen éminent a fait le voyage, en la personne du juge au tribunal de district récemment retraité Daniel W. Prowse. Le juge était également un historien réputé, qui avait publié la première édition de son remarquable ouvrage *History of Newfoundland*, trois ans auparavant. Fervent partisan du chemin de fer, il consacre au projet un chapitre entier du gros volume de 800 pages, soulignant ce qu'il croit être son immense potentiel pour la colonie.

« Une politique ferroviaire est toujours une politique progressiste », a écrit le juge Prowse. « Comme la boule de neige du proverbe, elle se renforce en roulant; une fois qu'une ligne est construite, aussi courte soit-elle, elle doit avancer. Ses avantages sont si évidents, son accueil du public si apparent, ses bénéfices pour la grande population laborieuse si frappants, que son extension va de soi. »

À l'instar de Tom Ford, le juge fait l'éloge du premier ministre Whiteway pour sa prévoyance et se montre dithyrambique dans son admiration pour R. G. Reid et ses fils, pour leur dévouement et leur habileté à mener à bien le projet. L'ouvrage de Prowse est toujours très bien considéré par les historiens universitaires et occasionnels. Les originaux sont des biens précieux et les réimpressions sont largement disponibles auprès des libraires traditionnels.

On ne sait pas si Tom et le juge à la retraite se sont réellement croisés sur le quai de Port-aux-Basques en cette soirée d'été historique. S'ils l'ont fait, Tom ne l'a pas mentionné dans son discours de 1929, bien qu'il aurait très certainement eu accès à la liste des passagers. Si cela peut sembler étrange que la couverture médiatique d'un événement aussi marquant dans l'histoire de la colonie soit tellement mince, Tom a déniché une citation d'un éditorial du *Evening Herald* pour illustrer son histoire.

« Le succès du premier train direct de St. John's à Port-aux-Basques et le transfert vers Sydney par le Bruce marquent une nouvelle époque dans notre histoire en tant

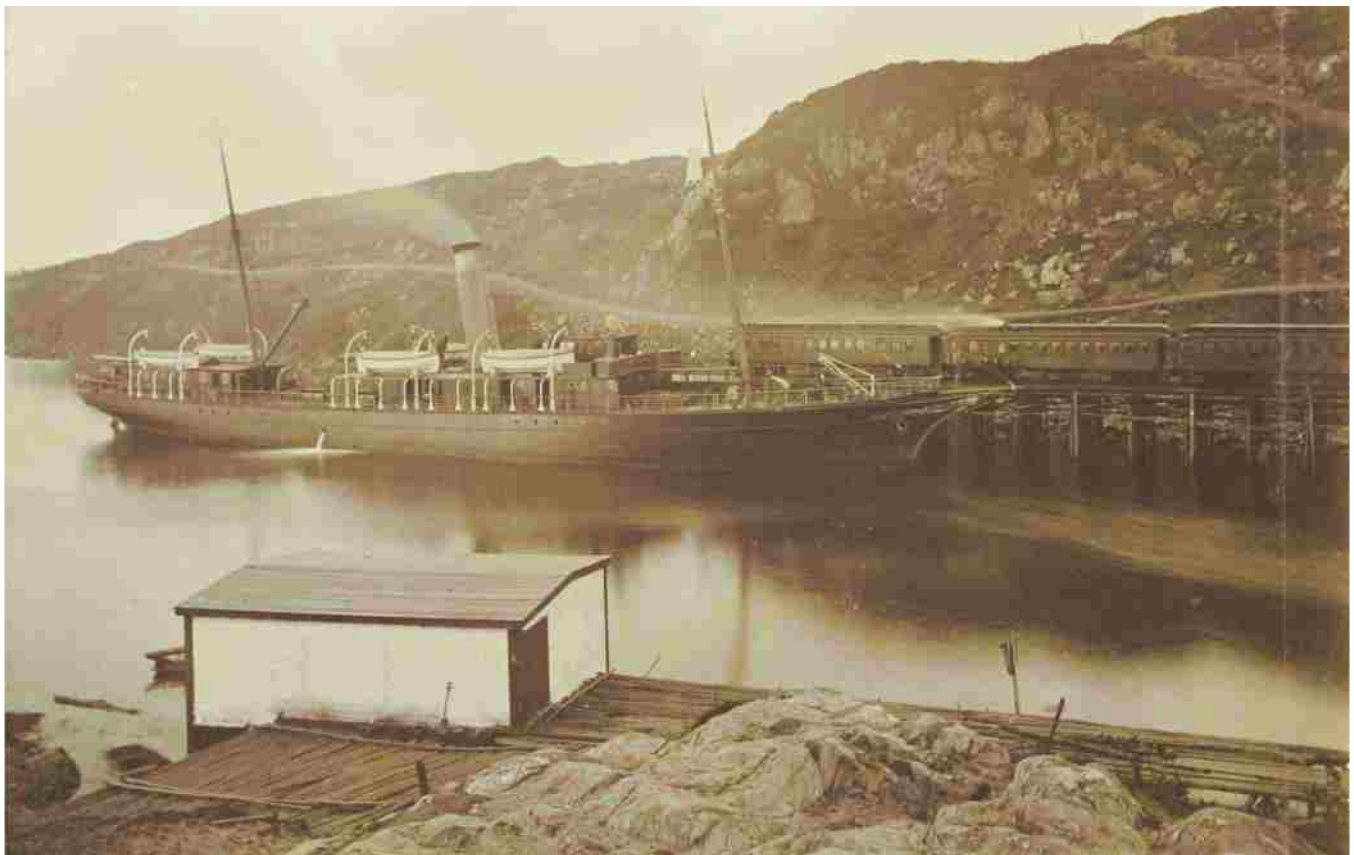
event in the colony's history would be so extremely sparse, Tom did unearth a quote from an Evening Herald editorial when recounting the story.

“The successful run of the first through train from St. John's to Port-aux-Basques and the transfer to Sydney of the Bruce marks a new epoch in our history as a colony. Our great railway enterprise is now completed and we have tri-weekly communications with the American continent. Our next task is to secure the settlement of the interior and the regions through which it runs. We have paid out millions to construct this line, and the whole future of the colony depends upon the success which follows the operation in mining, lumbering, farming, and pulp making in the unknown wilds, and in the number of wealthy tourists, who can be induced to summer here instead of in Europe, and to spend their money among us.”

Certainly the high hopes of R G Reid and his three sons mirrored that optimistic newspaper commentary. They were pleased to sign an agreement with the government to operate the entire 638-mile rail system (including branch lines) for 50 years. Under the controversial 1898 deal, they

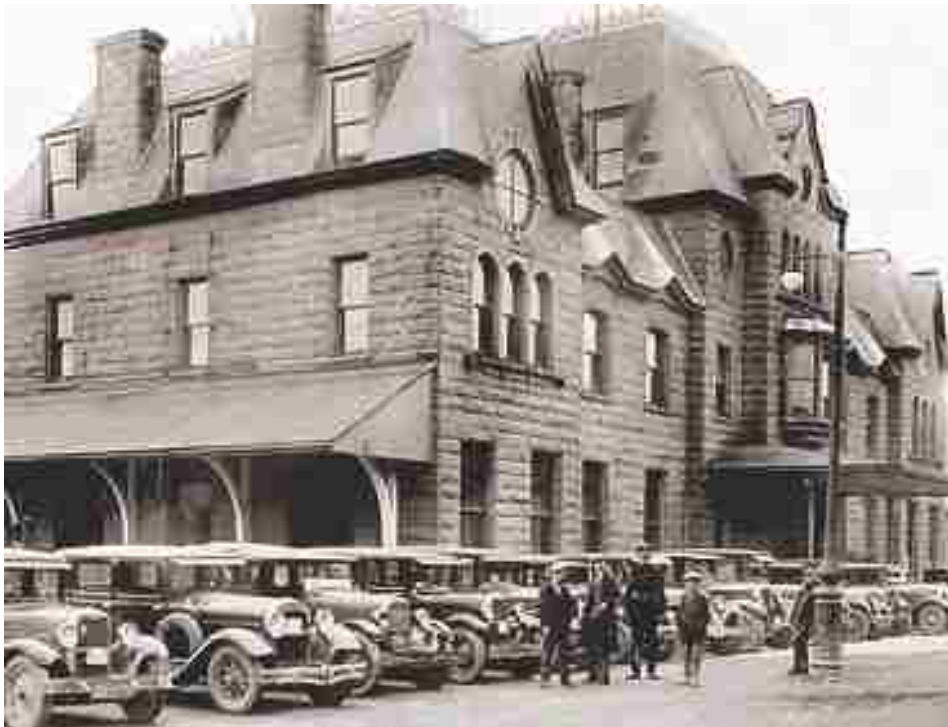
que colonie. Notre grande entreprise ferroviaire est maintenant achevée et nous avons des communications trihebdomadaires avec le continent américain. Notre tâche suivante consiste à assurer le peuplement de l'intérieur et des régions qu'il traverse. Nous avons payé des millions pour construire cette ligne, et tout l'avenir de la colonie dépend du succès qui suit l'opération dans l'exploitation minière, l'exploitation forestière, l'agriculture et la fabrication de pâte dans la nature sauvage, et dans le nombre de riches touristes, qui peuvent être amenés à passer l'été ici plutôt qu'en Europe, et à dépenser leur argent parmi nous.»

Certes, les grands espoirs de R. G. Reid et de ses trois fils reflètent ce commentaire optimiste du journal. Ils sont ravis de signer un accord avec le gouvernement pour exploiter l'ensemble du système ferroviaire de 1027 km y compris les embranchements pendant 50 ans. En vertu de l'accord controversé de 1898, ils devaient recevoir des concessions de terres supplémentaires de 630 hectares/km. Cela s'ajoutait aux 1260 hectares/km accordés dans le contrat de construction de 1893. À la fin des 50 ans, la propriété du chemin de fer devait revenir à la famille Reid, en



The SS Bruce and a connecting train are shown in this early 20th Century view of Port aux Basques. Note the open-platform design of the passenger cars, which must have resulted in a precarious passage for travellers walking to the diner as the train trundled along the roller-coaster right-of-way. Newfoundland Provincial Archives/The Rooms

*Le SS Bruce et un train de correspondance sont illustrés dans cette photo du début du 20e siècle de Port-aux-Basques. Notez la conception à plate-forme ouverte des voitures de passagers, qui a dû imposer un passage précaire aux voyageurs se dirigeant vers la voiture restaurant alors que le train roulait le long de l'emprise en « montagnes russes ». Archives provinciales de T.-N.-L./The Rooms*



This vintage postcard photo shows the impressive new station and Reid railway head office building in the west end of St. John's, shortly after it opened in 1903. Today the building is home to the Railway Coastal Museum.

*Cette carte postale d'époque montre l'impressionnante nouvelle gare et le siège social du chemin de fer de Reid à l'extrémité ouest de St. John's, peu après son ouverture en 1903. Aujourd'hui, le bâtiment abrite le Railway Coastal Museum*

were to receive additional land grants of 2500 acres per mile. This was further to the 5000 acres per mile granted in the 1893 construction contract. At the end of the 50 years, ownership of the railway was to revert to the Reid family, in return for a \$1-million upfront payment. They also purchased the government-owned drydock in St. John's and the island's telegraph system. In return for an annual \$92,000 subsidy, they undertook to build a fleet of eight modern steamships for coastal connection with the railway, including the already-completed SS Bruce. Another condition called for the building of a more fitting and substantial station in St. John's.

In the absence of photographic evidence, readers familiar with the stately Victorian depot that now houses the Railway and Coastal Museum might have pictured it in their mind's eye as the departure location for the inaugural train. But in reality, in 1898 the railway terminated in the opposite end of the city, and the station at that time was a nondescript former military building. The new edifice was built with granite quarried in the Gaff Topsails area, some 300 miles away, and was not completed until 1903. The main line was relocated to the west end of the harbour, and the old route to the port's east end was abandoned.

All in all, the Reid family amassed quite a substantial empire, which made the 1898 contract quite politically contentious. So much so that when they sought to incorporate their enterprise as a limited liability company a few years later, a different government insisted that some changes be made. But in any event, the Reids had evolved from being railroad builders to operators, and

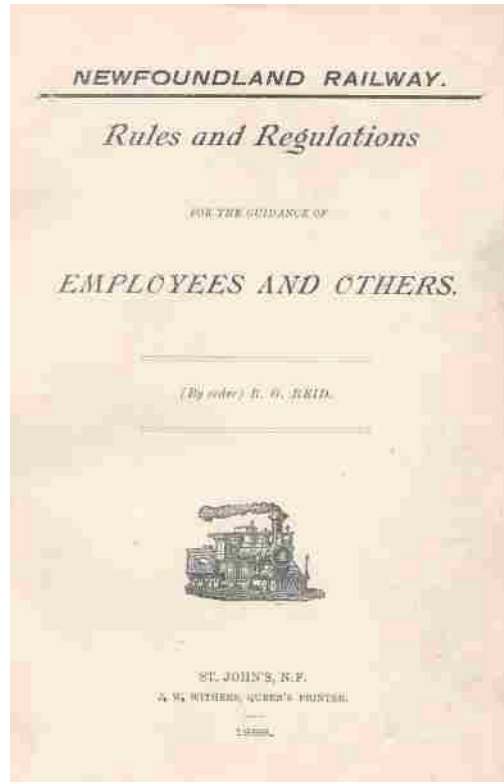
échange d'un paiement initial de 1 million de dollars. Ils ont également acheté la cale sèche appartenant au gouvernement à St. John's et le système télégraphique de l'île. En échange d'une subvention annuelle de 92 000 \$, ils s'engagent à construire une flotte de huit navires à vapeur modernes pour la liaison côtière avec le chemin de fer, y compris le SS Bruce déjà achevé. Une autre condition exigeait la construction d'une gare plus appropriée et plus importante à St. John's.

En l'absence de preuves photographiques, les lecteurs familiers avec le majestueux dépôt victorien qui abrite aujourd'hui le Railway Coastal Museum l'auraient peut-être imaginé comme le lieu de départ du train inaugural. Mais en réalité, en 1898, le chemin de fer se terminait à l'extrémité opposée de la ville, et la gare à l'époque était un ancien bâtiment militaire quelconque. Le nouvel édifice a été construit avec du granit extrait dans la région de Gaff Topsail, à environ 480 km, et n'a été achevé qu'en 1903. La ligne principale a été déplacée à l'extrémité ouest du port et l'ancienne route vers l'extrémité est du port a été abandonnée.

Dans l'ensemble, la famille Reid a amassé un empire assez important, ce qui a rendu le contrat de 1898 assez controversé sur le plan politique. À tel point que lorsqu'elle a voulu constituer son entreprise en société à responsabilité limitée quelques années plus tard, un autre gouvernement a insisté pour que certains changements soient apportés. Quoi qu'il en soit, les Reid étaient passés de constructeurs de chemins de fer à exploitants et avaient besoin d'une nouvelle expertise à bord. Un ajout digne de mention à leur équipe fut Ferdinand Rioux, recruté au siège social montréalais du CPR. Il a cherché dans les rangs des télégraphistes prometteurs pour

needed some new expertise on board. A noteworthy addition to their team was Ferdinand Rioux, recruited from the Montreal headquarters of the CPR. He searched the ranks for promising telegraphers to train as dispatchers. That led to a short tenure for Tom Ford in Port aux Basques, and he soon found himself pounding brass in the dispatching office in St. John's.

Although they ranked among the most wealthy and influential families in St. John's, the Reids consistently lost money from operating the railway. It's generally believed they always had low expectations in this regard, recognizing that their future fortune lay in those vast land holdings, the development of which they continuously promoted. Sir Robert, as he eventually became, is widely credited with using his influence to rescue the colony from bankruptcy following a disastrous bank collapse in 1894. But the family head was not in good health, and he died in Montreal at age 64 in June 1908. It was almost ten years to the day since the inauguration of his railway.



As the Reids evolved from the role of railway builders to operators of the completed cross-island line, a new code of operating rules was issued in 1898, 'by order' of the family patriarch. Author's collection

*Alors que les Reid passaient du rôle de constructeurs de chemins de fer à celui d'exploitants de la ligne complète qui traverse l'île, un nouveau code de règles d'exploitation a été publié, en 1898, « sur ordre » du patriarche de la famille. Collection de l'auteur*

les former comme répartiteurs. Cela conduira pour un court mandat Tom Ford à Port-aux-Basques, et il se retrouvera rapidement « à tapocher du laiton » dans le bureau de répartition de St. John's.

Bien qu'ils se classent parmi les familles les plus riches et les plus influentes de St. John's, les Reid perdent constamment de l'argent en exploitant le chemin de fer. On pense généralement qu'ils ont toujours eu de faibles attentes à cet égard, reconnaissant que leur fortune future résidait dans ces vastes propriétés foncières, dont ils ont continuellement encouragé le développement. Sir Robert, comme il est finalement devenu, est largement reconnu pour avoir utilisé son influence afin de sauver la colonie de la faillite à la suite d'un effondrement bancaire désastreux en 1894. Mais le chef de famille n'était pas en bonne santé et il mourut à Montréal à 64 ans en juin 1908. Cela faisait presque dix ans jour pour jour depuis l'inauguration de son chemin de fer.

William D. Reid, le fils aîné succède à son père à la présidence de la Reid Newfoundland Company, comme on l'appelle alors officiellement. « W. D. » a continué de proposer des programmes de développement au gouvernement et



The Reids cast a long shadow in Newfoundland in the late 19th and early 20th centuries. Widely credited with rescuing the colony from financial ruin in the aftermath of the 1894 bank crash, they even issued their own currency. Bank of Canada Museum

*Les Reid ont projeté longtemps leur ombre sur Terre-Neuve à la fin du 19e et au début du 20e siècle. Largement reconnus pour avoir sauvé la colonie de la ruine financière à la suite du krach bancaire de 1894, ils ont même émis leur propre monnaie. Musée de la Banque du Canada*

William D. Reid, the eldest son, succeeded his father as president of the Reid Newfoundland Company, as it was then officially known. “W D” continued to pitch development schemes to both government and private investors, but with only limited success. A noteworthy exception was the sale of a large tract of land to the Harmsworth interests of England, who constructed a large pulp and paper mill at Grand Falls on the Exploits River.

In a burst of optimism during an era of relative prosperity preceding World War I, W D planned to increase the trans-island passenger train to daily frequency, and ordered a second ferry for the Cabot Strait crossing. The company also updated its roster with new and more powerful locomotives, some purchased directly from the Baldwin Works of Philadelphia, with others built in their own shops from Baldwin-supplied components.

aux investisseurs privés, mais avec un succès limité. Une exception notoire fut la vente d'une grande bande de terre à la famille britannique des Harmsworth (NdT : Anglo-Newfoundland Company -AND), qui construisit une grande usine de pâtes et papier à Grand Falls (NdT : aujourd'hui Grand Falls-Windsor) sur la rivière Exploits.

Dans un élan d'optimisme au cours d'une ère de prospérité relative précédant la Première Guerre mondiale, W. D. prévoit augmenter la fréquence quotidienne du train de passagers transîle et commande un deuxième ferry pour la traversée du détroit de Cabot. La société met également à jour son parc avec de nouvelles locomotives plus puissantes, certaines achetées directement auprès des usines Baldwin de Philadelphie, d'autres assemblées dans ses propres ateliers à partir de composants fournis par Baldwin.

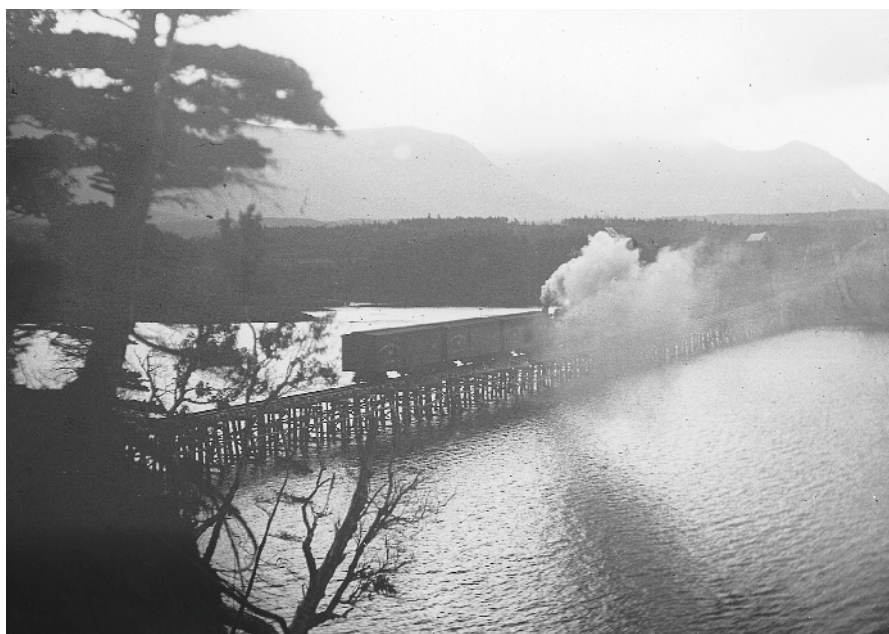
The locomotive number is not legible, but this 4-6-0 heading an express train in the island's isolated interior is likely one of the ten built in the Reid Newfoundland Company's own shops in the early 1900s, with components supplied by the Baldwin Locomotive Works. Author's collection

*Le numéro de la locomotive n'est pas lisible, mais cette 4-6-0 à la tête d'un train express quelque part à l'intérieur isolé de l'île est probablement l'une des dix construites dans les propres ateliers de la Reid Newfoundland Company au début des années 1900, avec des composants fournis par la Baldwin Locomotive Works. Collection de l'auteur*



Newfoundland Railway train slowly crossing the trestle bridge over the Codroy River between Stephenville and Port aux Basques

*Un train du Newfoundland Railway traversant lentement le pont sur chevalets au-dessus de la rivière Codroy autour de 1900. Musée McCord d'histoire canadienne*





This unidentified photo c 1900 looks like an early Newfoundland Railway train approaching a short bridge with onlookers, note the line has not yet been ballasted. Library and Archives Canada a147137

*Cette photo non identifiée prise aux environs de 1900 montre ce qui semble être un ancien train du Newfoundland Railway s'approchant d'un petit pont avec des badauds; notez que la ligne n'a pas encore été ballastée. Bibliothèque et Archives Canada, a147137*

Meanwhile, the government embarked on the politically popular, but financially disastrous initiative of expanding the rail network to reach more communities on the island. Six new branch lines were planned, and four of them were actually completed. Only one ever came even close to breaking even; two of them survived for less than two decades. The Reid Newfoundland Company was the obvious choice to build and operate the additional trackage, which pushed the total system mileage to more than 900.

The Reids were very embroiled in politics, sometimes beneath the surface, but at others blatantly bold. W D and his brothers Harry D and Robert G (Jr.), were all actively involved in a number of election campaigns, and were known to be strong advocates of joining Canada. The story of their intrigues has been told in detail by the late Alfred R Penney in his 1988 publication *A History of the Newfoundland Railway*.

Like his father, W D did not enjoy good health in later life, and in particular became quite unstable after his son Bruce was killed in action on the Somme in 1916. The directors of the Reid Newfoundland Company grew very concerned about his ability to carry on as president. Attempts were made to persuade him to step down in favour of his brother H D, but when persuasion failed, a boardroom coup was engineered and he was voted out of office in 1917. Popular legend has it that during this difficult time Pinkerton security guards were engaged to protect company interests and property.

## Newfoundland Railway Mainline and Branch Lines



Newfoundland Railway Mainline and Branch Lines since 1883. Map by Tanya Saunders. ©2001 Newfoundland and Labrador Heritage Web Site.

*Ligne principale et embranchements du chemin de fer de Terre-Neuve depuis 1883. Carte par Tanya Saunders. ©2001 Site Web du patrimoine de Terre-Neuve-et-Labrador.*

Pendant ce temps, le gouvernement se lance dans l'initiative politiquement populaire, mais financièrement désastreuse d'étendre le réseau ferroviaire pour atteindre plus de communautés sur l'île. Six nouveaux embranchements sont prévus et quatre d'entre eux seront effectivement achevés. Un seul a même failli atteindre le seuil de rentabilité; deux d'entre eux survivront pendant moins de deux décennies. La Reid Newfoundland Company était le choix évident pour construire et exploiter les voies supplémentaires, ce qui a poussé le kilométrage total du système à plus de 1450 km.

Les Reid sont aussi très impliqués dans la politique, parfois de manière opaque, mais parfois d'une audace flagrante. W. D. et ses frères Harry D. et Robert G. (Jr.), participèrent tous activement à un certain nombre de campagnes électorales et sont connus pour avoir été de fervents défenseurs de l'adhésion au Canada. L'histoire de leurs intrigues a été racontée en détail par le regretté Alfred R. Penney dans sa publication de 1988 *A History of the Newfoundland Railway*.

Comme son père, W. D. ne jouit pas d'une bonne santé plus tard dans sa vie et devient assez inconstant après que son fils Bruce a été tué au combat dans la Somme en 1916. Les directeurs de la Reid Newfoundland Company deviennent très inquiets quant à sa capacité à rester président. Des tentatives sont faites pour le persuader de démissionner en faveur de son frère H. D., mais devant l'échec, une révolte est organisée et il est démis de ses fonctions en 1917. La légende populaire raconte que pendant

Ferdinand Rioux, appointed superintendent of the line in 1904, had been promoted to become assistant to president W D Reid in 1913. It is speculated that dissatisfaction with the way things were going led him to enlist with the Royal Engineers in 1916 at the advanced age of 49. He quickly found a role in military rail operations in France. He returned briefly to Newfoundland after the war, but never rejoined the railway.

H D Reid was no less committed to development of the family lands, but he soon became convinced that the company had to get out of railway operation. Losses had mounted during the war, maintenance was deferred, the physical plant deteriorated severely, derailments became all too frequent, and public confidence in the system was seriously undermined. Service was reduced, and H D commenced discussions with the government with the objective of exiting the rail business. He was not prepared to undertake the massive investment he knew would be necessary to restore the assets to a state of good repair. Finally, in 1920, the company advised the government they were financially unable to continue operations.

In response, a joint commission was appointed to oversee the railway for one year, with the representatives of company and government empowered to raise \$1.5 million for the most critical infrastructure improvements. Meanwhile, the government agreed to underwrite losses in excess of \$100,000 for the period. In fact, those losses soared to \$1.7 million. It was a huge concern which the government realized was not sustainable. They therefore engaged Sir George Bury, a Canadian Pacific vice-president, to advise on possible solutions. His report recommended another year of Reid operation under a government-appointed commission, but with an experienced manager in charge of operations. He also called for government funding of capital investments and continued operational support not to exceed \$1.5 million.

Another CP executive, R C Morgan, was appointed general manager. In January 1922 he delivered a comprehensive report to government, recommending continued operation by the Reid Newfoundland Company with government support for capital investment and branchline losses. H D wasn't prepared to entertain any further involvement; his mind was made up. In April 1922 he offered to surrender the railway to the Crown, and employees were notified that no further wages would be paid after May 15. The railway actually was completely shut down for a full week before the company was persuaded to resume operations while a final solution was worked out.

This crisis coincided with promotion of the so-called Humber Deal, which eventually led to the establishment of a huge pulp and paper mill at Corner Brook. There was a lot of political capital in this project, which Prime Minister Richard Squires hoped would divert

cette période difficile, les gardes de sécurité de Pinkerton avaient été engagés pour protéger les intérêts et les biens de l'entreprise.

Ferdinand Rioux, nommé surintendant de la ligne en 1904, est promu assistant du président W. D. Reid en 1913. On suppose que le mécontentement à l'égard de la façon dont les choses se déroulaient l'amène à s'enrôler dans les Royal Engineers en 1916 à l'âge avancé de 49 ans. Il trouve rapidement un rôle dans les opérations ferroviaires militaires en France. Il retournera brièvement à Terre-Neuve après la guerre, mais ne rejoindra jamais le chemin de fer.

H. D. Reid n'est pas moins engagé dans le développement des terres familiales, mais il est rapidement convaincu que l'entreprise doit se retirer de l'exploitation ferroviaire. Les pertes se sont accumulées pendant la guerre; l'entretien étant reporté, les installations physiques se sont gravement détériorées. Les déraillements devenant trop fréquents, la confiance du public dans le système est sérieusement ébranlée. Le service est réduit et H. D. entame des discussions avec le gouvernement dans le but de quitter le secteur ferroviaire. Il n'était pas prêt à entreprendre l'investissement massif qu'il savait nécessaire pour remettre les actifs en bon état. Enfin, en 1920, la société informe le gouvernement qu'elle est financièrement incapable de poursuivre ses activités.

En conséquence, une commission mixte est nommée pour superviser le chemin de fer pendant un an, les représentants de l'entreprise et du gouvernement étant autorisés à collecter 1,5 million de dollars pour les améliorations d'infrastructure les plus critiques. Pendant ce temps, le gouvernement accepte de garantir des pertes supérieures à 100 000 \$ pour la période. En fait, ces pertes grimperont à 1,7 million de dollars. C'est une énorme préoccupation dont le gouvernement se rend compte qu'elle n'est pas viable. Il engage donc Sir George Bury, vice-président du Canadien Pacifique, pour le conseiller sur des solutions possibles. Son rapport recommande une autre année de fonctionnement de la Reid sous une commission nommée par le gouvernement, mais avec un gestionnaire expérimenté en charge des opérations. Il demande également que le financement gouvernemental des investissements en capital et du soutien opérationnel continu ne dépasse pas 1,5 million de dollars.

Un autre dirigeant du CPR, R. C. Morgan, est nommé directeur général. En janvier 1922, il remet un rapport complet au gouvernement, recommandant la poursuite des opérations par la Reid Newfoundland Company avec le soutien du gouvernement pour les investissements en capital et les pertes des embranchements. H. D. n'étant pas prêt à s'impliquer davantage, sa décision est prise. En avril 1922, il offre de céder le chemin de fer à la Couronne et les employés sont avisés qu'aucun autre salaire ne sera payé après le 15 mai. Le chemin de fer sera en fait complètement fermé pendant une semaine entière avant que la compagnie ne soit persuadée de reprendre ses activités tandis qu'une dernière solution est élaborée.

public attention away from the railway woes. The Reids also had a stake in the Humber project, which no doubt made them amenable to further negotiations. Ultimately, on July 1, 1923 – 25 years plus one day after the first trans-island train arrived in Port aux Basques – the railway became the property of the Newfoundland Government. Under the Railway Settlement Act of 1923, the Reid Newfoundland Company received \$2 million to compensate it for capital investments in the railway and marine services, and for the drydock in St. John's. It subsequently sold its electrical utility and the streetcar line in the capital city, and continued to exist only as a land owner and industrial promoter.

R C Morgan returned to the CPR, and a new home-grown general manager was placed in charge of the newly rebranded Newfoundland Government Railway. Herbert J Russell had joined the Reid company as a messenger boy in 1906, and as a protégé of Ferdinand Rioux had risen rapidly through the ranks. He was to successfully lead the organization for almost its entire existence as a government-run enterprise, and became one of the most highly-respected citizens in St. John's. He was not, however, impressed with the new moniker, and successfully lobbied to have the word "government" dropped from the railway's official name before the enabling legislation had been passed. Herb Russell's role will figure prominently in the next installment of our story, which will appear in a future issue of Canadian Rail.

As the curtain comes down on the era of the Reids as railroaders, it may be of interest to follow their story into the future. The company took a substantial loss from its minority stake in the Corner Brook paper mill when the partnership became over-extended and dissolved in bankruptcy. While the mill was eventually completed under new ownership, the Reids forfeited over a million acres of land they had originally committed as security to finance the project.

Harry D Reid died in 1929, and his brother R G (Jr.) assumed the presidency, while H D's son Angus became secretary-treasurer. Together they continued to promote development of the still-substantial land holdings. A third paper mill project on the Gander River was touted, and in so doing the company overextended itself just as the Great Depression arrived. It ended up in receivership, where it remained for more than two decades. In the 1970s, Ian



Harry (H D) Reid had become convinced that operating the railway would never be a paying proposition. His repeated efforts to transition the line to government ownership came to a successful conclusion in 1923. *Heritage Newfoundland*

*Harry (H. D.) Reid était devenu convaincu que l'exploitation du chemin de fer ne serait jamais une proposition payante. Ses efforts répétés pour transférer la ligne au gouvernement aboutiront en 1923. Heritage Newfoundland*

Cette crise coïncide avec la promotion du soi-disant « Humber Deal », qui a finalement conduit à l'établissement d'une énorme usine de pâtes et papier à Corner Brook. Il y a beaucoup de capital politique dans ce projet, dont le premier ministre Richard Squires espère qu'il détournera l'attention du public des malheurs du chemin de fer. Les Reid ont également un intérêt dans le projet Humber, ce qui les rend sans aucun doute disposés à poursuivre les négociations. Finalement, le 1er juillet 1923 – 25 ans plus un jour après l'arrivée du premier train transîle à Port-aux-Basques – le chemin de fer devient la propriété du gouvernement de Terre-Neuve. En vertu du Railway Settlement Act de 1923, la Reid Newfoundland Company reçoit 2 millions de dollars pour la dédommager des investissements en capital dans les services ferroviaires et maritimes et pour la cale sèche de St. John's. Par la suite, elle vend son service public d'électricité et la ligne de tramway de la capitale, et ne continue d'exister qu'en tant que propriétaire foncier et promoteur industriel.

R. C. Morgan retourne au CPR et un nouveau directeur général local est nommé responsable du réseau sous le nouveau nom du Newfoundland Government Railway. Herbert J. Russell s'était joint à la compagnie Reid en tant que messenger en 1906 et, en tant que protégé de Ferdinand Rioux, il gravit rapidement les échelons. Il dirigera avec succès l'organisation pendant presque toute son existence en tant qu'entreprise dirigée par le gouvernement et deviendra l'un des citoyens les plus respectés de St. John's. Cependant, il n'a pas été impressionné par le nouveau nom de la compagnie et a réussi à faire pression pour que le mot « government » soit supprimé de l'appellation officielle du chemin de fer avant l'adoption de la loi promulguée. Le rôle de Herb Russell figurera en bonne place dans le prochain épisode de notre histoire, qui paraîtra dans un prochain numéro de Rail canadien.

Alors que le rideau tombe sur l'ère des Reid en tant que cheminots, il peut être intéressant de suivre leur histoire dans le futur. La société a subi une perte substantielle sur sa participation minoritaire dans l'usine de papier de Corner Brook lorsque le partenariat s'est étendu à l'excès et a dû se dissoudre dans la faillite. Lorsque l'usine sera finalement achevée avec un nouveau propriétaire, les Reid auront perdu plus de 405 000 ha de terres qu'ils avaient initialement engagés en garantie pour financer le projet.

Harry D. Reid décède en 1929 et son frère R. G. (Jr.) assume la présidence, tandis que le fils d'H. D., Angus devient

Reid, grandson of H D, offered to sell the company's remaining half million acres of land to the Newfoundland Government for \$36 million. However, under the Reid Lands Acquisition Act of 1975, the Province opted to purchase only the surface rights, which meant that the company still controlled any mineral discoveries.

In the latest chapter, as reported by the St. John's Telegram, mining company Marathon Gold paid \$500,000 in cash and issued 1,341,607 common shares (with an estimated value of \$4 million) to the Reid Newfoundland Company in March 2022. This came with a promise to pay another \$3 million in cash once Marathon's project at Valentine Lake in the island's remote interior has been formally released from the federal and provincial environmental review process.

A century has passed since the Reids relinquished their railway operating contract and ownership reversion rights. And it's been 35 years since the federal and provincial governments signed a controversial deal to permanently end rail service on the island. While the railway has passed into history, the story of the Reid Newfoundland Company is not yet over – but we shall leave it there.

(to be continued)

secrétaire-trésorier. Ensemble, ils continuent de promouvoir le développement des propriétés foncières encore importantes. Un troisième projet d'usine de papier sur la rivière Gander est promu et, ce faisant, l'entreprise est en mauvaise posture juste au moment où la Grande Dépression arrive. Elle se retrouve sous séquestre, et y demeure pendant plus de deux décennies. Dans les années 1970, Ian Reid, petit-fils de H. D., propose de vendre les 202 500 ha de terres restantes de l'entreprise au gouvernement de Terre-Neuve pour 36 millions de dollars. Cependant, en vertu du Reid Lands Acquisition Act de 1975, la province a choisi de n'acheter que les droits de surface, ce qui signifie que la société contrôle toujours toutes les découvertes minières.

Dans ce dernier chapitre, tel que rapporté par le St. John's Telegram, la société minière Marathon Gold verse 500 000 \$ en espèces et émet 1 341 607 actions ordinaires (d'une valeur estimée à 4 millions de dollars) à la Reid Newfoundland Company en mars 2022. Cela s'accompagne d'une promesse de payer 3 millions de dollars supplémentaires en espèces une fois que le projet de Marathon à Valentine Lake, dans l'intérieur reculé de l'île, aura été officiellement libéré du processus d'examen environnemental fédéral et provincial.

Un siècle s'est écoulé depuis que les Reid ont renoncé à leur contrat d'exploitation ferroviaire et à leurs droits de réversion de propriété. Et cela fait 35 ans que les gouvernements fédéral et provincial ont signé un accord controversé pour mettre définitivement fin au service ferroviaire sur l'île. Alors que le chemin de fer est entré dans l'histoire, l'histoire de la Reid Newfoundland Company n'est pas encore terminée – mais nous allons en rester là.

À suivre

## My grandfather and me

By Ted Bartlett

Full credit, I believe, should go to my maternal grandfather for planting the seeds that made me the rail enthusiast I later became. I was not quite four when Aunt Sue, my mother's older sister, surprised everyone by deciding to get married. That's when Grandpa Ford came to live with us in Buchans, Newfoundland, for an extended period.

Buchans was then a completely isolated mining town. Located smack dab in the middle of the island, the only way in or out was by the mining company's railway, which connected with the mainline at Millertown Junction some 36 miles away.

More than 30 years had passed since Tom Ford left the employ of the Reid Newfoundland Company to accept a new opportunity. His lifelong interest in railroading, however, remained undiminished.

## Mon Grand-père et moi

Par Ted Bartlett

Tout le mérite, je crois, devrait revenir à mon grand-père maternel pour avoir planté les graines qui ont fait de moi le passionné de rail que je suis devenu plus tard. Je n'avais pas tout à fait quatre ans lorsque tante Sue, la sœur aînée de ma mère, a surpris tout le monde en décidant de se marier. C'est alors que grand-père Ford est venu vivre avec nous à Buchans, Terre-Neuve, pour une longue période.

Buchans était alors une ville minière complètement isolée. Situé en plein milieu de l'île, le seul moyen d'entrer ou de sortir était le chemin de fer de la société minière, qui reliait la ligne principale à Millertown Junction à environ 58 km.

Plus de 30 ans se sont écoulés depuis que Tom Ford a quitté son emploi à la Reid Newfoundland Company pour accepter une nouvelle opportunité. Son intérêt de toute une vie pour les chemins de fer n'a cependant pas diminué.

“The railway is a kind of hobby of mine,” he noted in the speech quoted extensively in the accompanying story, “having given the best years of my life to it, joining it when I was but seventeen, in 1891, and leaving it in 1919 when I was forty-five.”

The opportunity to pass his enthusiasm on to an impressionable young grandson – one who today would undoubtedly be described as a ‘geek’ – was not to be missed. Grandpa soon became friends with superintendent Bill Pike, engineer Aub Goodyear, and other railway employees. Together we made frequent visits to the station. Then one day, the opportunity was offered to ride in the cab of one of the new Whitcomb 50-ton diesels – just a few miles down the line to spot a flatcar on a team track.

To say I went along on this adventure under duress might be putting it mildly. Waving at the engineer of a passing train from a safe distance was one thing, but for a somewhat timid four-year-old, getting up-close and personal by climbing into the cab was something else again. Eyewitness reports say copious tears were shed, but eventually Grandpa got his way. He managed to persuade me that diesel number 4 was a lot less scary than that noisy, smoke-belching ten-wheeler number 2, which still was pressed into service occasionally when there were a lot of lead and zinc concentrates to be shipped.

I suppose that episode could have seriously compromised our relationship – but it didn’t. In due course, Grandpa returned to Harbour Grace, and my sister and I enjoyed a number of delightful



All dressed up for an outing: Grandpa Ford and me, circa 1950. Author’s collection

*Tous habillés pour une sortie : grand-père Ford et moi, vers 1950. Collection de l’auteur*

« Le chemin de fer est une sorte de passe-temps pour moi », a-t-il noté dans le discours largement cité dans l’article qui précède, « y ayant consacré les meilleures années de ma vie, je l’ai rejoint alors que je n’avais que dix-sept ans, en 1891, et je l’ai quitté en 1919 à l’âge de quarante-cinq ans ».

Il ne fallait surtout pas manquer l’occasion de transmettre son enthousiasme à un jeune petit-fils impressionnable – celui qu’on qualifierait aujourd’hui sans aucun doute de « geek ». Grand-père se lie rapidement d’amitié avec le surintendant Bill Pike, l’ingénieur Aub Goodyear et d’autres employés des chemins de fer. Ensemble, nous faisons de fréquentes visites à la gare. Puis un jour, l’opportunité s’est offerte de monter dans la cabine de l’un des nouveaux diesels Whitcomb de 50 tonnes – sur quelques kilomètres seulement de la ligne pour localiser un wagon platsur une voie de débord.

Dire que j’ai participé à cette aventure sous la contrainte pourrait être un euphémisme. Faire signe au mécanicien de la locomotive d’un train qui passait à une distance de sécurité était une chose, mais pour un enfant de quatre ans un peu timide, se rapprocher en grimpant dans la cabine était encore une autre chose. Des témoins

oculaires disent que des larmes abondantes ont été versées, mais finalement grand-père a réussi. Il a réussi à me persuader que le diesel numéro 4 était beaucoup moins effrayant que ce numéro 2 bruyant et fumant à dix roues, qui était encore mis en service de temps en temps lorsqu’il y avait beaucoup de concentrés de plomb et de zinc à expédier.

Je suppose que cet épisode aurait pu sérieusement compromettre notre relation – mais ce ne fut pas le cas. Le moment voulu, grand-père est retourné à Harbour Grace, et ma sœur et moi avons apprécié un



Some 10 years after my first cab ride, I snapped this photo of Buchans Mining Company (ASARCO) engine # 4 with my Kodak Baby Brownie. She’s leading larger Whitcomb 70-ton sister # 6. Author’s collection

*Environ 10 ans après mon premier trajet en cabine, j’ai pris cette photo de la diesel n° 4 de la Buchans Mining Company (ASARCO) avec mon Kodak Baby Brownie. Elle tire sa plus grande sœur, la Whitcomb de 70 tonnes no 6. Collection de l’auteur*

summer visits before he passed away in 1956. He made sure we watched the tri-weekly mixed train which passed just a few hundred feet from his gateposts – often pulled by Baldwin Pacific 593, the sole survivor of the Newfoundland Railway's steam roster now displayed in Corner Brook.

My enthusiasm for all things rail continues undiminished, and gives me many occasions to remember Grandpa fondly. I was privileged to have access to his 1929 speaking notes in the preparation of my feature story *"The Life and Death of the Newfoundland Railway"* – and that manuscript is only part of my inheritance. I also am very proud to have his 130-year-old Waltham pocket watch, which he no doubt used to note the time of arrival when the first trans-island train pulled into Port aux Basques on June 30, 1898. Attached to the watch is a brass Newfoundland Railway dog tag, bearing his employee number – 74 – which presumably dates from when he first signed on as a brakeman in 1891.

But perhaps my favourite Tom Ford story is this: After a few years as a train dispatcher in St. John's, he was married and came home as station agent in Harbour Grace. It was a less hectic life, but plenty to keep him occupied as there were two trains a day to and from St. John's way back then. On the station wall hung a framed photograph of the S.S. Bruce, a daily reminder of his time in Port aux Basques. Alas, the ferry that had inaugurated the rail and ship connection with Canada in 1898 had a relatively brief career. She ran ashore in a snow squall near Louisbourg in March of 1911, and was a total loss.

So Grandpa took down the now-outdated publicity photo, and gifted it to a local gentleman who

certain nombre de visites estivales délicieuses jusqu'à son décès en 1956. Il s'est assuré que nous regardions le train mixte trihebdomadaire qui passait à quelques centaines de mètres de ses barrières. - souvent tiré par la Baldwin Pacific 593, la seule survivante des vapeurs du Newfoundland Railway maintenant exposée à Corner Brook.

Mon enthousiasme pour tout ce qui touche au rail se poursuit et me donne de nombreuses occasions de me souvenir affectueusement de mon grand-père. J'ai eu le privilège d'avoir accès à ses notes de son allocution de 1929 lors de la préparation de mon reportage *« Vie et mort du chemin de fer de Terre-Neuve »* - et ce manuscrit n'est qu'une partie de mon héritage. Je suis également très fier d'avoir sa montre de poche Waltham de 130 ans, qu'il a sans doute utilisée pour noter l'heure d'arrivée lorsque le premier train trans-île est arrivé à Port-aux-Basques le 30 juin 1898. Attachée à la montre est une plaque d'identité en laiton du chemin de fer de Terre-Neuve, portant son numéro d'employé - 74 - qui date vraisemblablement de la date à laquelle il s'est engagé pour la première fois comme serre-frein en 1891.

Mais peut-être que mon histoire préférée de Tom Ford est celle-ci : après quelques années en tant que répartiteur de train à St. John's, il s'est marié et est rentré chez lui en tant qu'agent de gare à Harbour Grace. C'était une vie moins mouvementée, mais de quoi l'occuper, car il y avait deux trains par jour vers et depuis St. John's à l'époque. Au mur de la gare était accrochée une photographie encadrée du S.S. Bruce, un rappel quotidien de son passage à Port-aux-Basques. Hélas, le traversier qui avait inauguré la liaison ferroviaire et maritime avec le Canada en 1898 eut une carrière relativement brève. Il s'est échoué dans une bourrasque de neige près de Louisbourg en mars 1911 et a été une perte totale.

Grand-père décrocha alors du mur l'affiche de



Grandpa's Waltham railroad watch and his Newfoundland Railway dog tag both date from the early 1890s. And both would have been with him when he oversaw the arrival of the first passenger train as agent at Port aux Basques in 1898. The watch still works. Ted Bartlett

*La montre de chemin de fer Waltham de grand-père et sa plaque d'identité du chemin de fer de Terre-Neuve datent toutes deux du début des années 1890. Et les deux auraient été avec lui lorsqu'il a supervisé l'arrivée du premier train de voyageurs en tant qu'agent à Port-aux-Basques en 1898. La montre fonctionne toujours. Ted Bartlett*

had always admired it. Fast forward some 60 years. That gentleman's widow (who we always called 'Aunt Hilda' – even though she wasn't a relative) asked me if I'd like to have the picture. I responded with something like "Is the Pope Catholic?", and it now hangs beside my desk, overlooking my literary efforts.

Fast forward a few more years. In 1998 I was public relations director at Marine Atlantic, the Crown corporation that now runs the ferry services between Newfoundland and the mainland. We organized a major celebration for the 100th anniversary of the inaugural sailing, and I was delighted to be present. The June 30th departure of the superferry Caribou from Port aux Basques was a very special event, replete with actors in period costume from a century earlier, mingling among the regular passengers. We'd commissioned a scale model of the SS Bruce, which is now displayed in the Port aux Basques terminal. But I'd also arranged to have the vintage print carefully removed from its frame, copied, and retouched to remove some of the ravages of time. Replica framed photos were produced, and posters of the historic ship were made available as mementoes.

Although he could not have foreseen that 100 years later there would be no rails beside the ferry dock, I believe Grandpa would have been proud.

publicité maintenant désuète du navire et la donna à un homme de la place qui l'avait toujours admirée. Avançons de quelque soixante années. La veuve de cet homme (que nous avons toujours appelée « tante Hilda », même si elle n'était pas du tout une parente) me demanda si j'aimerais ravoirl'affiche. Je lui répondis avec quelque chose comme « Est-ce que le Pape est un Catholique? » et l'affiche est maintenant près de mon bureau, supervisant mes efforts de création littéraire.

Avance rapide de quelques années de plus. En 1998, j'étais directeur des relations publiques chez Marine Atlantique, la société d'État qui gère maintenant les services de traversier entre Terre-Neuve et le continent. Nous avons organisé une grande fête pour le 100e anniversaire de la première traversée, et j'étais ravi d'être présent. Le 30 juin, le départ du super ferry Caribou de Port-aux-Basques fut un événement très spécial, rempli d'acteurs en costume d'époque d'un siècle plus tôt, se mêlant aux passagers réguliers. Nous avons commandé une maquette du SS Bruce, qui est maintenant exposée au terminal de Port-aux-Basques. Mais je m'étais également arrangé pour que l'affiche vintage soit soigneusement retirée de son cadre, copiée et retouchée pour supprimer certains des ravages du temps. Des répliques de photos encadrées ont été produites et des affiches du navire historique ont été proposées comme souvenirs.

Même s'il n'aurait pas pu prévoir que 100 ans plus tard, il n'y aurait plus de rails à côté du quai du traversier, je crois que grand-père aurait été fier.



*« Relié avec le système ferroviaire à toutes les parties de Terre-Neuve. » Je me tiens ici à côté d'une affiche publicitaire du SS Bruce, toujours dans son cadre d'origine. Elle était autrefois accrochée à la gare de Harbour Grace. Après le naufrage du premier ferry du golfe en 1911, grand-père a enlevé la photo et l'a donnée à un résident local, mais elle m'est finalement revenue. Selfie de l'auteur*

"Connecting with Railway System to all parts of Newfoundland." I'm standing here beside a publicity mural of the SS Bruce, still in its original frame. It once hung in the station at Harbour Grace. After the first gulf ferry was wrecked in 1911, Grandpa removed the picture and donated it to a local resident, but it eventually found its way back to me. Author's selfie

# Trams to the Coasters, Part II Western Canada / *En tramway vers les manèges, Partie 2, Ouest du Canada*

By/Par Douglas N W Smith and/et J R Thomas Grumley

French version / Version française : Jacques Loiselle

Editor's note: In the first part of this article, the spelling of Munro Park was in accordance with usage throughout the park's existence. However, Munro is a misspelling in regard of the name of the person it commemorated: it is Mr. George Monro, former alderman and mayor of Toronto. We regret the error.

N.D.L.R. : Erratum – Dans la première partie de cet article, l'orthographe de Munro Park est conforme à l'usage au cours de l'existence du parc. Toutefois, elle est erronée en ce qui concerne le nom de la personne commémorée : il s'agit de M. George Monro, ancien conseiller et maire de Toronto. Nos excuses.



The designation sign "Park Line" says it all. - time for summer fun. In the gay '90s, a crowded open car and open trailer stand at what is probably the River Park stop. Open car 38 was built for the Winnipeg Street Railway in 1893 by the Ottawa Car Company. Archives of Manitoba P1250

Le panneau d'annonce de la ligne Park est éloquent. - Le temps des plaisirs d'été est arrivé. Dans les années de gaieté 1890, un tramway ouvert et une remorque bondée se trouvent à ce qui est probablement l'arrêt de River Park. Le tramway ouvert 38 a été construit pour le Winnipeg Street Railway en 1893 par l'Ottawa Car Company. Archives du Manitoba P1250

## River Park and Elm Park - Winnipeg, Manitoba, by Douglas N W Smith

"Winnipeg Parks . . . to the majority of people this general name suggests two parks, River Park and Elm Park, because they can be reached easily and cheaply - the latter being a most important consideration - and the children can run around in the grass, or have a swing, while the father and mother enjoy themselves in watching the romps of their happy children, while they themselves taking in the beauties of nature, the lovely trees and other natural scenery." - Daily Nor'Wester - June 11, 1898

### Early Days

Albert W Austin left Toronto in 1882 to investigate business opportunities in Winnipeg, then in the grip of a great real estate land boom as the CPR's transcontinental line stretched out from the city. As the son of the founder of the Dominion Bank, the 22 year old had an entry to eastern Canadian financial banking. Austin decided that the growing city needed a street railway, like that in his hometown. Losing no time, the Winnipeg Street Railway Company (WSR) inaugurated regular horsecar operations over about a mile of line between the Fort Garry Gate (near

## River Park et Elm Park - Winnipeg, Manitoba, par Douglas N.W. Smith

« Winnipeg Parks ... pour la majorité des gens, ce nom générique suggère deux parcs, River Park et Elm Park, parce qu'ils sont faciles d'accès et bon marché - ce dernier point étant de la plus haute importance - et que les enfants peuvent courir dans l'herbe ou se balancer, tandis que le père et la mère se plaisent à observer les ébats de leurs enfants enjoués, tout en profitant eux-mêmes des beautés de la nature, des beaux arbres et autres paysages naturels. » - Daily Nor'Wester - 11 juin 1898

### Les débuts

Albert W. Austin quitte Toronto en 1882 pour étudier les possibilités d'affaires à Winnipeg, alors au cœur d'un grand boom immobilier depuis que la ligne transcontinentale du CPR se prolonge à partir de sa ville. En tant que fils du fondateur de la Banque Dominion, le jeune homme de 22 ans a accès au secteur bancaire de l'est du Canada. Austin estime que la ville en pleine croissance a besoin d'un réseau de tramway, comme celui de sa ville natale. Sans tarder, la Winnipeg Street Railway Company (WSR) inaugure, le 21 octobre 1882, un service régulier de

the site of today's VIA Rail station) and city hall on October 21, 1882. Four cars and 22 horses provided service at five to seven minute intervals. The track was laid to an unusual 5 foot 6½ inch gauge. Also unusual for the time was the staffing of the cars with only a driver who took fares.

Fast forward to 1889. During this year a number of factors would lead Austin to lay the groundwork for the largest railway park by acreage in the Dominion, that had the most varied uses and was the second longest-lived.

The creation of the street railway park came about from the confluence of a number of isolated schemes. That year the WSR was considering the use of either cables or electricity to power their cars. A committee of Winnipeg citizens were promoting their city as the site for a summer exposition of provincial agricultural products. Lastly in its search for a new cemetery site, the city was offered land in the south part of Fort Rouge along the Red River (the city settled on a different site).

While there may seem to be no relations between these diverse schemes, they came together in the following manner. In either December 1889 or January 1890, Austin purchased the land offered to the city for the cemetery for a new park. The site was just over three miles from the city centre. Winnipeg's street railway park would be unique, in that Austin purchased land on both sides of the river and developed them as two separate railway parks. River Park was on the north bank and closest to the city was 150 acres. Elm Park's 54 acres were on a narrow piece of land surrounded on three sides by the river. Combined the two parks had 3.5 miles of river frontage and space for a large variety of park facilities.

Austin initially offered 40 acres of River Park to the city as grounds for the planned provincial exhibition site, but the remote location led to the selection of a site closer to the settled parts of the city.

In 1890, the city rebuffed Austin's proposal to electrify his existing lines in the city; at this time all the horse car lines were north of the Assiniboine River. The city fathers worried about the safety of this new electric technology and feared that it would interfere with the new fangled telephones whose wires already dotted the city. In frustration, Austin offered to build an experimental route in Fort Rouge, south of the Assiniboine initially running from the end of the Main Street Bridge, along River Avenue to Osborne Street, about one mile long. Council approved the experiment in the summer of 1890. As soon as this trial line proved a success, Austin planned to extend it to his new park.

In the summer of 1890 he persuaded the city to cover the cost of grading and grubbing a new street south of Osborne Street through undeveloped land to reach his park. This new street would be called Pembina Street. The WSR would lay its rails down the street. In exchange for

tramways hippomobiles sur une ligne d'environ 1,6 km entre la porte de Fort Garry (près de l'emplacement actuel de la gare de VIA Rail) et l'hôtel de ville. Quatre voitures et 22 chevaux assurent le service à des intervalles de cinq à sept minutes. La voie ferrée était d'un écartement inhabituel de 5 pieds 6½ pouces. Autre fait inhabituel pour l'époque, un seul employé se chargeait de la conduite des tramways et de la perception du prix des billets.

Passons rapidement à l'année 1889. Cette année-là, un certain nombre de facteurs amènent Austin à jeter les bases du plus grand parc d'amusement du Dominion en termes de superficie. Il est également celui dont les utilisations sont les plus variées et dont la longévité atteindra la deuxième place au pays.

La création du parc est née de la convergence d'un certain nombre de projets distincts. Cette année-là, la WSR étudie les mérites respectifs du câble et de l'électricité comme nouveau moyen de propulsion de ses tramways. Ensuite, un comité de citoyens de Winnipeg fait la promotion de leur ville comme site d'une exposition estivale de produits agricoles provinciaux. Enfin, dans sa recherche d'un nouveau cimetière, la ville se voit offrir un terrain dans la partie sud de Fort Rouge, le long de la rivière Rouge (la ville opte pour un autre site).

Bien qu'il semble n'y avoir aucune relation entre ces différents projets, ils finissent pourtant par se rejoindre. En décembre 1889 ou en janvier 1890, Austin achète le terrain offert à la ville pour le cimetière afin d'y aménager un nouveau parc. Le site se trouve à environ 5 km du centre de la ville. Le parc de Winnipeg sera hors du commun, car Austin achète des terrains sur les deux rives de la rivière et les aménage en deux parcs distincts. Le River Park, situé sur la rive nord et le plus proche de la ville, s'étendait sur 60,7 hectares. Les 21,9 ha d'Elm Park se trouvaient sur un terrain étroit entouré de trois côtés par la rivière. Ensemble, les deux parcs offraient 5,6 km de rives ainsi que de l'espace pour une grande variété d'installations.

Austin offre d'abord 16,2 hectares de River Park à la ville pour le site de l'exposition provinciale prévue, mais l'éloignement de l'endroit conduit à la sélection d'un site plus près des quartiers habités de la ville.

En 1890, la ville rejette la proposition d'Austin d'électrifier ses lignes existantes dans la ville ; à cette époque, toutes les lignes de voitures à cheval se trouvaient au nord de la rivière Assiniboine. Les élus s'inquiètent de la sécurité de cette nouvelle technologie électrique et craignent qu'elle n'interfère avec les nouvelles lignes téléphoniques dont les fils parsèment déjà la ville. Frustré, Austin propose de construire une ligne expérimentale à Fort Rouge, au sud de l'Assiniboine, allant initialement de l'extrémité du pont de la rue Main, le long de l'avenue River, jusqu'à la rue Osborne, d'une longueur approximative de

bearing the cost of the new road, the city extracted a promise from Austin that no admission fees would be charged to those entering River Park.

This decision set the tone for the two parks. River Park would over the years feature sports fields, racing track, amusement park and arcades. A charge of 5 cents to cross the river to Elm Park was designed to allow the park to draw a more refined crowd on days it was open to the public. For its first years of operation, Elm Park was only opened for large groups such as Sunday schools and fraternal clubs.

The first such event, which marked the official opening of Elm Park occurred on August 21st. It was a picnic sponsored by the grocers, bakers millers and butchers union. A feature of the picnic was the cooking of an ox, which was it was claimed was the first barbeque held in Winnipeg. As there was no street railway service yet to the park, the picnickers travelled by special shuttle trains operated by the Northern Pacific & Manitoba Railway from their terminus on Water Street to Pembina Junction. The Winnipeg Tribune of August 22, 1890 described the trip to the park as follows:

*"Notwithstanding the great crowds, and it being the first occasion the NP&M had to provide for such an event, the company was equal to hauling the crowd out to the junction. Extra trains were sent out in the afternoon and the last train in (from Pembina Junction) at 2030 had 17 coaches, everyone packed and the platforms and steps crowded. The incandescent light recently put in the depot shed were lit. Men were placed in charge of the baggage car and baskets, baby carriages and other articles looked after with items checked by name.*

*On arriving at the junction, a rather long walk had to taken to the ferry which was a much greater success than anticipated. The ferry is a large one and safely carried between 200 and 250 passenger (each trip), and by the aid of horses on each bank is drawn across and back in a few minutes. The boat is a flat bottom and kept in position by heavy wire cables."*

That first season Elm Park was equipped with a large dining shed, a dancing pavilion, women's and men's wash and cloak houses, and sheds for storing picnic baskets. A plank path was laid from the ferry landing out to the pavilion in the middle of the park.

The WSR's experimental electric line opened along River Avenue the evening of January 27, 1891. Because this was an experimental operation, the company had ordered only one closed street car which it claimed was the first car in Canada to be propelled by the Edison system. The 16 foot long body was built by Patterson & Corbin of St Catharines. The public witnessing the event were invited for free rides after the aldermen had completed the inaugural ride. They were amazed by the

1,6 km. Le conseil municipal approuve l'expérience au cours de l'été 1890. Dès que cette ligne expérimentale s'avère être un succès, Austin envisage de l'étendre à son nouveau parc.

Au cours de l'été 1890, il persuade la ville de couvrir les frais de terrassement et d'essouchement d'une nouvelle rue sur un terrain non aménagé, appelée Pembina Street, au sud d'Osborne Street, pour atteindre son parc. La WSR posera ses rails le long de la rue. En échange de la prise en charge du coût de la nouvelle ligne, la ville obtient d'Austin la promesse qu'aucun droit d'entrée ne sera perçu pour les passagers se rendant à River Park.

Cette décision détermine la vocation des deux parcs. Au fil des ans, River Park comprendra des terrains de sport, une piste de course, un parc d'attractions et des salles d'arcade. Le droit d'entrée de 5 cents pour traverser la rivière jusqu'à Elm Park fut instauré pour permettre au parc d'attirer une foule plus raffinée les jours où il était ouvert au public. Au cours de ses premières années d'existence, Elm Park n'est ouvert qu'aux groupes importants, tels que les écoles du dimanche et les clubs de fraternité.

Le premier événement de ce type, qui a marqué l'ouverture officielle d'Elm Park, eut lieu le 21 août. Il s'agissait d'un pique-nique sponsorisé par le syndicat des épiciers, des boulangers, des meuniers et des bouchers. L'une des particularités de ce pique-nique était la cuisson d'un bœuf, que l'on prétendait être le premier barbecue organisé à Winnipeg. Le parc n'étant pas encore desservi par le tramway; les pique-niqueurs empruntent des trains navettes spéciaux exploités par le Northern Pacific & Manitoba Railway depuis son terminus de la rue Water jusqu'à Pembina Junction. Le Winnipeg Tribune du 22 août 1890 décrit le voyage vers le parc comme suit:

*« Malgré l'affluence, et comme c'était la première fois que le NP & M devait organiser un tel événement, la compagnie a réussi à transporter la foule jusqu'à la jonction. Des trains supplémentaires furent envoyés dans l'après-midi et le dernier train (en provenance de Pembina Junction) à 20 h 30 comptait 17 wagons, tous bondés jusqu'aux plates-formes et même aux marches d'escalier. Les lampes à incandescence récemment installées dans la remise du dépôt sont allumées. Des hommes sont affectés au wagon à bagages et s'occupent des articles enregistrés sous noms tels que paniers, voiturettes d'enfant ou autres possessions.*

*En arrivant à la jonction, il fallait effectuer une marche plutôt longue jusqu'au ferry, qui a connu un succès bien plus grand que prévu. Il s'agissait d'un grand bac qui transportait à chaque voyage en toute sécurité entre 200 et 250 passagers et qui, grâce à l'aide de chevaux sur chaque rive, permettait de traverser et de revenir en quelques minutes. Le bateau était à fond plat et était maintenu en*

interior lighting, the powerful electric headlight and call buttons at each seat. We forgot how recent such innovations actually are!

The WSR operated the single street car through the winter to test its capabilities making Winnipeg the fourth city in Canada to have an operating street car line (the other three being Windsor, St Catharines and Victoria). The Winnipeg Tribune of August 1, 1891 gleefully noted the comment of Toronto visitors to River Park that Toronto had neither electric cars or such parks. For that matter neither did Montreal!

For the spring of 1891 the WSR completed laying its tracks out to the parks. Service began on June 20th and was also the day that River Park opened. While the company had ordered additional street cars and trailers for its electric line, delays in delivery mean that for the first few weeks it only had two motor cars and three trailers to handle the crowds wishing to try the new technology and visit the parks. The axles of the two motor cars so overheated rushing the 2,000 Dominion Day riders back and forth that service had to be suspended, leaving 200 Salvation Army members to walk back to the city.

There were at least three stops in River Park, the first was at the end of Pembina (now Osborne) Street for the playing fields and amusements, the second for the Fern Glen to accommodate campers summering the riverbank, and the third at the end of the line for the bridge to Elm Park. Reflecting Austin's origins, the streetcar stop for Elm Park was initially called Spadina. Starting with the 1891 season,

*position par de gros câbles métalliques.»*

Lors de cette première saison, Elm Park est équipé d'une grande salle à manger, d'un pavillon de danse, de toilettes et de vestiaires pour les hommes et les femmes, ainsi que d'abris pour les paniers de pique-nique. Un chemin de planches est aménagé depuis le débarcadère du ferry jusqu'au pavillon situé au milieu du parc.

La ligne électrique expérimentale de la WSR fut ouverte le long de River Avenue le soir du 27 janvier 1891. Comme il s'agissait d'une opération pilote, la compagnie n'avait commandé qu'un seul tramway fermé qui, selon elle, était le premier au Canada à être propulsé par le système Edison. La caisse de 4,9 mètres de long a été construite par Patterson & Corbin de St. Catharines. Le public assiste à l'événement. Les personnes invitées à faire un tour gratuit après que l'échevin eut terminé sa randonnée inaugurale furent stupéfaites par l'éclairage intérieur, le puissant phare électrique et les boutons d'appel à chaque siège. Nous avons oublié à quel point ces innovations sont récentes!

La WSR exploite l'unique tramway pendant tout l'hiver pour tester ses capacités, faisant de Winnipeg la quatrième ville du Canada à disposer d'une ligne de tramway en service (les trois autres étant Windsor, St. Catharines et Victoria). Le Winnipeg Tribune du 1er août 1891 note avec jubilation le commentaire de visiteurs torontois à River Park, selon lequel Toronto n'a ni voitures électriques ni parcs de ce type. D'ailleurs, Montréal n'en avait pas non plus!

Au printemps 1891, la WSR acheva la pose des voies jusqu'aux parcs. Le service commence le 20 juin, jour de l'ouverture de River Park. Alors que la compagnie avait commandé des tramways et des remorques supplémentaires pour sa ligne électrique, les retards de livraison font que, pendant les premières semaines, elle ne dispose que de deux motrices et de trois remorques pour accueillir les foules désireuses d'essayer la nouvelle technologie et de visiter les parcs. Les essieux des deux motrices ont tellement surchauffé lors des allers-retours des 2 000 passagers de la fête du Dominion que le service a dû être interrompu, forçant 200 membres de l'Armée du Salut à rentrer en ville à pied.

Il y avait au moins trois arrêts à River Park, le premier au bout de la rue Pembina (aujourd'hui Osborne) pour les terrains de jeu et les divertissements, le deuxième à Fern Glen pour accueillir les campeurs qui passaient l'été au bord de la rivière, et le troisième au bout de la ligne pour le pont menant à Elm Park. Reflétant les origines d'Austin, l'arrêt de tramway d'Elm Park s'appelait initialement Spadina. À partir de la saison 1891, on accède à Elm Park par un ponton plutôt que par un ferry. Le câble du ferry s'étant avéré dangereux pour les bateaux à vapeur et les petites embarcations, il fut remplacé par un ponton. Cet



Winnipeg Tribune, Aug 13, 1891  
Winnipeg Tribune, le 13 août 1891

Elm Park was reached by pontoon bridge rather than by ferry. As the cable for the ferry had proved a hazard to both steamboats and small water craft, it was replaced. This bridge had a moveable centre section that allowed steamboats to pass.

A toll booth was placed on the pontoon bridge to collect the nickel charge. It was said that the collector closely looked at the patrons to decide if they should be admitted. A new feature at Elm Park was the bathing house constructed into the river with the floor so arranged that water depth would vary from 2.5 to 7 feet. An indication of the novelty of public bathing was that swim suits were available for rent.

For the 1891 season, River Park was equipped with sports grounds used for baseball, lacrosse and cricket, a racing track with a half mile circuit, and Edison Hall, a facility used for summer concerts and dances. It was named for the inventor and for the fact that the first phonograph recording in Winnipeg was heard there that year. The following year Mr E Plum purchased the sole privilege of exhibiting phonographs at Elm Park for the summer. Camping appeared in the park that first season with the opening of Fern Glen along the Red River west of River Park's entrance.

The 1892 season has a rough start as the Red River flooded part of Elm Park and the half mile of WSR track in River Park leading to the pontoon bridge. Elm Park's opening was deferred until mid June while River Park opened in early May. By the time the Victoria Day crowds jammed the River Park, a grandstand 100 feet long and box office had opened. A large floating bathing house containing 35 rooms was placed into the Red River near the playing field. That year one of the first entertainers appeared at River Park as Louis Cyr, the famed Canadian

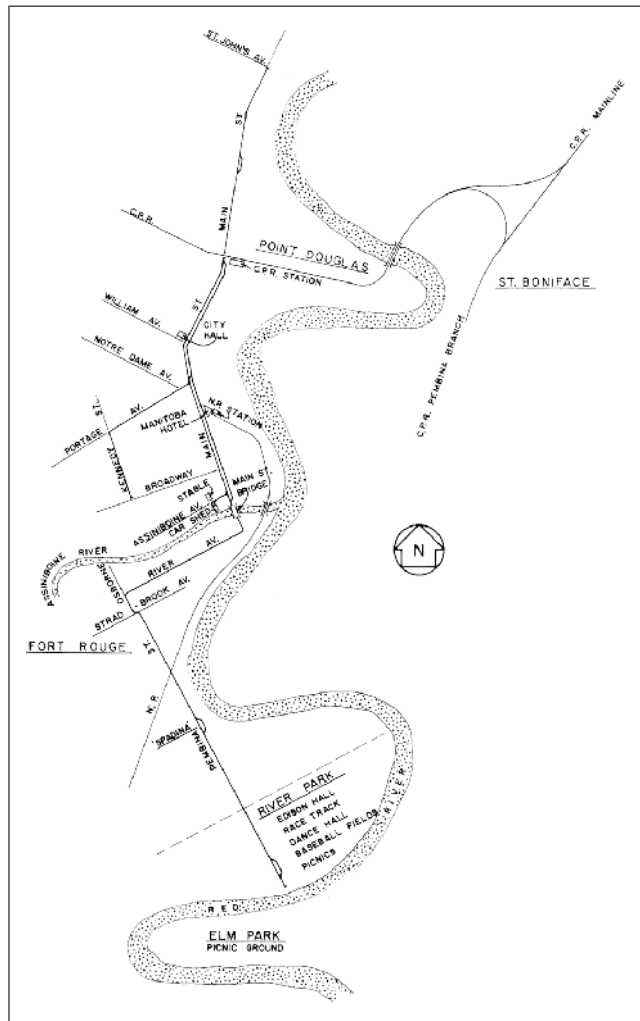
ouvrage avait une section centrale mobile qui permettait aux bateaux à vapeur de passer.

Un poste de péage a été installé sur le ponton pour percevoir le tarif de cinq cents. On disait que le percepteur regardait attentivement les clients pour décider s'ils devaient être admis ou non. Une nouveauté à Elm Park : un bâtiment abritant un bain construit dans la rivière et dont le sol est disposé de manière à ce que la profondeur de l'eau varie de 0,76 à 2,13 mètres. Le fait que des maillots de bain puissent être loués témoigne de la nouveauté des bains publics.

Lors de la saison 1891, le River Park comprend des terrains de sport pour le baseball, la crosse et le cricket, une piste de course offrant un circuit de 0,8 km, et l'Edison Hall, une installation utilisée pour les concerts et les bals d'été, nommée en l'honneur de l'inventeur et du fait que le premier enregistrement phonographique à Winnipeg a été entendu cette année-là. L'année suivante, M. E. Plum achète l'exclusivité d'exposer des phonographes à Elm Park pendant l'été. Le camping fait son apparition dans le parc

dès la première saison avec l'ouverture de Fern Glen le long de la rivière Rouge, à l'ouest de l'entrée de River Park.

Le début de la saison 1892 est difficile, car la rivière Rouge inonde une partie d'Elm Park et le 0,8 km de voie de la WSR dans River Park menant au ponton. L'ouverture d'Elm Park est reportée à la mi-juin tandis que River Park ouvre début mai. Au moment où les foules de la fête de la Reine envahissent River Park, une tribune de 30,5 m de long et un guichet avaient été inaugurés. Un grand pavillon de bain flottant contenant 35 chambres est placé dans la rivière Rouge près du terrain de jeu. Cette année-là, l'un des premiers artistes à se produire au River Park est Louis Cyr, le célèbre haltérophile canadien, engagé



Map showing the Winnipeg Street Railway Company Track Diagram 1882-1894, note River Park and Elm Park at the bottom of the map in the crook of the river. Map drawn by J E Baker for Railfare book titled Winnipeg Electric Transit published in 1982, ISBN 0-919130-31-3

*Carte montrant le diagramme des voies de la Winnipeg Street Railway Company 1882-1894. Notez River Park et Elm Park au bas de la carte, dans le méandre de la rivière. Carte dessinée par J. E. Baker pour le livre Railfare intitulé Winnipeg Electric Transit publié en 1982, ISBN 0-919130-31-3*

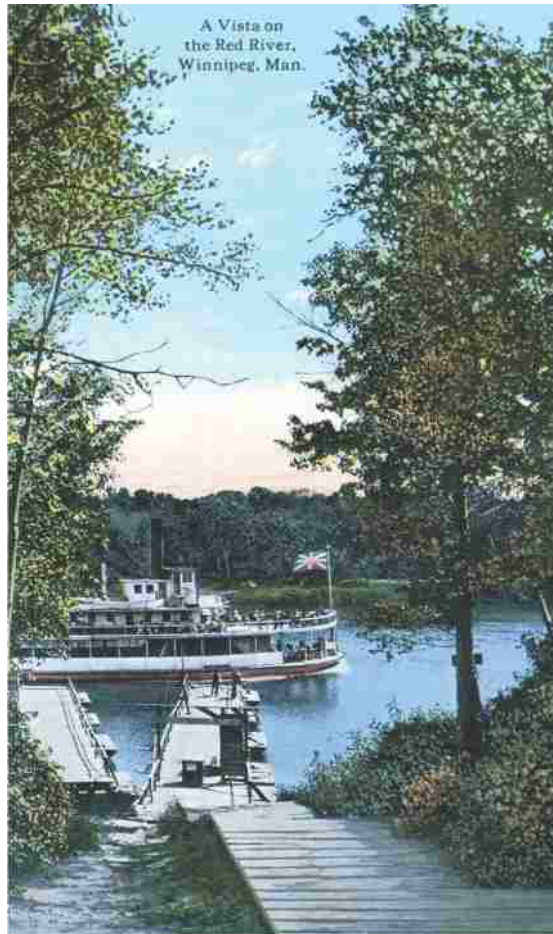
weight lifter, was hired for a week's engagement.

To cope with the rising traffic to its park, the WSR placed a siding on Smith Street in 1892 to permit frequency between the Main Street bridge and parks to be increased from three to four trips per hour. The company announced that its motormen and conductors on the electric cars would be put in uniforms that year.

At this time the WSR had 5.5 miles of horsecar lines north of the Assiniboine river and 3.5 miles of electrified line south of it. The connecting link should have been the existing Main Street bridge, but the structure erected in 1881 was deemed too narrow to accommodate streetcars and wagons and too lightly built to take the weight of the streetcars. Passengers had to walk over the bridge and pay a separate fare when going between the electric streetcars and horsecars. Applications by the WSR to operate over the bridge were continually refused by city council until March 1893 when the council passed a resolution allowing the WSR cars to cross the bridge on a one month trial provided other traffic was halted while the car crossed. Austin refused the offer. The *Winnipeg Tribune* editorialized on June 26, 1893 that as a wealthy private corporation the WSR should build its own bridge to cross the Assiniboine River.

### Change in Ownership

In March 1894, the *Winnipeg Daily Nor'Wester* reported that the WSR contemplated fully double tracking the its line from the Main Street bridge to the parks. The offer was a hollow one. At the time Austin was fighting to retain what he believed to be the WSR's exclusive franchise for street railway operations on the city's streets as the city had authorized the Winnipeg Electric Street Railway (WSER) to start operations. The case was argued through all the courts and after the British Privy Council decided



The pontoon bridge connected River and Elm Parks from 1892. The centre span swung to allow steamboats such as the *Alberta* to pass. Various steamboats ran to the River Park and beyond until the early 1910s. The *Alberta* came to grief in spring floods of April 1913 when she was crushed on the piers of the CPR Red River bridge. Douglas NW Smith Collection

*Le ponton reliait les parcs River et Elm à partir de 1892. La partie centrale est déplacée pour permettre au bateau à vapeur Alberta de continuer en amont. Plusieurs bateaux desservaient River Park et au-delà jusqu'au début des années 1910. L'Alberta se retrouva en mauvaise posture lors des inondations printanières d'avril 1916 lorsqu'il fut écrasé contre les piliers du pont du CPR au-dessus de la rivière Rouge. Collection Douglas N. W. Smith*

pour une semaine.

Pour faire face à l'augmentation de la fréquentation de ses parcs, la WSR installe en 1892 une voie d'évitement sur Smith Street afin de faire passer la fréquence entre le pont de Main Street et les parcs de trois à quatre départs par heure. La compagnie annonce que ses garde-moteurs et conducteurs de tramways porteront des uniformes cette année-là.

À cette époque, la WSR possède près de 9 km de lignes hippomobiles au nord de la rivière Assiniboine et 5,6 km de lignes électrifiées au sud de cette rivière. La liaison aurait dû être assurée par le pont existant de la rue Main, mais la structure érigée en 1881 était jugée trop étroite pour accueillir les tramways et les chariots, et trop légère pour supporter le poids des tramways. Les passagers devaient traverser le pont à pied et payer un tarif séparé pour passer des tramways électriques aux hippomobiles. Les demandes de passage de la WSR sur le pont furent continuellement refusées par le conseil municipal jusqu'en mars 1893, date à laquelle ce dernier adopta une résolution autorisant les tramways de la compagnie à traverser le pont à titre d'essai pendant un mois, à condition que le reste du trafic soit interrompu pendant le passage du tramway. Austin refuse l'offre. Le 26 juin 1893, le *Winnipeg Tribune* publie

un éditorial dans lequel il affirme qu'en tant que riche société privée, la WSR devrait construire son propre pont pour traverser la rivière Assiniboine.

### Changement de propriétaire

En mars 1894, le *Daily Nor'Wester* de Winnipeg rapporte que la WSR envisage de doubler complètement la voie de sa ligne, du pont de la rue Main jusqu'aux parcs. L'offre n'est pas très convaincante. À l'époque, Austin se bat pour conserver sa franchise exclusive devant le Conseil

that spring that the WSR franchise did not give Austin's company monopoly rights in the city, he sold out to the WESR for \$175,000 in May 1894. The deal included the sale of River Park, but Austin retained ownership of Elm Park. The WESR, a company in which railway builders William Mackenzie and Donald Mann had invested, now controlled the development of both Winnipeg's street railway and River Park.

Austin entrusted the operation of Elm Park to C A Young, the former manager of the WSR. River Park was operated by lessees and the amusements and arcades were operated by individuals or firms that contracted annually for such privileges.

The management of the two parks battled for patronage by expanding the facilities and amenities. At Elm Park a restaurant, automatic swing a shooting gallery, a new band stand were added in 1895, though dancing was discontinued (for at least this season) as it lowered the 'tone' of the park. Over at River Park, lessees Messrs Sharpe & Darby offered a new roller skating rink, a riding gallery (otherwise known as merry-go-round), and small animals for the children. This would be the start of what would become a zoo featuring Canadian animals. The River Park managers announced they were seeking a Ferris wheel, the likes of which had been a major attraction at the Chicago World's Fair in 1893.

## —MAMMOTH— TRADES PIC-NIC OF THE SEASON.

Under the auspices of the Grocers, Butchers, Fruit  
Lakers and Millers, will be held at

## ELM PARK! —ON— THURSDAY, AUGUST 21ST.

Austin's Beautiful Park is the finest in the  
Dominion.

### \$1,000 GIVEN FOR SPORTS.

Good music furnished by Citizens' and Infantry  
School Bands.  
Tea and Coffee served FREE on the grounds—pic-  
nickers supplying their own cups.  
No pains will be spared to make this the greatest  
event ever held in the Province.  
All baskets should be taken care of by the  
Committee.  
Trains leave the N. P. & M. Depot at 9.15, 10.15  
11.15 and 2.15—returning at 5.30, 6.30 and 8.30.

### EVERYBODY INVITED!

TICKETS (including admission to the Park) 25c.

GOD SAVE THE QUEEN.

## —MAMMOTH— TRADES PIC - NIC ELM PARK, AUGUST 21ST.

Refreshments will be supplied at reasonable rate  
by Messrs. Watson & Mitchell.

|            |                        |            |
|------------|------------------------|------------|
| CAKE,      | SANDWICH,              | MEAT PIES, |
| ICE CREAM, | SOFT DRINKS,           | FRUITS,    |
| CANDY,     | NUTS,                  | CIGARS,    |
|            | CIGARETTES, ETC., ETC. |            |

### Tea, Coffee and Milk

Will also be supplied by us.

Winnipeg Daily Nor'Wester, May 20, 1895  
Daily Nor'Wester de Winnipeg, le 20 mai 1895



Winnipeg Morning Telegram, August 2, 1902  
Morning Telegram de Winnipeg, le 2 août 1902

privé britannique, après avoir échoué à faire cesser les activités du Winnipeg Electric Street Railway (WESR). Après que le Conseil privé eut décidé, au printemps, que la franchise de la WSR ne conférait pas à la société d'Austin un droit de monopole dans la ville, il la céda au WESR pour 175 000 dollars en mai 1894. L'accord comprenait la vente de River Park, mais Austin restait propriétaire d'Elm Park. Le WESR, une société dans laquelle les constructeurs de chemins de fer William Mackenzie et Donald Mann avaient investi, contrôlait désormais l'expansion du réseau des tramways de Winnipeg et du River Park.

Austin confie l'exploitation d'Elm Park à C. A. Young, l'ancien directeur de la WSR. Le River Park est exploité par des locataires et les attractions et arcades sont gérées par des particuliers ou des entreprises qui s'engagent annuellement pour ces privilèges.

Les gestionnaires des deux parcs se sont fait concurrence pour attirer les visiteurs en améliorant les installations et les équipements. À Elm Park, un restaurant, une balançoire automatique, un stand de tir et un nouveau kiosque à musique sont ajoutés en 1895, bien que la danse soit abandonnée (au moins pour cette saison), car elle ternit la « réputation » du parc. À River Park, les locataires, MM. Sharpe et Darby, proposent une nouvelle piste de patinage à roulettes, une galerie d'équitation (autrement

appelée manège) et une exposition de petits animaux pour les enfants. C'est le début de ce qui deviendra un jardin zoologique d'animaux canadiens. Les responsables de River Park annoncent qu'ils sont à la recherche d'une grande roue, comme celle qui avait été une attraction majeure de l'exposition universelle de Chicago en 1893.

En 1895, les terrains de camping de River Park s'agrandissent avec de nouvelles zones baptisées Parker (habitées principalement par des célibataires) et Hazel Dell, un endroit situé au bord de la rivière, à l'extrémité ouest du parc. La direction du parc réserve Edison Hall pour les campeurs deux fois par semaine, l'une le dimanche pour un programme de chants en soirée et l'autre pour une danse hebdomadaire.

En 1896, le choix des divertissements s'élargit

1895 also saw the expansion of the camping grounds at River Park with new areas dubbed Parker (inhabited mainly by bachelors) and Hazel Dell, a location inland from the river at the western end of the park. The park management reserved Edison hall for the campers twice a week; once on Sundays for an evening song service and for a weekly dance.

Entertainment choices expanded in 1896 with McPhee's and Kiser's live theatre melodramas and circus type acts high wire acts. Charging 5 to 10 cents for seats, the melodramas proved a hugely popular drawing 5,000 viewers the first season. Not to be outdone, Elm Park was the setting for the first viewing of Edison's latest invention, the animatograph or living picture machine.

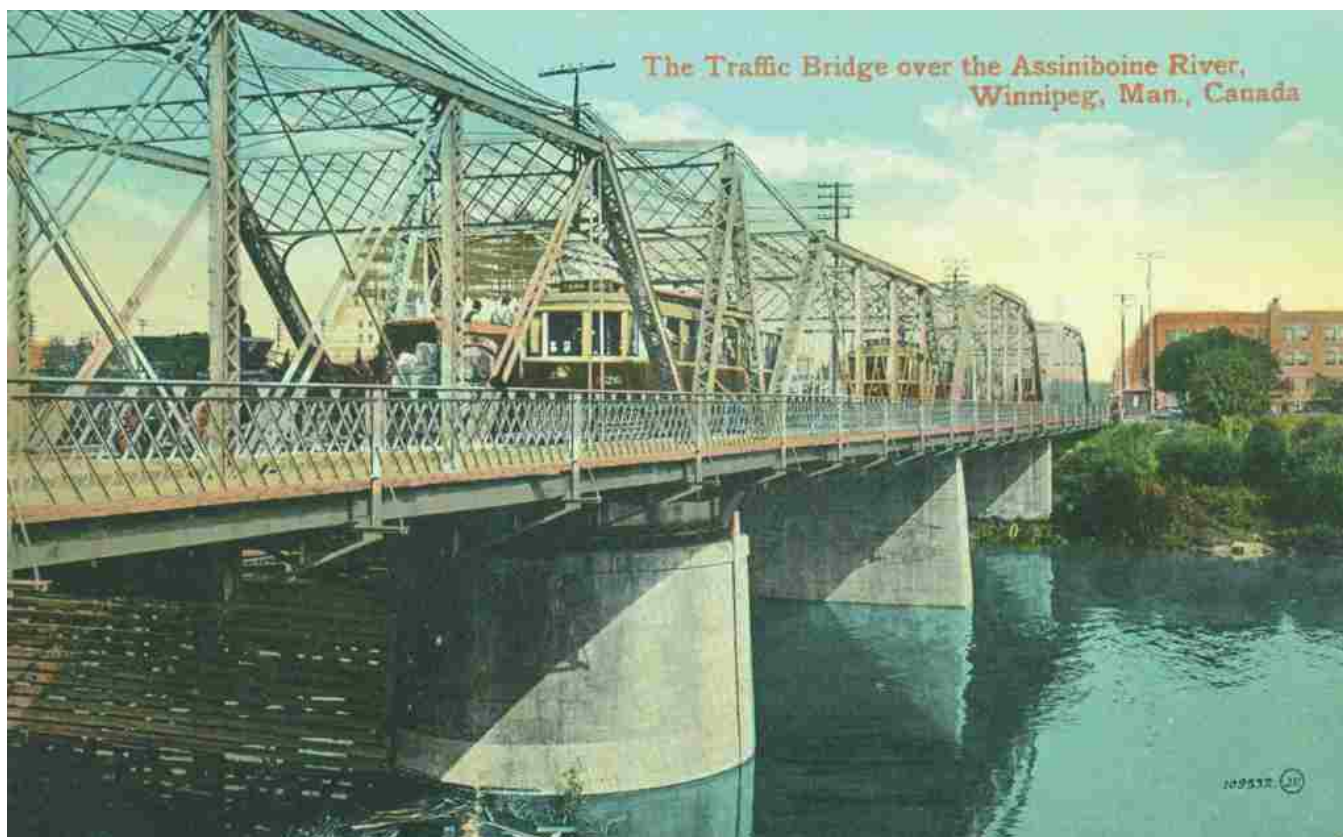
### Finally Through Streetcar Service to the Parks

Experiments were tried with running electric cars across the Main Street bridge in 1895 and 1896. The city council, however, continued to waffle, withdrawing the permission to cross the bridge at a moments notice because of safety concerns. Operations from the CPR Main Street station to the parks lasted barely a month in 1896. The situation was only rectified after city ratepayers voted to replace the superstructure of the Main Street bridge in 1897. The new bridge was ready for the streetcars to cross the following year.

avec les mélodrames de McPhees et Kiser et des numéros de cirque sur corde raide. Les mélodrames, dont les places sont vendues entre 5 et 10 cents, remportent un vif succès et attirent 5 000 spectateurs dès la première saison. Pour ne pas être en reste, Elm Park accueille la première projection de la dernière invention d'Edison, l'animatographe ou machine à images animées.

### Les parcs enfin desservis par les tramways

Des expériences de circulation de voitures électriques sur le pont de Main Street ont été tentées en 1895 et 1896. Le conseil municipal continue cependant à tergiverser et retire au pied levé l'autorisation de traverser le pont pour des raisons de sécurité. Les opérations entre la gare de la rue Main du CPR et les parcs durent à peine un mois en 1896. Le problème ne fut résolu que lorsque les contribuables de la ville votèrent le remplacement de la superstructure du pont de la rue Main en 1897. Le nouveau pont est apte à être traversé par les tramways l'année suivante.



The opening of the new Main Street bridge in 1898 allowed the WESR to operate unimpeded service out to the parks. Its single track would remain a bottleneck through the streetcar era. Douglas N W Smith Collection

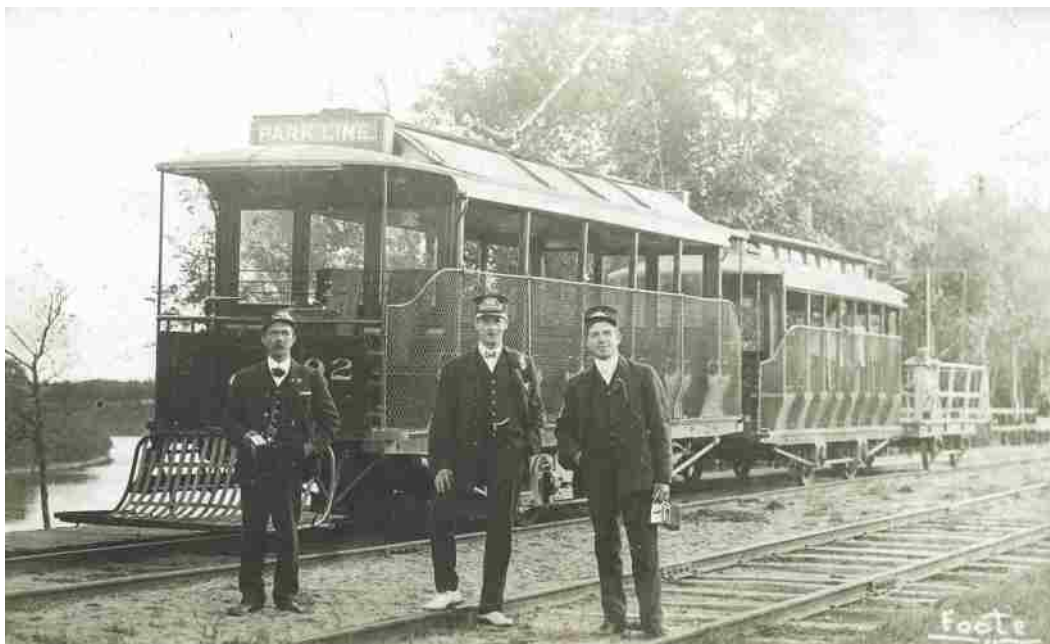
*L'ouverture du nouveau pont de Main Street en 1898 a permis au WESR de desservir sans entrave les parcs. Sa voie unique restera un goulot d'étranglement pendant toute l'ère du tramway. Collection Douglas N. W. Smith*

On May 14, 1898 streetcars begin operating once again from the CPR station, down Main Street over the new bridge and through Fort Rouge to the parks. The council and public rejoiced in this through service as well as the fare policy allowing travel from any point in Winnipeg to the parks for a single fare. To accommodate that year's Victoria Day traffic, the company operated six motor cars each pulling four trailers - something seen in no other city in Canada.

To cope with the increasing tide of patrons of the two parks, the WESR worked to double the line to and through River Park. In 1901 the company double tracked the line from the River Park stop to the Elm Park stop (the name replaced the Spadina moniker chosen by Austin) to make operations more fluid. As well the company built a turning loop at River Park stop to eliminate the need for motorized cars to run around the trailer cars at the park entrance.<sup>1</sup> During the course of the year ten new open cars, built by the Toronto Railway Company bearing even numbers between 76 and 94, were added to cope with the Park Line traffic.

Le 14 mai 1898, les tramways reprennent leur service à partir de la gare du CPR, descendent la rue Main sur le nouveau pont et traversent Fort Rouge jusqu'aux parcs. Le conseil municipal et le public se réjouissent de ce nouveau service et de la politique tarifaire qui permet de voyager de n'importe quel point de Winnipeg jusqu'aux parcs pour un tarif unique. Pour répondre à l'affluence de la fête de la Reine cette année-là, la compagnie met en service six voitures tirant chacune quatre remorques, ce qui ne se faisait nulle part ailleurs au Canada.

Pour faire face à l'afflux croissant de clients dans les deux parcs, le WESR s'efforce de doubler la ligne vers et à travers River Park. En 1901, la voie est doublée de l'arrêt River Park à l'arrêt Elm Park (nom qui remplace celui de Spadina choisi par Austin) afin de rendre les opérations plus fluides. La compagnie construit également une boucle de virage à l'arrêt River Park afin d'éviter aux motrices de contourner les remorques à l'entrée du parc<sup>1</sup>. Au cours de l'année, la Toronto Railway Company construit dix nouveaux tramways ouverts portant les numéros pairs de 76 à 94 pour répondre à la demande sur la ligne Park.



*Il s'agit peut-être de l'arrêt Fern Park pour le camping situé entre les arrêts River et Elm Park. La voiture 92 fut construite par la Toronto Railway Company pour le WESR en 1901. La troisième voiture du train offrait un voyage en plein air avec une protection minimale. Les membres du personnel, élégamment vêtus, semblent fiers de poser pour le photographe Foote. Western Canada Photo Index*

This is possibly the Fern Park stop for the camping area between the River and Elm Park stops. Car 92 was built in Toronto Railway Company for the WESR in 1901. The third car of the train provided an open-air ride with minimal protection. The nattily dressed crew seem proud to pose for photographer Foote. Western Canada Photo Index

<sup>1</sup> Sources differ on what changes were made, John Baker in Winnipeg's Electric Transit claims that the 1901 improvements included the construction of a single line to Elm Park station. This may have been the relocation of the original line through the park that had been prone to flooding. The Winnipeg Free Press reported on March 28th the statement of WESR General Manager Phillips that the line had been double tracked through River Park.

<sup>1</sup> Les sources divergent sur les changements apportés, mais John Baker, dans Winnipeg's Electric Transit, affirme que les améliorations de 1901 comprenaient la construction d'une ligne unique jusqu'à la gare d'Elm Park. Il s'agit peut-être du déplacement de la ligne d'origine qui traversait le parc et qui était sujette aux inondations. Le 28 mars, le Winnipeg Free Press rapporte la déclaration du directeur général du WESR, M. Phillips, selon laquelle la ligne avait été mise à double voie à travers River Park.

The new double track line through River Park was paralleled by rows of tents as camping continued thrive with upwards of 700 campers. In 1901 retired horsecars were placed in the park camping areas for rent those whose who wanted something more solid than a canvas tent. That same year the Hudson's Bay Company advertised that an employee would go through the camping area taking orders each morning for delivery by wagon the same afternoon.

In 1902 the section from River Avenue to Croydon in Fort Rouge was double tracked. The WESR wanted to double track the line all the way from Croydon to the Park, but the city refused permission. In 1903 a loop was installed on the streets at the CPR station to speed the Park Line service. Finally in 1904, Pembina Street was double tracked to the park with the WESR bearing 40% of the pavement cost. This left the Main Street bridge as the only piece of single track on the Park Line route - the new bridge superstructure which was built on the foundations of the 1881 bridge was deemed too weak for a double tracking.

The track improvements were not only for the seasonal traffic to the parks. The empty acreage south of the Assiniboine River was filling. The Morning Telegram in 1903 had ads promoting real estate in the new neighbourhood of Riverview, laying just to the north of the River Park.

### More New Attractions

Around the turn of the century the WESR decided to add a zoo to River Park's attractions. Caretaker Nick Ottensen, was responsible for the zoo, that spread out over 65 acres east of the amusement area along the river. In 1903 three buffaloes were purchased from a ranch in Montana. To provide sufficient and continuous grazing land, the buffalo were installed in three paddocks that took up over 12 acres. An inventory of the zoo from 1906 showed that amongst its 74 animals were 2 red bears, 2 black bears, 3 buffalos, 6 wolves, 5 elk, 3 moose, 1 caribou, 1 antelope, 3 deer, 5 angora goats, 4 raccoons, 4 badgers, 9 foxes, 17 homing pigeons. The bears were housed in two pits with climbing poles.

Other new attractions at River Park included a baseball grandstand and bleachers erected in 1902 as Winnipeg's first professional team, the Winnipeg Maroons, began playing at the park. WESR Manager Phillips announced special baseball trains on game days that would stop only along Main Street at Logan, William, Portage, and Broadway Avenues on the outbound trip to the game. On June 26th, the special ball trains left the CPR depot 1740, 1750, 1800 and 1810.

As the technology of moving pictures evolved, it was adopted as park entertainment. The animatograph of 1892 was replaced by moving pictures shown in Jones and

La nouvelle ligne à double voie traversant River Park est bordée de rangées de tentes, le camping continuant à être florissant: il héberge en effet plus de 700 campeurs. En 1901, des tramways hippomobiles hors d'usage sont placés dans les aires de camping du parc en location pour ceux qui souhaitent quelque chose de plus solide qu'une tente en toile. La même année, la Compagnie de la Baie d'Hudson annonce qu'un employé passera chaque matin dans la zone de camping pour prendre des commandes qui seront livrées par chariot l'après-midi même.

En 1902, le tronçon allant de River Avenue à Croydon, à Fort Rouge, est doté d'une double voie. Le WESR souhaitait doubler la voie sur toute la ligne, de Croydon au parc, mais la ville refusa l'autorisation. La rue Pembina fut pavée. En 1903, une boucle est installée dans les rues à la gare du CPR pour accélérer le service de la Park Line. Enfin, en 1904, la rue Pembina est mise à double voie jusqu'au parc, le WESR prenant à sa charge 40 % du coût de la chaussée. Il ne restait plus que le pont de la rue Main comme seule section de voie unique sur l'itinéraire de la Park Line; le pont, construit sur les fondations du pont de 1881, était considéré comme trop faible pour une voie double.

Les améliorations de la voie ferrée n'étaient pas seulement destinées au trafic saisonnier vers les parcs. Les terrains vacants au sud de l'Assiniboine se peuplent. En 1903, le Morning Telegram publiait des annonces immobilières concernant le nouveau quartier de Riverview, situé juste au nord du River Park.

### De nouvelles attractions

Au tournant du siècle, le WESR décide d'ajouter un jardin zoologique aux attractions du River Park. Le gardien Nick Ottensen est responsable du jardin qui s'étend sur 26,3 hectares à l'est de la zone de loisirs, le long de la rivière. En 1903, trois bisons sont achetés à un ranch du Montana. Pour assurer un pâturage suffisant et continu, les bisons furent installés dans trois enclos qui occupaient près de 6 ha. Un inventaire du jardin zoologique datant de 1906 montre que parmi les 74 animaux, on compte 2 ours rouges, 2 ours noirs, 3 bisons, 6 loups, 5 élans, 3 orignaux, 1 caribou, 1 antilope, 3 cerfs, 5 chèvres angoras, 4 rats laveurs, 4 blaireaux, 9 renards, 17 pigeons voyageurs. Les ours sont logés dans deux fosses équipées de poteaux d'escalade.

Parmi les autres nouvelles attractions du River Park, une tribune de baseball et des gradins sont érigés en 1902 lorsque la première équipe professionnelle de Winnipeg, les Winnipeg Maroons, commence à jouer dans le parc. Le directeur du WESR Phillips annonce la mise en service de trains de baseball spéciaux les jours de match, qui ne s'arrêteront que le long de la rue Main, aux avenues Logan, William, Portage et Broadway, à l'aller. Le 26 juin, les trains spéciaux de baseball quittent la gare du CPR à 17 h 40, 17 h 50, 18 h 00 et 18 h 10.



This miniature train was a hit with all ages and last till the River Park closed. Western Photo Index

*Ce train miniature a fait le bonheur de gens de tous âges et a perduré jusqu'à la fermeture du River Park. Western Photo Index*



The River Park stop back about 1907. The building to the left is Edison Hall and to the right of it is the loop and ticket office for the miniature train. The wall on the right marks the start of the playing fields and race track oval. Archives of Manitoba P1250

*L'arrêt de River Park aux environs de 1907. Le bâtiment à gauche est l'Edison Hall et à droite de celui-ci se trouvent la boucle et la billetterie du train miniature. Le mur à droite marque la limite des terrains de jeu et de l'ovale de la piste de course. Archives du Manitoba P1250*

Harrison's Electric Theatre in River Park in 1902. The film *The Great Train Robbery* was featured during the summer of 1904, not 'as simple entertainment, but as a good object lesson to boys, showing the evil and consequential effects of evil companions which ends in death.'

One of the longer lived new attractions that appeared in 1907 was a miniature railway with a working steam engine that carried passengers around a loop in miniature cars.

One boon for the parks was the 1906 decision by Winnipeg voters to allow the Winnipeg Electric Railway (the WESR reorganized under this new name in 1904) to operate streetcars on Sundays. This gave many of the working class who laboured six days a week the chance to go to enjoy the green park setting away from their tenements and shacks that dotted the working class areas of the city. To cope with the rising tide of users, the WER installed a loop at River Park in 1907.

Au fur et à mesure que la technologie de l'image animée évolue, elle est adoptée comme moyen de divertissement dans les parcs. L'animatographe de 1892 est remplacé par des images animées projetées dans l'Electric Theatre de Jones et Harrison à River Park en 1902. Le film « *The Great Train Robbery* » (Le Vol du grand rapide) a été présenté pendant l'été 1904, non pas « comme un simple divertissement, mais comme une bonne leçon de choses pour les garçons, montrant le mal et les influences de mauvais compagnons qui se terminent par la mort ».

L'une des nouvelles attractions les plus durables, apparue en 1907, était un chemin de fer miniature doté d'une machine à vapeur fonctionnelle qui transportait les passagers dans des voitures également miniatures autour d'une boucle.

La décision prise en 1906 par les électeurs de Winnipeg d'autoriser le Winnipeg Electric Railway (le WESR est réorganisé sous ce nouveau nom en 1904) à faire circuler des tramways le dimanche est une aubaine pour

### Elm Park Disappears

*Of all days past we best remember,  
Tis the gay, glad days 'tween May and September,  
when the sun shone bright and the sky was blue,  
an each afternoon, when our work was through,  
We took our sweethearts for a trolley ride  
to visit Elm Park by the riverside.  
- Winnipeg Tribune, May 29, 1905*

In 1905 Austin decided to dispose of Elm Park. While the city council was urged by many residents to acquire it<sup>2</sup>, both Austin's \$80,000 price tag and the fact that the city had opened the sprawling Assiniboine Park in the west end of the city in 1904 saw Elm Park sold for residential development in 1907. One of the earliest public notices of the sale was a "For Sale" ad in the Winnipeg Free Press in May 1907 by the owner of the Elm Park merry-go-round. As part of this well-loved park's closing, the charge to visit it was waived on its last weekend of operation in September 1907.

However, matters did not proceed quite as expected. Sales of lots were sluggish at best so the park reopened in 1908 for picnic groups and would remain in use until its final closure at the end of the 1911 season.

### A Threat and New Uses



WER car 500 poses at River Park. It was built in the company's shops in 1911. University of Alberta Libraries

*Le tramway 500 du WER pose à River Park. Il fut construit dans les ateliers de la compagnie en 1911. Bibliothèques de l'Université de l'Alberta*

les parcs. Les ouvriers qui travaillaient six jours par semaine eurent ainsi la possibilité de se détendre dans le cadre verdoyant des parcs, loin de leurs immeubles et des cabanes qui parsemaient les quartiers populaires de la ville. Pour faire face à l'augmentation du nombre d'utilisateurs, le WER installa une boucle de virage à River Park en 1907.

### Elm Park disparaît

*« De tous les jours passés, dont nous nous souvenons le mieux,  
ce sont les jours gais et heureux entre mai et septembre,  
quand le soleil brillait et que le ciel était bleu,  
et chaque après-midi, quand notre travail était terminé,  
nous emmenions nos amoureuses faire un tour de tramway  
pour visiter Elm Park au bord de la rivière. » - Winnipeg Tribune, 29 mai 1905*

En 1905, Austin décide de se départir d'Elm Park. Bien que de nombreux résidents aient pressé le conseil municipal d'en faire l'acquisition<sup>2</sup>, le prix de 80 000 \$ demandé par Austin et le fait que la ville avait ouvert le vaste parc Assiniboine dans l'ouest de la ville en 1904 ont fait en sorte qu'Elm Park a été vendu à des fins de développement résidentiel en 1907. L'un des premiers avis publics de cette vente est une annonce « À vendre »

publiée dans le *Winnipeg Free Press* en mai 1907 par le propriétaire du manège d'Elm Park. Dans le cadre de la fermeture de ce parc très apprécié, les frais de visite furent supprimés lors de sa dernière fin de semaine d'exploitation, en septembre 1907.

Cependant, tout ne se passe pas comme prévu. Les ventes de lots étant pour le moins léthargiques, le parc rouvre en 1908 pour les groupes de pique-nique et restera utilisé jusqu'à sa fermeture définitive à la fin de la saison 1911.

<sup>2</sup> The City Ministerial Association urged by J S Wordsworth, who ministered to emigrants in the gritty north part of the city and later a socialist member of parliament, sent a resolution to the city urging the purchase of Elm Park in 1907.

<sup>2</sup> L'association ministérielle de la ville, sous l'impulsion de J.S. Wordsworth, qui s'occupait des émigrants dans les quartiers pauvres du nord de la ville et qui devint plus tard membre socialiste du parlement, envoya une résolution à la ville pour l'inciter à acheter Elm Park en 1907.

The existence of River Park came under threat in 1912 when the Canadian Northern Railway proposed building a cut-off south of the city to avoid congestion in the downtown freight yards. The cut-off would have run from Pembina Junction right through the park and on to a new planned yard at St Boniface. Residents of Riverview, the developing area north of the park, and the city council mobilized to block the proposal.

The Elm Park Development Company announced in 1912 that it would build a new steel bridge from the foot of Osborne Street (formerly Pembina) in River Park to encourage sales in the new residential district in Elm Park. As a temporary measure the old pontoon bridge was moved to this position until the steel bridge was completed. The opening of the new steel bridge by 1914 permitted year-round access to the old Elm Park for the first time from the WER loop at River Park. Real estate ads trumpeted that Elm Park was now exactly 551 feet beyond the Park Line street car loop and only a 25 minute run to the downtown.

In 1913, the WER extended the Park Line from the Elm Park terminus some four miles to the new Agricultural College (now the University of Manitoba). Service was provided to the institution on an hourly basis. At this time the Public Utilities Commission reported that 25 cars were regularly assigned to the Park Line. Reflecting the importance of the route, in 1919 sufficient cars were purchased from Ottawa Car Company to equip the base line service with new all-steel cars (Nos 716 to 738). At this time, the route carried 10% of all WESR traffic.

Starting in the 1910s, River Park increasingly became the site for winter sports which generated new traffic for the WER. While members of various snowshoe clubs had made a tramp from the city to River Park part of their winter activities for some years, organized sport arrived in 1910 when the Canoe Club relocated to a site near the old Elm Park stop. While the summer activities of the club added to WER traffic (their regatta drew large numbers of the public to watch the races), the club built the first toboggan slide in the park in December 1911. Sadly the club's tenure was short-lived as it moved to new site just south of old Elm Park on the Red River in 1913 after the Canadian Northern Railway proposed to run its by-pass line through River Park.

In November 1914 River Park was dubbed 'The Headquarters for Public Winter Sport.' Three sheets of ice were cleared on the Red River; a large sheet for open skating by up to 1,500 was decorated with 'fairy' lights, a 190 X 75 foot hockey sheet with the goals, nets, sideboards and brilliant illumination, and yet a separate rink for 'fancy skaters'. There were warming and refreshment booths and 100 pairs of skates for rent.

### Une menace et de nouvelles utilisations

L'existence du parc River est menacée en 1912 lorsque le chemin de fer Canadian Northern (CNoR) propose de construire une voie de dégagement au sud de la ville afin d'éviter la congestion des cours de triage du centre-ville. La voie de déstassement partirait de Pembina Junction et traverserait le parc jusqu'à la nouvelle gare de triage prévue à Saint-Boniface. Les habitants de Riverview, la zone en développement au nord du parc, et le conseil municipal se mobilisent pour bloquer le projet.

L'Elm Park Development Company annonce en 1912 qu'elle va construire un nouveau pont en acier au pied de la rue Osborne (anciennement Pembina) dans River Park afin d'encourager les ventes dans le nouveau quartier résidentiel d'Elm Park. À titre de mesure temporaire, l'ancien ponton est déplacé à cet endroit jusqu'à ce que le pont en acier soit achevé. L'ouverture du nouveau pont en acier en 1914 permet pour la première fois d'accéder toute l'année à l'ancien Elm Park à partir de la boucle du WER à River Park. Les annonces immobilières annonçaient qu'Elm Park se trouvait désormais à exactement 170 mètres au-delà de la boucle de tramway Park Line et à seulement 25 minutes du centre-ville.

En 1913, le WER prolonge la Park Line depuis le terminus d'Elm Park d'environ six kilomètres jusqu'au nouveau Collège agricole (aujourd'hui l'Université du Manitoba). Le service jusqu'à l'institution est assuré sur une base horaire. À cette époque, la Commission des services publics signale que 25 tramways sont régulièrement affectés à la ligne Park. Compte tenu de l'importance de la ligne, la compagnie achète de l'Ottawa Car Company en 1919 suffisamment de tramways pour équiper le service régulier de nouveaux véhicules tout en acier (nos 716 à 738). À cette époque, la ligne acheminait 10 % de l'ensemble du trafic du WER.

À partir des années 1910, River Park devient de plus en plus le site de sports d'hiver, ce qui génère un nouveau trafic pour le WER. Alors que les membres de divers clubs de raquetteurs avaient intégré à leurs activités hivernales un trajet entre la ville et River Park depuis quelques années, le sport organisé fit son apparition en 1910 lorsque le Canoe Club s'installa près de l'ancien arrêt d'Elm Park. Alors que les activités estivales du club augmentaient la fréquentation du WER (leurs régates attiraient un public nombreux pour assister aux courses), le club construisit le premier toboggan dans le parc en décembre 1911. Malheureusement, l'existence du club est de courte durée, puisqu'il déménage en 1913 sur un nouveau site situé juste au sud de l'ancien Elm Park, sur la rivière Rouge, suite à la proposition du CNoR de faire passer sa ligne de contournement par River Park.

En novembre 1914, River Park est surnommé « The Headquarters for Public Winter Sport » (Le Quartier



The toboggan slides debouched onto the Red River. To the right can be seen one of the skating rinks and the refreshment/warming shed. Winnipeg Public Library

*Les descentes de toboggans débouchent sur la rivière Rouge. À droite, on peut voir l'une des patinoires et le hangar pour se réchauffer et prendre des rafraîchissements. Bibliothèque publique de Winnipeg*

Winter sports in River Park really took off in the 1920s. In December 1922 two monster toboggan slides facing one another were built on the banks of the Red River west of the Elm Park Bridge. The River Park Toboggan Company received license to operate the toboggan slides and skating from the municipality in 1923

A recent sport - ski-jumping - also appeared in the winter of 1922 when the Winnipeg Ski Club erected of two ski jumps in the park - one for adults and a smaller one for children and beginners. A pavilion with a dining hall was erected to cater to the crowds using the toboggan and ski slides. Unfortunately a freak storm destroyed the ski jump in the summer of 1923, but the club completed new pair of jumps in time for 4th "Greater Winnipeg Winter Sports Carnival" held in February 1924. The jumps were the site of the Manitoba ski jump competitions for many years.

While a full slate of amateur and semi-professional sports continued to populate the park's track and athletic fields during the warm weather, auto racing was added to the mix in 1918. Horse racing remained a major feature - these races were so prestigious that the Prince of Wales (subsequently King Edward VIII) entered eight horses from his Alberta farm in the 1924 races.

In 1919, Maroons baseball club president, W A McLimont (a WER Vice President) announced that a new grandstand to accommodate 1,500 for

général des sports d'hiver publics). Trois pistes de glace sont dégagées sur la rivière Rouge : une grande piste pour le patinage libre, pouvant accueillir jusqu'à 1 500 personnes et décorée de lumières « féériques », une patinoire de hockey de 60 par 23 mètres avec ses buts, ses filets, ses panneaux latéraux et ses brillantes illuminations, ainsi qu'une piste séparée pour les « patineurs de fantaisie ». On y trouvait des cabines de réchauffement et de rafraîchissement et 100 paires de patins à louer.

Les sports d'hiver dans River Park ont vraiment pris leur essor dans les années 1920. En décembre 1922, deux gigantesques toboggans se faisant face sont construits sur les rives de la rivière Rouge, à l'ouest du pont d'Elm Park. En 1923, la River Park Toboggan Company reçoit de la municipalité la licence d'exploitation des toboggans et du patinage.

Un sport récent, le saut à ski, fait également son apparition au cours de l'hiver 1922 lorsque le Winnipeg Ski Club érige deux tremplins dans le parc, l'un pour les adultes et l'autre, plus petit, pour les enfants et les débutants. Un pavillon doté d'un réfectoire est construit pour accueillir les foules qui empruntent les toboggans et les pistes de ski. Malheureusement, une tempête exceptionnelle détruit le tremplin de ski au cours de l'été 1923, mais le club achève la construction d'une nouvelle paire de tremplins à temps pour le quatrième « Greater Winnipeg Winter

the professional club to play under condition as nearly as possible to big league style. The opening of the grandstand was delayed by strikes of unionized workmen during the Winnipeg Strike. To support the fans, The WER operated specials making few stops and only for those going to the game. The service for the crowds was truly impressive. On July 15th, the WER ran special open cars at 1730, 1735, 1738, 1741, 1743, 1745, 1747, 1748, 1749, 1750, 1752, 1753, 1755, 1758 and 1801 in addition to the regular Park Line cars. An amazing feat that modern systems today would have trouble replicating.

### An Uncertain Decade

The WER started to have doubts about the future of the park as early as 1920 when WER Vice President McLimont announced that engineers were at work surveying the park for subdivision purposes. This followed a professional evaluation by C Simonite which valued the park land at over one million dollars.

For a time it appeared that part of the eastern end of the park would become industrial. In 1920 the WER leased land to Winnipeg Airco Limited, a new company planning to carry on aeronautical business in Western Canada. Airco had a grass runway and hangar on the part of the park east of the Osborne Street and north of the zoo. The company planned to operate charter air services and to build and maintain planes on the site. Airco, however, was short-lived and the air industry eventually settled on Stevenson Field in the western end of the city as the centre for air operations. During its brief tenure, Airco provided rides for visitors to the park<sup>3</sup>.



When this image was made in 1914 airplanes were a rarity and great curiosity to the River Park visitors. Western Canada Photo Index

*Lorsque cette image fut prise en 1914, les avions étaient rares et suscitaient une grande curiosité chez les visiteurs du River Park. Western Canada Photo Index*

Sports Carnival » qui se tient en février 1924. Les tremplins sont le site des compétitions de saut à ski du Manitoba pendant de nombreuses années.

Alors qu'un large éventail de sports amateurs et semi-professionnels continue d'animer les pistes et les terrains d'athlétisme du parc pendant les beaux jours, les courses automobiles viennent s'ajouter au programme en 1918. Les courses de chevaux restent un élément majeur; elles sont si prestigieuses que le Prince de Galles (le futur roi Edward VIII) inscrit huit chevaux de sa ferme de l'Alberta aux courses de 1924.

En 1919, le président du club de baseball des Maroons, W. A. McLimont (vice-président du WER), annonce la construction d'une nouvelle tribune pouvant accueillir 1 500 spectateurs afin que le club professionnel puisse jouer dans des conditions aussi conformes que possible au style de grande ligue. L'ouverture de la tribune est retardée par les grèves des employés syndiqués pendant la Grève générale de Winnipeg. Pour soutenir les supporters, le WER a mis en service des tramways spéciaux qui ne faisaient que peu d'arrêts et ne transportaient que ceux qui se rendaient au match. Le service offert à la foule était vraiment impressionnant. Le 15 juillet, le WER a fait circuler des tramways spéciaux ouverts à 17 h 30, 17 h 35, 17 h 38, 17 h 41, 17 h 43, 17 h 45, 17 h 47, 17 h 48, 17 h 49, 17 h 50, 17 h 52, 17 h 53, 17 h 55, 17 h 58 et 18 h 01, en plus des voitures de la Park Line. Une prouesse que les systèmes modernes d'aujourd'hui auraient du mal à reproduire.

### Une décennie incertaine

Le WER commença à douter de l'avenir du parc dès 1920, lorsque son vice-président, M. McLimont, annonça que des géomètres étaient à l'œuvre pour arpenter le parc en vue d'un lotissement. Cette annonce fait suite à une évaluation professionnelle réalisée par C. Simonite, qui évalue le terrain du parc à plus d'un million de dollars.

Pendant un certain temps, il semble qu'on souhaitait faire d'une partie de l'extrémité orientale du parc une zone industrielle. En 1920, le WER loue un terrain à Winnipeg Airco Limited, une nouvelle société qui prévoit d'exercer des activités aéronautiques dans l'ouest du Canada. Airco dispose d'une piste en herbe et d'un hangar dans la partie du parc située à l'est de la rue Osborne et au nord du zoo. La société prévoit exploiter des charters ainsi que la construction et l'entretien d'avions sur le site. La vie d'Airco a cependant été de courte durée et l'industrie aérienne a finalement choisi Stevenson Field, dans l'ouest de la ville, comme centre d'opérations aériennes. Pendant sa brève existence, Airco a offert des vols aux visiteurs du parc<sup>3</sup>.

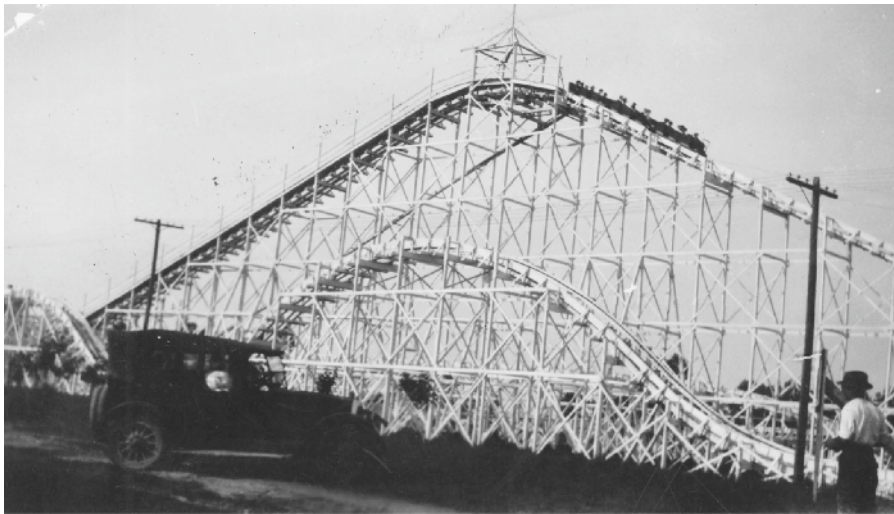
<sup>3</sup> This was not the only occasion for aeronautical activities at the park. Back in August 1912 a stunt pilot from St Louis, Missouri performed stunts. Rides were offered by an airplane on skis in January 1924 and 1928 for 25 cents a head.

<sup>3</sup> Ce ne fut pas la seule occasion d'activités aéronautiques dans le parc. En août 1912, un pilote cascadeur de St. Louis, Missouri, effectua des acrobaties. En janvier 1924 et 1928, des promenades en avion sur skis sont proposées au prix de 25 cents par personne.

Another possible use for River Park was also under discussion. The annual Winnipeg Exposition had ceased when World War I began. River Park was viewed as a possible site for a revival of the annual fair. Sites were investigated during the 1920s with River Park being the favorite. Factions in the city and council, however, bickered over the advantages of different sites and the almost \$2 million dollar cost of developing a new fair site prevented a decision<sup>4</sup>. Possibly to demonstrate the possibilities of the site, the Winnipeg Stampede was held at the park between June 29 and July 5, 1929.

Adding to the sense of the park's decline was the departure of the Maroons professional baseball team in 1922 and professional horse racing in 1926 to new sites.

### Renewal



The Big Dipper, the massive roller built in 1928, was the hallmark of River Park's final years. City of Winnipeg Archives

*Le Big Dipper, l'énorme manège construit en 1928, a marqué les dernières années de River Park. Archives de la ville de Winnipeg*

In 1928, the Winnipeg Exhibition Company (WEC) acquired the lease for all of River Park. Charles Vanderlip, the company's manager, announced that \$100,000 would be spent, inaugurating the biggest changes to the amusement area of the park in decades. As part of the deal, the WEC closed the zoo, freeing up acreage for the new amusement facilities. The most spectacular was a monster roller coaster called 'The Big Dipper'. Costing \$30,000 it was 1,240 feet long, had 13 dips and carried riders up to a maximum height of 80 feet. Another major new feature was a large exhibition building capable of seating 3,000 for use

Une autre utilisation possible du River Park était également à l'étude. L'Exposition annuelle de Winnipeg avait été interrompue au début de la Première Guerre mondiale. River Park est considéré comme un site possible pour la reprise de la foire annuelle. Des sites sont étudiés au cours des années 1920, River Park étant le favori. Les factions de la ville et du conseil municipal se disputent cependant sur les avantages des différents sites et le coût de près de 2 millions de dollars pour l'aménagement d'un nouveau site de foire, retardant ainsi la prise de décision. Peut-être pour démontrer les possibilités du site, le Winnipeg Stampede est tenu dans le parc entre le 29 juin et le 5 juillet 1929.

Le départ de l'équipe professionnelle de baseball des Maroons en 1922 et des courses hippiques professionnelles en 1926 vers de nouveaux sites ajoute au sentiment de déclin du parc.

### Renouveau

En 1928, la Winnipeg Exhibition Company (WEC) acquiert le bail de l'ensemble du River Park. Charles Vanderlip, directeur de la société, annonce que 100 000 dollars seront dépensés pour réaliser les plus grands changements à la zone d'attractions du parc depuis des décennies. Dans le cadre de l'accord, la WEC ferme le jardin zoologique, libérant ainsi de la surface pour les nouvelles installations de divertissement. La plus spectaculaire est une montagne russe gigantesque appelée « The Big Dipper » (La Grande Ourse). D'un coût de 30 000 dollars, elle mesurait 378 mètres de long incluant le retour, comportait 13 descentes et transportait les passagers jusqu'à une hauteur maximale de près de 25 mètres. Autre nouveauté majeure : un grand bâtiment d'exposition pouvant accueillir 3 000 personnes, destiné aux foires et aux congrès. L'historique Edison Hall est déplacé de son emplacement d'origine vers le centre de la zone d'attractions. Reflétant l'évolution des habitudes de déplacement, Vanderlip annonce la création d'un parking pouvant accueillir des centaines de voitures.

<sup>4</sup> The figures quoted in the Winnipeg newspaper during the 1920s to establish a new fair site varied wildly. The last figure from the Winnipeg Tribune of November 29, 1929 was \$400,000 to acquire the land from the WEC and over \$1 million for improvements and new facilities.

<sup>4</sup> Les chiffres cités dans les journaux de Winnipeg au cours des années 1920 pour l'établissement d'un nouveau site de foire varient considérablement. Le dernier chiffre cité par le Winnipeg Tribune du 29 novembre 1929 est de 400 000 dollars pour l'acquisition du terrain de la WEC et de plus d'un million de dollars pour les améliorations et les nouvelles installations.

by fairs and conventions. The historic Edison Hall was moved from its original site towards the centre of the amusement area. Reflecting the change in travel habits, Vanderlip announced that parking for hundreds of cars would be added.

As the residential district had reached the park's north boundary by this time, complaints about noise began to reach city council. These became especially numerous after the roller coaster with resulting shrieks opened in 1928. Other complaints included the tooting of the miniature railway locomotive whistle as well as the lines of parked cars on residential streets and the noisy revellers retrieving their autos late at night.

As the depression deepened, a short-lived venture was a small auto tourist camp which operated in 1931 and 1932. It was not a success and the six cabins and bath house were auctioned in May 1933.

After almost 15 years of debate and study, River Park became the site of a revived exposition. Marking the 60th anniversary of founding of the city, the Winnipeg Diamond Jubilee Exhibition ran from August 1934. The Royal American Shows, which travelled by rail between engagements, provided the midway attractions to supplement those in the park. Professional horse racing made a final appearance at the park as part of the exhibition program. Attendance peaked at 33,000 on Citizen's Day. Despite its success, the depression kept the lid on civic expenditures so that a permanent site for the fair was not developed until after World War II.

### The Last Years

The Western Amusement Company leased the park in 1933 and brought in more modern rides. The exhibition building was converted into a roller skating rink in summer and an ice skating palace (dubbed the largest in western Canada in winter starting in 1936).

The last big event at the old race track was Chrysler 'Hell Drivers' who demonstrated the safety of Chrysler cars. Over 10,000 packed the old grandstand for the free event. Soon thereafter the grandstand was removed and track was converted into a golf driving range. The Winnipeg Ski Club tore down the twin ski jumps in 1937 as members sought greater thrills on new ski hills in rural Manitoba.

By the summer of 1941, The C E Simonite Ltd acquired River Park from the WEC and announced plans to erect 100 houses on the land in 1942. The Western Amusement Company asked for the extension of its lease through the 1942 season, but was refused as the city needed the housing to meet wartime shortages. Ironically, Simonite found that due to material and labour shortages it could only build 5 rather than 100 houses it had planned for 1942.

Le quartier résidentiel ayant atteint la limite nord du parc à cette époque, des plaintes concernant le bruit commencent à parvenir au conseil municipal. Celles-ci devinrent particulièrement nombreuses après l'ouverture, en 1928, des montagnes russes et des cris qu'elles provoquaient. D'autres plaintes concernaient le sifflement de la locomotive du chemin de fer miniature, les files de voitures garées dans les rues résidentielles et les fêtards bruyants qui regagnaient leur voiture tard dans la nuit.

Alors que la dépression s'aggrave, un petit camp de tourisme automobile voit le jour en 1931 et 1932. Le succès n'est pas au rendez-vous et les six cabines ainsi que le pavillon de bain sont vendus aux enchères en mai 1933.

Après près de 15 ans de débats et d'études, River Park devient le symbole d'une relance de l'exposition. Marquant le 60<sup>e</sup> anniversaire de la fondation de la ville, l'exposition du Jubilé de diamant de Winnipeg se tient à partir d'août 1934. Le Royal American Shows, qui se déplace par voie ferrée s'y arrête et offre des attractions qui complètent celles du parc. Les courses de chevaux professionnelles font leur dernière apparition dans le parc dans le cadre du programme de l'exposition. L'affluence culmine à 33 000 personnes lors du Citizen's Day. Malgré son succès, la dépression a limité les dépenses municipales et un site permanent pour la foire n'a été aménagé qu'après la Seconde Guerre mondiale.

### Les dernières années

La Western Amusement Company loue le parc en 1933 et y installe des manèges plus modernes. En 1936, le bâtiment d'exposition est transformé en patinoire à roulettes en été et en palais des glaces (surnommé le plus grand de l'ouest du Canada) en hiver.

Le dernier grand événement organisé sur l'ancienne piste de course fut la représentation des « Hell Drivers » de Chrysler, qui démontrèrent la sécurité de la construction des voitures Chrysler. Plus de 10 000 personnes ont rempli l'ancienne tribune pour assister à cet événement gratuit. Peu après, la tribune est enlevée et la piste est convertie en terrain de pratique du golf. Le Winnipeg Ski Club démolit les deux tremplins de ski en 1937, car ses membres recherchent des sensations plus fortes sur les nouvelles pistes de ski de la campagne manitobaine.

À l'été 1941, la C E Simonite Ltd achète River Park à la WEC et annonce son intention d'ériger 100 maisons sur le terrain en 1942. La Western Amusement Company demande la prolongation de son bail jusqu'à la saison 1942, mais se heurte à un refus, car la ville a besoin de logements pour faire face à la pénurie en temps de guerre. Ironiquement, Simonite a découvert qu'en raison de la

In December 1941, the city agreed to purchase 19 acres of land from Osborne Street to the western boundary of the park along the Red River from the WEC for \$40,000. This was for a postwar parkway to be named after World War II leader Winston Churchill.

The amusement area of the park closed at the end of the 1941 season. The toboggan slides operated through the winter of 1942 and were the last of the old sports facilities to function. The city turned down an offer to buy the slides saying it was not in the amusement business.

In the summer of 1942 the WEC tore down the old Edison Hall and the washrooms, the only buildings it still owned on the site. R H Hamlin, President of the Western Amusement Park Company, announced in May 1942 that the five best known amusements owned by his company at River Park - the roller coaster, the Dodg'em, the crazy house, miniature train and the bowling alley - would be auctioned. He added, "We hate to see the only amusement park between Winnipeg Beach and Minneapolis closed down, . . ." As no bids were tendered for the structures they were torn down. The miniature railway most likely was scrapped.

The WER continued to operate over the route 90 Park Line through the land acquired by the city for the

pénurie de matériaux et de main-d'œuvre, elle ne pouvait construire que 5 maisons au lieu des 100 qu'elle avait prévues pour 1942.

En décembre 1941, la ville accepte d'acheter à la WEC, pour 40 000 dollars, 7,7 hectares de terrain allant de la rue Osborne à la limite ouest du parc, le long de la rivière Rouge. Ce terrain est destiné à une promenade d'après-guerre qui portera le nom de Winston Churchill, chef d'État lors de la Seconde Guerre mondiale.

L'aire de jeux du parc ferme à la fin de la saison 1941. Les descentes de toboggan demeurent en service durant l'hiver 1942 et sont les dernières installations sportives existantes. La ville refuse une offre d'achat des toboggans, prétextant que ses prérogatives ne s'étendent pas au domaine des loisirs.

Au cours de l'été 1942, la WEC démolit l'ancien Edison Hall et les toilettes, les seuls bâtiments qu'elle possédait encore sur le site. R. H. Hamlin, président de la Western Amusement Park Company, annonce en mai 1942 que les cinq attractions les plus connues appartenant à sa société à River Park - les montagnes russes, le Dodg'em, la Maison folle, le train miniature et le bowling - seront vendues aux enchères. Il ajoute : « Nous n'aimons pas voir fermer le seul parc d'attractions entre Winnipeg Beach et Minneapolis ... » Les structures et bâtiments n'ayant fait

l'objet d'aucune offre, ils furent démolis. Le chemin de fer miniature fut probablement mis à la casse.

Jusqu'en 1946, le WER continue de circuler sur la route 90 Park Line à travers les terrains acquis par la ville pour la promenade. La livraison de 10 autobus a permis de remplacer le service de tramway entre l'ancienne boucle de River Park, au pied de la rue Osborne, et l'Université du Manitoba. Le dernier jour de service de tramway fut le 5 septembre 1946.

La fin du service de tramway dans l'ancienne zone du parc n'était pas loin. Les derniers tramways ont quitté l'ancienne boucle



Lying amongst the debris following the demolition of the amusements at River Park was the miniature locomotive. There is no information as to its fate. Archives of Manitoba P1250

*La locomotive miniature gisait parmi les débris après la démolition des attractions de River Park. On ne sait pas ce qu'il en est advenu. Archives du Manitoba P1250*

parkway until 1946. The delivery of 10 buses permitted the replacement of the streetcar service between the old River Park loop at the foot of Osborne Street and University of Manitoba. The last day for streetcar service was September 5, 1946.

The end of streetcar service to the old park area was not far off. The last streetcars left the old River Park loop for downtown Winnipeg on July 1, 1950, ending 59 years of service over the route.

### Finis

Thus ends the tale of what was Canada's largest street railway park. Winnipeg was the only city where the street railway owned two parks connected by a bridge. Between the amusements, sports activities, zoo, exhibitions and air facilities, it is safe to say that no park had more varied uses.

As the band music, excited voices and bright lights of the park begin to fade, the following paragraph from the Winnipeg Tribune of May 26, 1903 summarizes the experience of a long ago Victoria Day:

*"All day long the 'park line' cars carried crowds of people out to River and Elm Parks. The people sat on the seats, stood on the floors, hung on to the footboards, elbowed the driver and incommoded each other, but it was a good humored crowd and no one grumbled at travelling with a strange lady on their lap, a baby on their left shoulder, hat jammed over their eyes and someone else's elbow in their backs. It was all part of the festival and "live and let live" was the motto of the day."*

de River Park pour le centre-ville de Winnipeg le 1er juillet 1950, mettant fin à 59 ans de service sur cette ligne.

### La fin

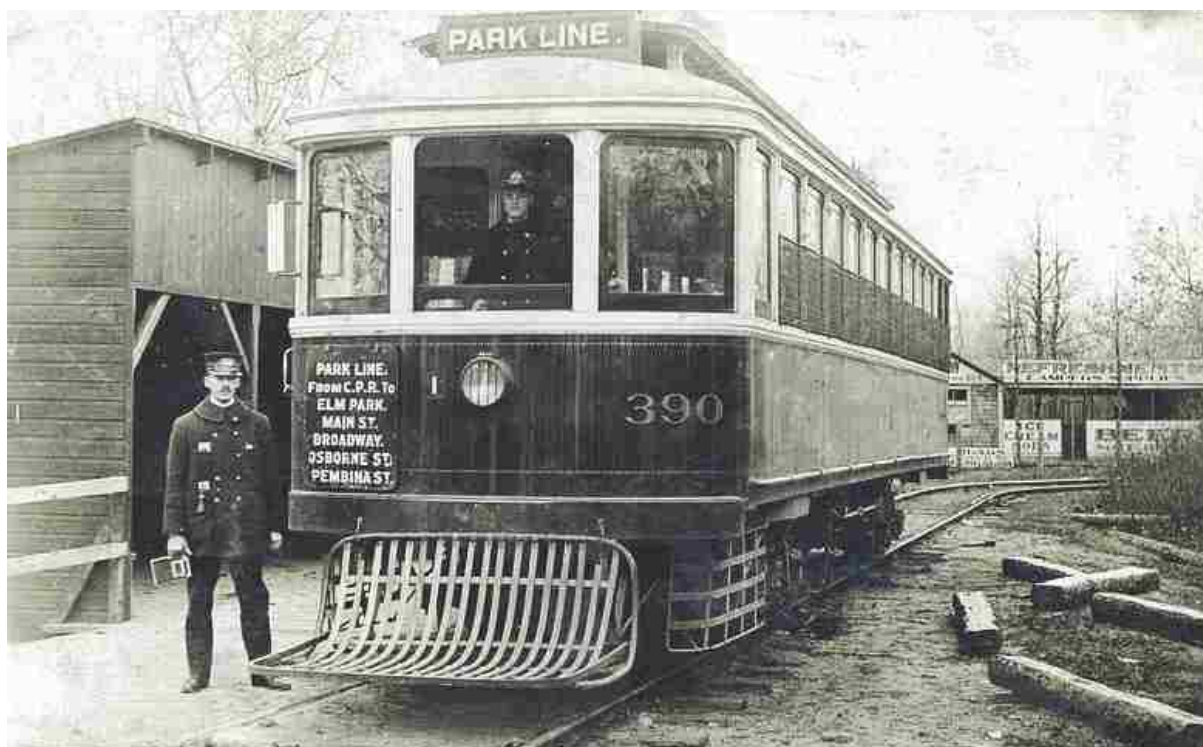
C'est ainsi que se termine l'histoire de ce qui fut le plus grand parc apparenté aux tramways du Canada. Winnipeg est la seule ville où une compagnie de tramway possède deux parcs reliés par un pont. Entre les divertissements, les activités sportives, le jardin zoologique, les expositions et les installations aériennes, on peut affirmer sans risque de se tromper qu'aucun parc n'a eu d'utilisations aussi variées.

Alors que la musique de l'orchestre, les voix enthousiastes et les lumières brillantes du parc commencent à s'éteindre, le paragraphe suivant, tiré du Winnipeg Tribune du 26 mai 1903, résume l'expérience d'un jour de fête de la Reine bien lointain:

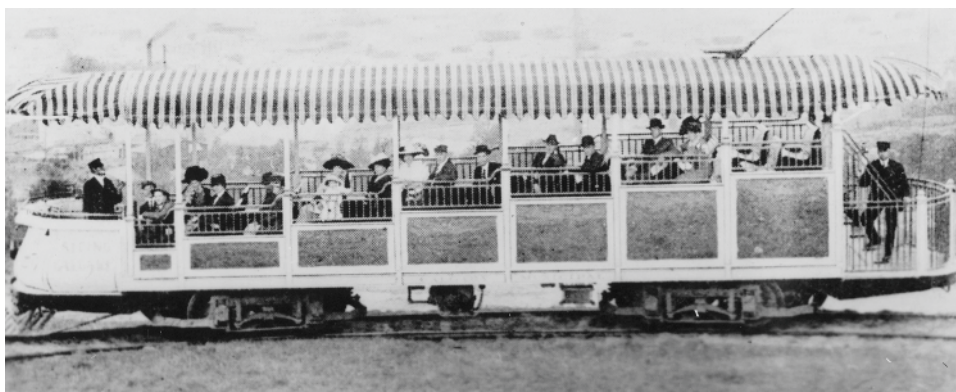
*«Toute la journée, la file de tramways de la ligne Park a transporté des foules de gens vers les parcs River et Elm. Des gens s'asseyaient sur les sièges, d'autres se tenaient debout sur le plancher, s'accrochaient aux marchepieds, donnaient des coups de coude au conducteur et se gênaient les uns les autres, mais c'était une foule de bonne humeur et personne ne se plaignait de voyager avec une dame inconnue sur ses genoux, un bébé sur son épaule gauche, un chapeau coincé sur les yeux et le coude de quelqu'un d'autre dans le dos. Cela faisait partie du festival et "vivre et laisser vivre" était la devise du jour».*

Car 390, built in WER shops in 1909, poses at the Elm Park loop. Notice the stand selling supplies to campers at the rear. University of Alberta Libraries.

*La voiture 390, construite dans les ateliers du WER en 1909, pose à la boucle d'Elm Park. Remarquez le kiosque qui vend des fournitures aux campeurs à l'arrière. Bibliothèques de l'Université de l'Alberta.*



**Bowness Park - Calgary, Alberta, by J R Thomas Grumley**



Calgary Electric Railway's open car, it was patterned after Montreal's famous Golden Chariots. CRHA/ACHF Exporail Archives, fonds Corley

*Le tramway ouvert du Calgary Electric Railway fut inspiré des célèbres tramways observatoires de Montréal. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Corley*

The Calgary Electric Railway Company commenced operation on Monday July 5, 1909 with cars 1 and 2 (part of an order of eight cars from the Ottawa Car Company) operating between 8th Avenue and 1st Street to the car barns at Victoria Park. In 1910, and without any public announcement, the Calgary Electric Railway became known as the Calgary Municipal Railway.

A proposal to the city by businessman John Hextall, a real estate tycoon and owner of Bowness Park, to extend the streetcar line to Bowness, some six miles from the city centre, where he had extensive property holdings, was initially rejected by city council. Mr. Hextall then offered to open his \$55,000 steel bridge over the Bow River to the public. In addition, the agreement would include turning over two islands containing a total of 84 acres of land for park purposes. In return, Mr. Hextall requested the extension of the streetcar line to his residential properties be completed by the end of June 1912. Also, seven return streetcar trips were to be made available each day at specified times. The city accepted this proposal.

The line was completed and Bowness Park and became a very popular feature of the Calgary Municipal Railway for three generations. In fact Calgary's open air electric car operated three weekday trips at 3, 7 and 9 PM to Bowness Park with over 7 miles of scenery to be enjoyed by riders along the Red River.

The open car made its debut on Thursday July 4, 1912 with an inaugural run between the Exhibition Grounds to east Calgary and return. Built by the Preston Car Company it was 44 feet long and could seat 50 passengers on wood-slatted seats. The white car was accentuated with thin cherry and gold lines. There was a bronze entrance gate as well as bronze railings around the rear platform.

**Bowness Park - Calgary, Alberta, par J. R. Thomas Grumley**

La Calgary Electric Railway Company a inauguré son service le lundi 5 juillet 1909 avec les tramways 1 et 2, faisant partie d'une commande de huit tramways de l'Ottawa Car Company. Ils circulaient entre l'intersection de la 8e Avenue et de la 1re Rue et la remise du parc Victoria. En 1910, sans annonce publique, le Calgary Electric Railway devient le Calgary Municipal Railway.

L'homme d'affaires John Hextall, magnat de l'immobilier et propriétaire de Bowness Park, propose à la ville de prolonger la ligne de

tramway jusqu'à Bowness, à environ 9,6 km du centre-ville, où il possède d'importants biens immobiliers, mais la proposition est d'abord rejetée par le conseil municipal. M. Hextall propose alors d'ouvrir au public son pont en acier de 55 000 dollars qui enjambe la rivière Bow. En outre, l'accord prévoyait la cession de deux îles contenant un total de 34 hectares de terrain à des fins de parc. En retour, M. Hextall demande que le prolongement de la ligne de tramway jusqu'à ses propriétés résidentielles soit achevé avant la fin du mois de juin 1912. De plus, sept allers-retours de tramway devaient être offerts chaque jour à des heures précises. La ville accepte cette proposition.

La ligne fut achevée et le Bowness Park devint un élément très populaire du Calgary Municipal Railway pendant trois générations. En fait, le tramway à ciel ouvert de Calgary effectuait trois départs, à 15, 19 et 21 heures en semaine vers le parc Bowness, offrant plus de 11 km de paysages à admirer le long de la rivière Rouge.

Le tramway observatoire fait ses débuts le jeudi 4 juillet 1912 lors d'un trajet inaugural aller-retour entre Exhibition Grounds et l'est de Calgary. Construit par la Preston Car Company, il mesure 13,4 mètres de longueur et peut accueillir 50 passagers sur des sièges en bois. La voiture blanche est rehaussée de fines lignes cerise et or. Elle avait un portail d'entrée en bronze ainsi que des garde-corps aussi en bronze autour de la plate-forme arrière.

Le parc était apprécié en été pour les pique-niques et la navigation de plaisance, et en hiver pour le patinage sur glace. Un chemin de fer miniature fonctionnait de façon saisonnière dans le parc. Le parc comprenait une piscine, un étang pour canots et bateaux, un pavillon de danse, un carrousel, des tables de pique-nique, des abris et des balançoires.

The park was popular in the summer for picnics and boating and ice skating in the winter. A miniature railway operated seasonally at the park. It included a swimming pool, lagoon for canoeing and boating, dancing pavilion carousel picnic tables and shelters and swings.

During the 1920s and 1930s service on summer weekends would see 25,000 people visiting the park. With 15 minute service, 28 streetcars were assigned to handle the traffic. Streetcar service operated from 1913 to 1958.

The park is still open today where boats are available for rent on the lagoon and used extensively for skating in the winter. In summer, the picnic sites and open spaces for ball games are popular as well as mini-golf. A miniature railway opened in the early 1950s, but shut down in 2013 as a result of heavy damage from severe flooding. The track was subsequently repaired, a new train was acquired and the attraction recommenced in July 2016.

### **Borden Park, (East End Park) - Edmonton, Alberta**

East End Park was located next to the Exhibition Grounds in the city, which had its first exhibition in 1879. The city of Edmonton established East End Park in 1906 using 140 acres of swamp land at the edge of the city limits. The park was renamed Borden Park subsequent to the visit of Prime Minister Robert Borden in 1914.

The park, located in the vicinity of 78 Street and 114 Avenue, was served by a loop at the Exhibition Grounds next to the park. It was the city's largest and most popular park. The park started with a zoo, a tea room and carousel. A wooden roller coaster was installed in 1915 and was nicknamed 'The Green Rattler'. It operated until 1935 when it was dismantled.

By World War I, the City of Edmonton, which owned the streetcar company, promoted the park to increase business on its streetcar lines. The park began to expand and by the 1920s a number of attractions were added. They included a carousel, dining hall, games tent, a swimming pool, ferris wheel, a midway and rides. During the Exhibition, usually held during a number of weeks in the summer, more rides and side shows were added at the park. By the 1920s it became a popular recreation spot, on a sunny Sunday afternoon, the park would draw 7,000 visitors.

By the 1930s visits to the park started to decline as a result of the depression. The Old Mill burnt down and rides and structures started to deteriorate. It appears that most of the park and attractions didn't survive much beyond 1935. The zoo fared better surviving a few more decades before being closed and removed in the late 1950s.

Today, the park survives as a treasured green space with dozens of sculptures and a natural swimming pool, flower gardens, playing field, tennis courts and picnic

Au cours des années 1920 et 1930, les week-ends d'été, 25 000 personnes visitaient le parc. Un service aux 15 minutes était offert, et 28 tramways étaient affectés à la tâche. Le service de tramway a duré de 1913 à 1958.

Le parc est toujours ouvert aujourd'hui, des bateaux sont disponibles en location sur l'étang, lequel est largement utilisé pour le patinage en hiver. En été, les aires de pique-nique et les espaces ouverts pour les jeux de balle sont très appréciés, de même que le mini-golf. Un chemin de fer miniature pouvant transporter des passagers fut inauguré au début des années 1950, mais on a dû le fermer en 2013 à la suite de graves inondations qui l'ont fortement endommagé. La voie ferrée a été réparée, un nouveau train a été acheté et l'attraction fut rouverte en juillet 2016.

### **Borden Park (East End Park) - Edmonton, Alberta**

Le parc East End était situé à côté du terrain d'exposition de la ville, qui a accueilli sa première exposition en 1879. La ville d'Edmonton a créé le parc East End en 1906 en utilisant 57 hectares de terres marécageuses à la limite des limites de la ville. Le parc a été rebaptisé Borden Park à la suite de la visite du Premier ministre Robert Borden en 1914.

Le parc, situé à proximité de la 78<sup>e</sup> rue et de la 114<sup>e</sup> avenue, était desservi par une boucle à Exhibition Grounds, situé à côté du parc. C'était le parc le plus grand et le plus populaire de la ville. Le parc fut d'abord doté d'un jardin zoologique, d'un salon de thé et d'un carrousel. Des montagnes russes en bois furent installées en 1915 et surnommées « The Green Rattler » (Le Tintamarre vert). Elles furent exploitées jusqu'en 1935, date à laquelle elles furent démantelées.

Dès la Première Guerre mondiale, la ville d'Edmonton, propriétaire de la société de tramway, cherche à accroître la fréquentation de ses lignes de tramway. Le parc commença à s'agrandir et, vers les années 1920, un certain nombre d'attractions furent ajoutées. Elles incluent un carrousel, un réfectoire, une tente de jeux, une piscine, une grande roue, une piste d'athlétisme et des manèges. Pendant l'exposition, qui se tenait généralement durant plusieurs semaines en été, d'autres manèges et spectacles furent ajoutés au parc. Au cours des années 1920, le parc devint un lieu de loisirs populaire. Un dimanche après-midi ensoleillé, le parc attirait 7 000 visiteurs.

Pendant les années 1930, la fréquentation du parc a commencé à diminuer en raison de la Grande Dépression. L'Old Mill a brûlé. Les manèges et les structures ont commencé à se détériorer. Il semble que la majeure partie du parc et des attractions n'aient pas survécu au-delà de 1935. Le jardin zoologique s'en est mieux sorti, survivant quelques décennies de plus avant d'être fermé et démantelé à la fin des années 1950.

### Gorge Park - Esquimalt, British Columbia



British Columbia Electric Railway (BCER) observation car 123 was built by the BCER in 1909. It is shown here in Vancouver but initially did operate on Vancouver Island and served Gore Park in Esquimalt. Thomas Grumley collection

*Le tramway observatoire 123 du British Columbia Electric Railway (BCER) fut construit par le BCER en 1909. On le voit ici à Vancouver, mais il a d'abord circulé sur l'île de Vancouver et desservi le parc Gorge à Esquimalt. Collection Thomas Grumley*

Gorge Park was first established by the British Columbia Electric Railway (BCER) in 1905 after the company invested \$ 25,000 to extend the Route 4 Esquimalt Line up Craigflower Road to Gorge Park. But as far back as the 1860s local settlers used the twenty-seven acre area for recreation.

On Friday May 5, 1905 with the completion of track and overhead to Tillicum Road, the Gorge line commenced operation. The Gorge Park opened on Wednesday July 26th that year. The Victoria Daily Colonist reported the next day that BCER's rolling stock had been filled to capacity. It was estimated that up to 4,000 people attended the opening ceremonies that evening. Thereafter, the park opened each year on the Victoria Day holiday weekend in May.

The park was lit by numerous electric lights, the bandstand hosted a military band, and the surrounding trees were also engulfed with electric lights. In 1907 an amusement facility was added. The park had roller skating, dancing, swimming, canoe rentals. Later, a scenic railway travelling throughout the park was built. A bath-house, row boats, and movie picture theatre were added. On weekends, a thirty piece band played concerts.

A key attraction was the establishment of North America's first Japanese Garden. The Garden was originally designed by Isaburo Kishida. The Takata family

Aujourd'hui, le parc subsiste en tant qu'espace vert privilégié, doté de dizaines de sculptures, d'une piscine naturelle, de jardins fleuris, d'un terrain de jeu, de courts de tennis et d'une aire de pique-nique.

### Gorge Park - Esquimalt, Colombie-Britannique

Gorge Park fut d'abord créé par le British Columbia Electric Railway (BCER) en 1905, après que la compagnie eut investi 25 000 dollars pour prolonger la ligne de la Route 4 d'Esquimalt jusqu'à Craigflower Road, puis jusqu'au parc Gorge. Notons que dès les années 1860, les colons locaux utilisaient déjà cette zone de onze hectares à des fins récréatives.

Le vendredi 5 mai 1905, après l'achèvement de la voie ferrée et de la caténaire jusqu'à Tillicum Road, la ligne Gorge est mise en service. Gorge Park ouvre ses portes le mercredi 26 juillet de la même année. Le Daily Colonist de Victoria rapporte dès le lendemain que le matériel roulant du BCER fut mis à contribution au maximum. On estime que 4 000 personnes ont assisté aux cérémonies d'ouverture ce soir-là. Par la suite, le parc a ouvert ses portes chaque année lors du week-end de la fête de la Reine en mai.

Le parc était éclairé par de nombreuses lampes électriques. Le kiosque à musique accueillait une fanfare militaire et les arbres environnants étaient également décorés de lampes électriques. En 1907, un centre d'attractions fut ajouté. Le parc proposait du patinage à roulettes, de la danse, de la natation, des locations de canots. Par la suite, un chemin de fer à vue panoramique traversant le parc y fut construit. Une piscine intérieure, des chaloupes et une salle de cinéma ont été ajoutées. Le week-end, un orchestre de trente musiciens donnait des concerts.

La création du premier jardin japonais d'Amérique du Nord devint l'une des attractions majeures. Le jardin fut conçu à l'origine par Isaburo Kishida. Jusqu'en 1941, la famille Takata a exploité une maison de thé très prospère dans les jardins.

operated a very successful Tea House in the gardens until 1941.

Crowds from all over Victoria would come to the park by streetcar Route 5 Gorge which stopped in front of the entrance to the park. British Columbia Electric observation car 123, which was built by the BCER, was inaugurated in July 1909. The car was varnished in dark green with gold leaf and black paint detailing. The company used the building plans from the Montreal Street Railway which had built four open observation cars (golden chariots) for Montreal. Due to the lack of ridership in Victoria the car was returned to Vancouver in 1919.

By 1926 the park was in decline as a result of some earlier events detrimental to the facility. The scenic railway was subsequently condemned as unsafe and partially dismantled. A fire in 1925 destroyed much of the concession stands. By 1930, nettles (herbaceous plant with jagged leaves and stinging hairs) overtook the former roller rink and tennis court. The Depression of the 1930s made matters worse and patronage declined throughout the decade before World War II. The war sealed the park's fate. The internment of Japanese Canadians in 1942 meant forceful removal and detention of the Takata family who owned and operated the tea gardens and the subsequent destruction of the garden in 1944.

The BCER demolished the remaining buildings in 1944. The streetcar line to the park was discontinued on July 1, 1947. By then only the caretaker's house on Tillicum Road survived. The park was given to the municipality of Esquimalt in 1955 free of charge.

The Township of Esquimalt has taken steps in recreating North America's oldest Japanese Garden, the original Kishida / Takata Gardens. The refurbishing of the ornamental stream, the construction of a traditional Japanese bridge over it and the installation of a traditional Japanese entry gate was completed in 2009. These are small but very important steps in returning the spirit and soul of this important historical garden back to the community. In October 2009 the Township held an official re-opening ceremony with members of the Japanese community and a representative from the Government of Japan attending.

### **Oak Bay Park (Windsor Park) - Victoria (Oak Bay), British Columbia**

Windsor Park was established in 1890 as the Oak Bay Recreational Park on eleven acres of land at the end of Newport avenue by the Victoria Electric Railway and Lighting Company. In 1893 the Victoria Golf Club was established. At the end of April 1895 the company had 100 men cleaning, draining and fencing the property. The electric railway installed a 2,000 seat grandstand, a bandstand and a bicycle track. As with many other

Des foules venues de tout Victoria se rendaient au parc en empruntant le tramway de la route 5 Gorge, qui s'arrêtait devant l'entrée du parc. Le tramway observatoire 123 du British Columbia Electric Railway, construit par la compagnie, fut mis en service en juillet 1909. La voiture était vernie en vert foncé avec feuilles d'or et détails peints en noir. Pour sa construction, la compagnie a utilisé les plans du Montreal Street Railway, qui avait mis en service quatre tramways observatoires à Montréal. En raison du faible niveau de fréquentation à Victoria, le tramway fut renvoyé à Vancouver en 1919.

En 1926, le parc est en déclin à cause d'événements antérieurs qui lui ont nui par la suite. Le chemin de fer à vue panoramique fut alors condamné comme dangereux et partiellement démantelé. En 1925, un incendie détruisit une grande partie des stands des concessionnaires. En 1930, les orties (plantes herbacées aux feuilles déchiquetées et aux poils urticants) envahissent l'ancienne patinoire et le court de tennis. La dépression des années 1930 aggrave la situation et la fréquentation diminue tout au long de la décennie qui précède la Seconde Guerre mondiale. La guerre scelle le destin du parc. L'internement des Canadiens d'origine japonaise en 1942 entraîna un éloignement forcé et la détention de la famille Takata qui possédait et exploitait les jardins de thé, puis la destruction du jardin en 1944.

Le BCER démolit les bâtiments restants en 1944. La ligne de tramway menant au parc fut abandonnée le 1er juillet 1947. Seule la maison du gardien sur Tillicum Road a survécu. Le parc a été cédé gratuitement à la municipalité d'Esquimalt en 1955.

La municipalité d'Esquimalt a pris des mesures pour restaurer le plus ancien jardin japonais d'Amérique du Nord, les jardins originaux Kishida/Takata. La remise en état du ruisseau ornemental, la construction d'un pont japonais qui l'enjambe et l'installation d'une porte d'entrée japonaise traditionnelle ont été achevées en 2009. Il s'agit d'étapes modestes, mais très importantes pour rendre à la communauté l'esprit et l'âme de cet important jardin historique. En octobre 2009, la municipalité a tenu une réouverture officielle du jardin en présence de membres de la communauté japonaise et d'un représentant du gouvernement du Japon.

### **Oak Bay Park (Windsor Park) - Victoria (Oak Bay), Colombie-Britannique**

Le parc Windsor est devenu en 1890 le parc récréatif d'Oak Bay, sur un terrain de quatre hectares et demi situé à l'extrémité de l'avenue Newport, à l'initiative de la Victoria Electric Railway and Lighting Company. En 1893, le Victoria Golf Club est créé. À la fin du mois d'avril 1895, 100 hommes de la compagnie travaillent à nettoyer, drainer et clôturer la propriété. La compagnie de tramway installe une tribune de 2 000 places, un kiosque à musique et une piste cyclable. Comme pour beaucoup d'autres entreprises de tramway, l'idée était de générer des revenus supplémentaires en dehors des heures de pointe en acheminant des clients les week-ends

streetcar systems, the idea was to generate additional off-peak revenue. The Route 1 Oak Bay line it was inaugurated on July 1, 1891. When the line was completed, the company's thirteen streetcars sometimes operated at full capacity to the park. Streetcars would be lined up on the return loop to take the crowds back home after a day's activities, or after a special event such as a lacrosse match or bicycle race.

Today, Windsor Park is located at Windsor Road and Newport Avenue in Victoria. It is an active multi-sport and recreational park with activities including soccer, rugby, cricket, field hockey, tennis, baseball, and softball. The park also provides picnic and play areas, the Rose and Scented Gardens, and indoor meeting rooms the original eleven acre site.

### Conclusion

By the early 1900s a number of streetcar and some interurban companies jumped on the bandwagon seeing an opportunity of increasing revenues in off-peak hours by owing or operating amusement parks. Basically, Sunday was the only day of leisure as most also worked half days on Saturdays. With the advent of amusement parks and with more companies being able to provide streetcar service on Sundays, business at the parks took off.

The first 30 years of the 20th century was very successful for the streetcar companies, but with the Crash of 1929 and subsequent Great Depression, attendance declined sharply. As well the advent of air-conditioning in theatres drew patrons seeking a cool spot in summer heat. A number of fires at some amusement parks, coupled with the deteriorating condition of the infrastructure due to a cutback in maintenance, also contributed to the decline. When the economy recovered, the age of the private automobile had arrived, it would be a matter of time before the parks would be sold or closed.

et les jours fériés. La route 1 Oak Bay fut inaugurée le 1er juillet 1891. Une fois la ligne achevée, les treize tramways de la compagnie étaient parfois tous utilisés. Les tramways étaient alignés sur la boucle de retour pour ramener les foules chez elles après une journée d'activités, ou après un événement spécial tel qu'un match de crosse ou une course cycliste.

Aujourd'hui, Windsor Park est situé à l'angle de Windsor Road et de Newport Avenue à Victoria. Il s'agit d'un parc multisports et récréatif encore en activité qui propose des activités telles que le football, le rugby, le cricket, le hockey sur gazon, le tennis, le baseball et la balle-molle. Le parc offre également des aires de pique-nique et de jeux, le Rose and Scented Gardens et des salles de réunion intérieures sur le site d'origine de 4,5 ha.

### Conclusion

Au début des années 1900, un certain nombre de compagnies de tramways urbains et interurbains ont tenté leur chance, voyant une possibilité d'augmenter leurs revenus en dehors des heures de pointe en possédant ou en gérant des parcs d'attractions. En principe, le dimanche était le seul jour de loisir, car la plupart des travailleurs travaillaient également une demi-journée le samedi. Lors de l'avènement des parcs d'attractions et l'augmentation du nombre d'entreprises en mesure d'offrir un service de tramway le dimanche, les activités des parcs ont prospéré.

Les 30 premières années du 20e siècle ont été très fructueuses pour les compagnies de tramway, mais avec le krach de 1929 et la grande dépression qui s'en est suivie, la fréquentation a fortement diminué. En outre, l'arrivée de l'air conditionné dans les théâtres a attiré des spectateurs à la recherche de fraîcheur au cours de l'été. Des incendies dans certains parcs d'attractions, ainsi que la détérioration des infrastructures due à une réduction de l'entretien, ont également contribué au déclin de la fréquentation. Lorsque l'économie s'est redressée et que l'ère de l'automobile privée est arrivée, la vente ou la fermeture des parcs n'était plus qu'une question de temps.

Henry Ford began the mass production of the Model T in 1909 and, soon after, it was available for purchase by the middle classes. The automobile industry grew as public demand for cars increased. By 1929, there were over one million cars in Canada, which stimulated other car-related industries, such as highway construction, gas stations, motels, and service stations. The automobile brought travel flexibility opening up a whole new world of adventure to those who could afford it.

The stock market crash of 1929 brought development to a halt, as world economies were thrown into a Great Depression. The Great Depression's impact was felt around the world. International trade plummeted by two thirds. Joblessness soared to 30% in

Henry Ford a commencé la production en série du modèle T en 1909 et, peu de temps après, les classes moyennes pouvaient l'acheter. L'industrie automobile s'est développée au fur et à mesure que la demande de voitures augmentait. En 1929, le Canada comptait plus d'un million de voitures, ce qui a stimulé d'autres industries liées à l'automobile, telles que la construction de routes, de stations-service et de motels. L'automobile a apporté la flexibilité dans les voyages, ouvrant un tout nouveau monde d'aventures à ceux qui pouvaient se l'offrir.

Le krach boursier de 1929 mit un coup d'arrêt au développement, les économies mondiales étant plongées dans la Grande Dépression. Son impact fut ressenti dans le monde entier. Le commerce

Canada, and up to 33% in some countries. Canadians made and purchased fewer cars, and many car owners could not afford gasoline. Nonetheless, approximately 760,000 cars were sold in Canada in between 1930 - 1940. The 1950s promised new social and technological developments. Economic growth made automobiles more affordable, and the romance with the car flourished. (In Search of the Canadian Car - Canada Science and Technology Museum)

international a chuté de deux tiers. Le chômage a monté en flèche, atteignant 30 % au Canada et jusqu'à 33 % dans certains pays. Les Canadiens fabriquent et achètent moins de voitures, et de nombreux propriétaires n'ont pas les moyens d'acheter de l'essence. Néanmoins, environ 760 000 voitures sont vendues au Canada au cours de cette décennie. Les années 1950 promettent de nouveaux développements sociaux et technologiques. La croissance économique rend les automobiles plus abordables et l'engouement pour la voiture prend de l'ampleur. (À la recherche de la voiture canadienne - Musée des sciences et de la technologie du Canada)

Fast forward to the 21st century. The former trolley parks survive today in the form of over 600 acres of green-space and parkland located in some 13 municipalities across Canada. No one knows, to them it's just another park. One of the few 'named' parks that commemorate its streetcar origins that we know of is Riverside Trolley Park in Portland, Maine. In this era of densification, cement and asphalt, we are fortunate to have had electric trolleys unwittingly contribute to the green-space we can now enjoy.

'Streetcar' transportation is making a remarkable comeback in the form of light rail systems in many cities. Today's LRT systems operate through the heart of the city and are municipally owned. Major attractions such as the La Ronde amusement park in Montreal and the Canadian National Exhibition in downtown Toronto are but two of many which are served by subway, streetcar or LRT systems. Major sports teams are served by LRT lines as well as shopping centres and other facilities being strategically located next to an LRT station. What a difference 100 years makes! This bodes well both now and in the future.

Passons au 21e siècle. Les anciens parcs auxquels on se rendait en tramway constituent aujourd'hui plus de 243 hectares d'espaces verts et de parcs situés dans quelque 13 municipalités à travers le Canada. Personne ne se souvient de leur histoire : pour elles, ce n'est qu'un parc de plus. Le Riverside Trolley Park de Portland, dans le Maine, est l'un des rares parcs dont le nom commémore ses origines reliées au tramway. En ces temps de prolifération de ciment et de l'asphalte, il est heureux que des compagnies de tramways aient involontairement contribué à la création des espaces verts dont nous pouvons aujourd'hui profiter.

Le transport par tramway fait un retour remarquable sous la forme de systèmes de transport léger sur rail (TLR) dans de nombreuses villes. Aujourd'hui, ces systèmes traversent le cœur des villes et sont la propriété des municipalités. Des attractions majeures telles que le parc d'attractions de La Ronde à Montréal et l'Exposition nationale canadienne dans le centre-ville de Toronto ne sont que deux des nombreuses attractions desservies par des systèmes de métro, de tramway ou de TLR. Les grandes équipes sportives bénéficient du service de lignes de TLR. Les centres commerciaux et d'autres installations sont stratégiquement situés à proximité d'une station de TLR. Quelle différence entre maintenant et 100 ans plus tôt! C'est de bon augure pour maintenant et pour l'avenir.

It's early in the twentieth century and a Victoria Electric Railway and Lighting Company tram rumbles down Oak Bay Avenue in Victoria, a 'side-of-the-road' operation. The tram line terminated at a loop next to Windsor (Oak Bay) Park which still exists today. Oak Bay Archives

*Nous sommes au tout début du 20e siècle et un tramway de la compagnie Victoria Electric Railway and Lighting roule, « en côté de rue », le long de la voie parallèle à l'avenue Oak Bay, à Victoria. Le circuit du tramway se terminait dans une boucle près du Windsor Park (Oak Bay Park) qui existe encore de nos jours. Archives d'Oak Bay*



**Bibliography**

*Calgary's Electric Transit*, Colin K. Hatcher, Tom Schwarzkopf

*Canadian Rail* #507 July-August 2005

*Chemin de Fer de la Bonne Sainte Anne*, Omer S A Lavallee

*Edmonton's Electric Transit*, Colin K. Hatcher, Tom Schwarzkopf

*Fifty Years of Progressive Transit*, John A Bromley and Jack May

*Lighted Journey*, Cecil Haiden

*Niagara St. Catharines & Toronto Railway*, John M Mills

*Ontario Grand River Valley Electric Railway*, John M Mills

*Port Dalhousie: an Intimate History*, Charlene Aloian-Robertson and David Serafino

*Ottawa Streetcars*, Bill McKeown

*Quebec Railway Light & Power, Citadel Division*, J R Thomas Grumley

*Quebec Railway Light & Power, Montmorency Division*, J R Thomas Grumley

*Shoes and Ships and Sealing Wax*, Dorothy Turcotte

*The Gorge of Summer Gone*, Dennis Minaker

*Tram Fair – An initiative by the University of Victoria* - [onlineacademiccommunity.unvic.ca](http://onlineacademiccommunity.unvic.ca)

*Transit Exchange*, Jan. / Feb. 1990

*Victoria Streetcars Era*, Henry Ewert

Colin Churcher's Railway Pages ([churcher.crcml.org](http://churcher.crcml.org))

Closed Canadian Parks website ([chebucto.org/closed](http://chebucto.org/closed) Canadian parks)

**Special thanks to the following:**

Larry Kredl

Daniel Laurendeau

Peter Murphy

Douglas N W Smith

Ted Wickson

Doug Wilson

Wally Young

**Bibliographie**

*Calgary's Electric Transit*, Colin K. Hatcher, Tom Schwarzkopf

*Canadian Rail* #507 July-August 2005

*Chemin de fer de la Bonne Sainte Anne*, Omer S.A. Lavallée

*Edmonton's Electric Transit*, Colin K. Hatcher, Tom Schwarzkopf

*Fifty Years of Progressive Transit*, John A. Bromley and/et Jack May

*Lighted Journey*, Cecil Haiden

*Niagara St. Catharines & Toronto Railway*, John M. Mills

*Ontario Grand River Valley Electric Railway*, John M. Mills

*Port Dalhousie: an Intimate History*, Charlene Aloian-Robertson and/et David Serafino

*Ottawa Streetcars*, Bill McKeown

*Quebec Railway Light & Power, Citadel Division*, J.R. Thomas Grumley

*Quebec Railway Light & Power, Montmorency Division*, J.R. Thomas Grumley

*Shoes and Ships and Sealing Wax*, Dorothy Turcotte

*The Gorge of Summer Gone*, Dennis Minaker

*Tram Fair – An initiative by/par University of Victoria* - [Onlineacademiccommunity.unvic.ca](http://Onlineacademiccommunity.unvic.ca)

*Transit Exchange*, Jan. / Feb. 1990

*Victoria Streetcars Era*, Henry Ewert

Colin Churcher's Railway Pages ([churcher.crcml.org](http://churcher.crcml.org))

Closed Canadian Parks website ([chebucto.org/closed](http://chebucto.org/closed) Canadian parks)

**Nous remercions tout particulièrement les personnes suivantes :**

Larry Kredl

Daniel Laurendeau

Peter Murphy

Douglas N. W. Smith

Ted Wickson

Doug Wilson

Wally Young

## Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan*

By / *par* Stan J Smaill

**CNR 6218 - The Great Teacher! / *La 6218, la « Grande enseignante! »***

**French Version / *Version française* : Gilles Lazure**

A long time ago, perhaps in the late seventies, fellow CRHAer and Exporail volunteer John Sutherland mentioned to me that he thought it might be time to do a book chronicling the story of Canadian steam locomotives in the excursion / fan trip era. At the time I wasn't sure that the topic warranted the book treatment, but John's suggestion was intriguing and got me thinking.

The late David P Morgan, beloved editor emeritus of Trains Magazine, had done a book on restored Southern Railway 2-8-2 4501 with great success and it inspired me to consider a similar work celebrating CNR U-2-g class 4-8-4 6218 and her sisters in the post dieselization years. Procrastination being the thief of time, the book never came to fruition. This photo gallery, however, is a short version of that stillborn book idea.

Editor's note: Back in the seventies, the CRHA did publish a soft cover book on CNR 6218 which has long since been out of print.

'CNR 6218-The Great Teacher' is a personal remembrance of one of my favorite Canadian steam locomotives that, like a phoenix, rose from the ashes and enjoyed an operating afterlife. It perpetuated the heart, soul and image of the steam era for thousands too young to have experienced steam in regular service. In that regard, CNR 6218 became a great teacher like many in my life experience such as Louise Dineen, Ken and Barbara Goslett, Richard Wilbur and Mrs. Petrie, the Montreal West High School librarian who took a special interest in the young Smaill's magnificent obsession with trains and railroading.

Sometime in 1963, my father, Dr. Stanton Smaill, arrived home at supper time admonishing his namesake son Stanton Jr. that "I have news for you. The CNR is going to restore a CNR 6200 to operating condition!" CNR St. Lawrence Region Vice-President Jim McDonald had been in the dental chair that day and broke the news. Dad and I had visited a forlorn looking 6218 awaiting disposition at CNR's Pointe St. Charles shops in Montreal back in 1960. At the time, it seemed highly unlikely that the big Northern would survive, let alone run in excursion service. It was no secret that my Dad's favorite steam locomotive was a CNR 6200 series 4-8-4, so he was as excited about 6218's impending operating restoration as I was.

Soon after, the 6218 was moved to, and restored in, the famous CNR 'Big Shop' in Stratford, Ontario in 1963.

Il y a bien longtemps, peut-être à la fin des années 1970, John Sutherland, un copain membre de l'ACHF et volontaire à Exporail, me mentionna qu'il pensait que le temps était venu de composer un livre racontant l'histoire des locomotives à vapeur canadiennes à l'époque des excursions pour passionnés des chemins de fer. Je n'étais pas certain alors que le sujet méritait un livre, mais la suggestion de John m'intrigua et m'incita à la réflexion.

Le regretté David P. Morgan, l'éditeur émérite bien aimé de TRAINS Magazine, avait été l'auteur d'un livre sur la 4501, une 2-8-2 restaurée du Southern Pacific, qui avait été un grand succès et cela m'inspira à considérer un livre semblable vantant la 6218, une 4-8-4 classe U-2-g du Canadien National et ses compagnes au cours de l'ère qui a suivi les années de diésélisation. La remise à demain étant une voleuse de temps, ce projet de livre ne fut jamais mené à terme. Par contre, la présente galerie de photos est une version abrégée de cette idée de livre mort-né.

[Note de l'éditeur: Au cours des années 1970, l'ACHF a de fait publié un livret à couverture souple sur la 6218 du CNR, livret dont le tirage est depuis longtemps épuisé.]

« La 6218, la 'Grande enseignante' » est une remémoration personnelle de l'une de mes locomotives à vapeur canadiennes favorites qui, tel qu'un phénix, ressortit de sa disparition et fut opérée après avoir été retirée du service. Elle perpétua le cœur, l'esprit et l'image de l'ère de la vapeur pour les milliers de gens trop jeunes pour avoir eu l'expérience des années de cette dernière. En cet aspect, la 6218 du CNR devint une grande enseignante au cours de ma vie comme le furent Louise Dineen, Ken et Barbara Goslett, Richard Wilbur et Mme Petrie, la libraire du Montreal West High School, qui s'intéressa spécialement à l'épatante obsession du jeune Smaill avec les trains et le domaine ferroviaire.

Quelque temps en 1963, mon père, le Dr Stanton Smaill, arriva à la maison, à l'heure du souper, avec un avertissement à son fils de même nom Stanton Jr. « qu'il avait une nouvelle pour lui, que le CNR allait restaurer une locomotive de la série 6200 pour qu'elle roule de nouveau! ». Jim McDonald, le vice-président région du St-Laurent du CNR, avait pris place dans sa chaise de dentiste ce jour-là et lui avait annoncé la nouvelle. Par le passé, en 1960, Papa et moi avions rendu visite à une piteuse 6218 attendant la mise à la ferraille aux ateliers de Pointe Saint-Charles de la compagnie. À l'époque il semblait fort peu probable que la grosse Northern allait perdurer, encore moins rouler en service d'excursion. Cela n'était pas un secret que l'une ou l'autre des locomotives de la série 6200 du CNR était la locomotive favorite de mon père, alors il fut aussi fortement enthousiasmé que moi par la retour en service prochain de la 6218.

She was the last steam locomotive to receive any work in those hallowed halls of steam locomotion. A magnificent series of steam excursions that saw 6218 double-heading with retiring excursion stalwart, U-2-c 4-8-4 6167, were run over eastern Ontario. Subsequently, 6167 was donated to the city of Guelph, Ontario remains on display as a static exhibit.

The 6218 enjoyed an eight-year career as a steam era ambassador rambling all over the CNR system lines in Quebec, Ontario, Vermont, Michigan, Indiana and Illinois from 1963 to 1971. Her legendary performances at Belleville, Ontario in the summer of 1971 are permanently etched in the minds and memories of all who watched her. Those watching included a young Karen Brown, eldest daughter of Canadian railway legend the late James A 'Jim' Brown. Without knowing of the long-standing nick name for steam locomotive smoke deflectors, Karen, upon seeing 6218 at Belleville exclaimed, "Look Daddy, 6218 now has elephant ears!". Positively serendipitous, as Brown might say! Restored to her as-delivered 1942 appearance under the guidance of CNR Historical Projects Officer J Norman Lowe, smoke deflectors and the tilted CNR wafer herald were part of the 6218's make over to her 1940s appearance.

At the July 1971 retirement festivities celebrating the life and times of the 6218, famous Canadian railway historian Omer S A Lavallee delivered a valedictory speech which said in part, "In a word, life was given to it by steam and locomotion, a combination of elements which were, in truth its personality." Mr. Lavallee was talking about steam locomotives in general, but CNR 6218 was the great teacher that taught us so well about the coal burning steam era on Canadian rails.

CNR 6218 is eighty years young this year and is on display as a static exhibit at the Fort Erie, Ontario, Railroad Museum. This photo gallery celebrates her life and times.

Peu de temps après, la 6218 fut déplacée vers, et restaurée dans, la bien connue « Big Shop » du CNR, à Stratford, Ontario. Elle fut la dernière locomotive à vapeur à être mise au point à l'intérieur de ces murs renommés pour la traction à la vapeur. Une magnifique série d'excursions qui virent la 6218 rouler en double traction avec la 6167, une 4-8-4 classe U-2-c près d'être retirée du service d'excursion, fut menée à travers l'est de l'Ontario. Par la suite, la 6167 fut l'objet d'un don à la ville de Guelph où elle continue d'être en exhibition statique.

La 6218 a profité d'une carrière de huit ans comme ambassadrice de l'ère de la vapeur, roulant de 1963 à 1971 sur l'ensemble des voies du CNR au Québec, en Ontario, au Vermont, au Michigan, en Indiana et en Illinois. Sa performance légendaire à Belleville (ON) au cours de l'été 1971 a été gravée dans les esprits et mémoires de tous ceux et celles qui l'observèrent. Dans cette foule-là se trouvait la jeune Karen Brown, la fille aînée d'un personnage de légende de l'histoire ferroviaire canadienne, le regretté James A. « Jim » Brown. Ignorant tout des surnoms alors couramment attribués aux pare-fumée des locomotives à vapeur, Karen s'écria à la vue de la 6218 : « Regarde Papa, la 6218 a maintenant des oreilles d'éléphant! ». « Toute une agréable surprise » comme l'aurait dit Brown! Retournée à son aspect tel que livrée en 1942 sous la direction de J. Norman Lowe, le chargé des projets historiques du CN, des pare-fumée et un emblème CNR à motif étagé avec rectangle incliné surimposé firent partie du retour de la 6218 à l'apparence qu'elle a eu au cours des années 1940.

En juillet 1971, lors des festivités qui soulignèrent la carrière et les temps de la 6218, l'historien bien connu du Canadien Pacifique, Omer S. A. Lavallée, fit un discours d'adieu qui mentionna en partie : « En un mot, l'existence lui fut donnée par la vapeur et par la traction, une combinaison d'éléments qui furent, à vrai dire, sa personnalité. ». Monsieur Lavallée parlaient des locomotives à vapeur en général, mais la 6218 fut une grande enseignante qui nous instruisit si bien sur l'ère de la vapeur produite au charbon sur les rails canadiens...

La 6218 est « jeune » de 80 ans cette année et constitue un objet de montre statique au musée ferroviaire de Fort Erie, en Ontario. Cette galerie de photos célèbre sa carrière et ses temps.

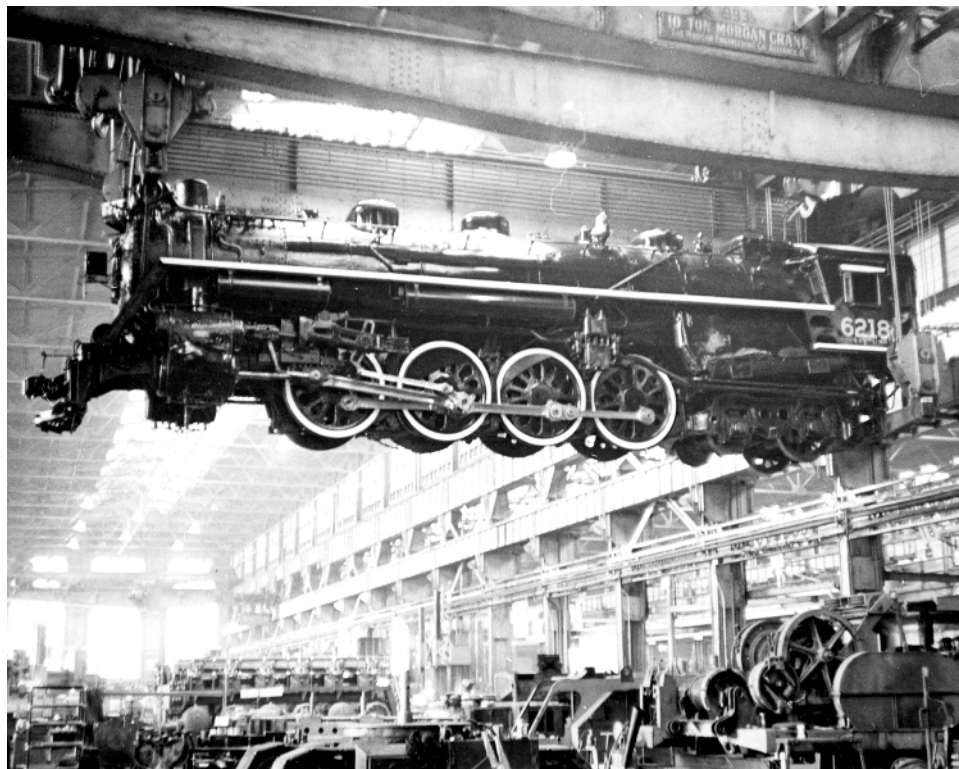


Almost at the end of a long career in regular service, the 6218 'carries the green' as train First Train 492 east of Whitby, Ontario at 11:50 on March 23, 1959. Steam in regular service will end in the 'CNR east' in a little over two months. Paterson-George collection from F.D. Shaw.

*Le 23 mars 1959, à 11 h 50, la 6218, presque en toute fin d'une longue carrière en service, porte un fanion vert pour indiquer que son train est la première section du Train 492 à l'est de Whitby (ON). L'utilisation de la vapeur sur la partie « Est » du réseau du CNR va prendre fin dans un peu plus de deux mois. F.D. Shaw, collection Paterson-George*

Riding high! The miraculous life after death is demonstrated as an airborne, almost restored CNR 6218 is slowly propelled through the 'Big Shop' at Stratford, Ontario on November 17, 1963. For almost eight years, CNR 6218 will remind, instruct and demonstrate what the coal burning steam era was just about all over on the CNR system lines in the east. James A Brown - Smaill collection.

« Volant haut! ». Une survie miraculeuse après disparition est illustrée par une 6218 en plein air, presque restaurée, en train d'être déplacée à travers la « Big Shop » du CNR à Stratford (ON), le 17 novembre 1963. Pendant presque huit ans, la 8218 va rappeler, donner des instructions et démontrer ce qu'était l'ère de la vapeur produite au charbon sur pratiquement toutes les lignes de la compagnie dans l'Est. James A. Brown, collection Smaill



On one of her first outings as an excursion engine, CNR 6218 awaits departure in 1964 at Montreal as a passenger extra west to Ottawa with one of the first CRHA excursions to employ the big Northern. Stan J Smaill

Lors de l'une de ses premières sorties comme locomotive d'excursion, la 6218 attend le départ en 1964 en tant qu'extra pour passagers vers Ottawa, l'un des premiers trains d'excursion de l'ACHF à recourir à la grosse Northern. Stan J. Smaill





In anticipation of its retirement from CNR excursion service, 6218 was the subject of a song entitled '6218' written by M Mulhern and E Assaf and recorded by the Ontario folk duo Stone Hand. '6218' was produced by legendary Canadian music man Paul Mills for Track 4 records in 1971. Smaill collection.

*À l'avance de son retrait du service d'excursions du CNR, la 6218 fut le sujet d'une chanson intitulée « 6218 » composée par M. Mulhern et E. Assaf et enregistrée par le duo folklorique ontarien Stone Hand. La chanson fut produite par Paul Mills, un musicien canadien légendaire, pour la compagnie de disques Track 4 en 1971. Collection Smaill*

Appropriately, CNR U-2-c 4-8-4 6167 displays green flags for a following section from her new display perch at Guelph, Ontario in January 1969. The 'following' train is powered by younger sister 4-8-4 6218 on an Ontario circle trip excursion sponsored by the Upper Canada Railway Society under the capable guidance of James A 'Jim' Brown. Stan J Smaill

*De manière appropriée, la 6167, une 4-8-4 classe U-2-c du CNR, annonce, par son fanion vert, le passage d'une section de train la suivant à partir de son nouveau monticule d'exposition à Guelph (ON) en janvier 1969. Le train « suivant » est tracté par une compagne plus jeune, la 6218, sur une excursion en boucle commanditée par la Upper Canada Railway Society (UCRS), sous la direction experte de James A. « Jim » Brown. Stan J. Smaill*





The 6218 is about to perform a runpast on the CNR Alexandria Subdivision near Ste. Justine, Quebec on a CRHA sponsored excursion to Ottawa from Montreal in the summer of 1968. CNR passenger equipment in the '1954' green, black and yellow paint scheme was marshalled to create an excellent replication of a mid-fifties CNR steam powered passenger train. DW Clark

*La 6218 est sur le point de faire un passage pour photographes sur la subdivision Alexandria du CNR, près de Sainte-Justine (QC), lors d'une excursion d'Ottawa à Montréal commanditée par l'ACHF au cours de l'été 1968. Des voitures pour passagers en livrée « 1954 » verte, noire et or de la compagnie ont été réunies pour créer une excellente ressemblance à un train pour voyageurs du CNR tracté à la vapeur du milieu des années 1950. D. W. Clark*

The CNR '1954' green, black and yellow paint scheme is evident in the almost all heavyweight passenger consist trailing behind U-2-g 4-8-4 6218 on the big trestle near Charette, Quebec on the CNR Joliette Subdivision in June 1969. The occasion is a CRHA excursion to Garneau, Quebec, a familiar destination for CNR steam excursions on the former Great Northern Railway of Canada / Canadian Northern Quebec line out of Montreal. DW Clark

*La livrée adoptée en 1954 par le CNR est en évidence sur presque toutes les voitures de type lourd de ce convoi à la suite de la 6218 sur le grand pont sur chevalets près de Charette (QC) sur la subdivision Joliette de la compagnie en juin 1969. L'occasion est une excursion de l'ACHF vers Garneau, une destination fréquente pour les excursions à la vapeur du CNR sur l'ancien réseau du Great Northern of Canada/Canadian Northern Quebec en partance de Montréal. D. W. Clark*





Over the diamond! On April 15, 1967, the 6218 is southbound for New London, Connecticut and a series of steam excursions on the southern extremity of the CNR subsidiary the Central Vermont Railway. Interesting is the fact that the coach trailing 6218's tender is a Central Vermont car still painted in the solid green paint scheme as the train crosses the old Rutland Railroad at Bellows Falls, Vermont. Stan J Smail

*À travers le croisement à niveau! Le 15 avril 1967, la 6218 est en direction sud vers New London, Connecticut, et une série d'excursions à la vapeur sur l'extrémité sud du Central Vermont Railway, une filiale du CNR. Le fait que la voiture accouplée au tender de la 6218 en est une encore peinte à la livrée entièrement olive du CVR est intéressant alors que le train croise l'ancien Rutland Railroad, à Bellows Falls, Vermont. Stan J. Smail*

Same trip, same consist, same engine. Performing a runpast on the Beloeil bridge as seen from the Otterburn Park, Quebec side of the mighty Richelieu River, CNR 6218 and her train recreate a scene from the mid-fifties. Mike Leduc, this one's for you! D W Clark

*Même périple, même convoi, même locomotive. Effectuant un passage pour photographes sur le pont de Beloeil (QC) tel que vu d'Otterburn Park, sur la rive sud de la puissante rivière Richelieu, la 6218 et son train reproduisent une scène du milieu des années 1950. Mike Leduc, celle-ci est pour vous! D. W. Clark*



Running light, the 6218 approaches the CPR diamond and connecting tracks at Lennoxville, Quebec encountering a clear train order signal in the process. It is February 1970 and 6218 has brought a St. Lawrence Valley Railway Society excursion train from Montreal to Sherbrooke over CNR metals. D W Clark

*En marche haut-le-pied, la 6218 approche le croisement à niveau avec le CPR et les voies de connexion à Lennoxville, Québec, rencontrant un signal d'ordre de trains favorable par la même occasion. Nous sommes en février 1970 et la locomotive a tracté un train d'excursion de la St. Lawrence Valley Railway Society de Montréal jusqu'à Sherbrooke sur la voie du CNR. D. W. Clark*



A cloud of exhaust smoke darkens the scene at Lennoxville diamond as CNR 4-8-4 6218 backs through the CNR - CPR connecting track on her way west on the CPR Sherbrooke Subdivision. The CPR Lennoxville interlocking tower is in its last year of operation and will be history by the fall of 1970. DW Clark

*Un nuage de fumée dense obscurcit la scène au croisement de Lennoxville tandis que la 6218 recule sur la voie reliant les réseaux du CNR et du CPR avant qu'elle ne roule vers l'ouest sur la subdivision Sherbrooke du CPR. La tour d'enclenchement du CPR à Lennoxville est dans sa dernière année d'exploitation et va passer à l'histoire à l'automne de 1970. D. W. Clark*





Uptown Sherbrooke rises in the background as the 6218 rides on the CPR turntable. This move was necessary because there was no way in which to turn a locomotive the size of 6218 anywhere at Sherbrooke on the CNR. DW Clark

*La ville de Sherbrooke s'élève sur les hauteurs à l'arrière-plan alors que la 6218 se trouve sur le pont-tournant du CPR. Ce déplacement fut nécessaire parce qu'il n'y avait aucune installation du CNR à Sherbrooke capable de tourner une locomotive des dimensions de la 6218. D. W. Clark*

It is January 1969 and CNR 4-8-4 6218 demonstrates how it was done in the steam days of yore performing a runpast at a forgotten location on the CNR Guelph Subdivision. Interestingly, 6218's passenger consist is all decorated in the 1961 grey and black new CN' paint scheme. Stan J Smail

*Nous sommes en janvier 1969 et la 6218 fait la démonstration de comment cela se passait du temps de la vapeur en effectuant un passage pour photographes à un endroit non identifié sur la subdivision Guelph du CN. Il est d'intérêt que son convoi est composé de nombreuses voitures pour voyageurs peintes dans le récent nouvel agencement de couleurs grise et noire du CN. Stan J. Smail*





Pulling hard to clear the main track of the CNR Guelph Subdivision, the exhaust of CNR 4-8-4 6218 resonates across the land on a winter 1971 day. The exact location is forgotten to the photographer, so readers please help. Stan J Smaill

*Un jour d'hiver de 1971, le bruit d'échappement de la 6218 tirant fortement pour libérer la voie principale de la subdivision Guelph du CN se répercute à travers les champs. Le photographe a oublié l'endroit exact, alors, s.-v. -p., lecteurs, aidez-nous! Stan J. Smaill*

At yet another forgotten location and still displaying her diesel style number board numerals, the 6218 shows signs of bucking snow on a January 1970 UCRS excursion from Toronto to Stratford, Ontario. the 'used' look to resemble an engine in regular service in her last years was done at the request of Jim Brown, trip-master for the UCRS. Stan J Smaill

*Encore à un endroit oublié et exhibant encore une plaque de numéro de style diesel, la 6218 montre des signes d'avoir déblayé de la neige en janvier 1970 au cours d'une excursion de la UCRS de Toronto à Stratford, en Ontario. L'apparence sale similaire à celle d'une machine en service au cours des dernières années de la vapeur a été donnée à la locomotive sur demande de Jim Brown, le directeur de l'excursion pour la UCRS. Stan J. Smaill*





Coal burning steam locomotives were labour intensive. Performing what was a regular task at steam era shop tracks everywhere, the 6218, the Great Teacher, has her fire-box cleaned at Stratford in January 1970. Stan J Smaill

*Les locomotives brûlant du charbon nécessitaient beaucoup de travail. Lors d'une tâche qui avait été routine dans les ateliers d'entretien du temps de la vapeur, la 6218 a son foyer nettoyé à Stratford, en janvier 1970. Stan J. Smaill*

As the ultimate retirement date in July 1971 drew near, CNR Historical Projects Officer J Norman Lowe in Montreal arranged to have the 6218 'backdated' to her as-delivered 1942 appearance. This included the installation of smoke deflectors and a 'tilted' CNR wafer herald. With her makeover complete, CNR 6218 highballs through St. Polycarpe, Quebec bound for Ottawa in the early summer of 1971. Stan J Smaill

*Alors qu'approchait la date de son ultime mise à la retraite de juillet 1971, J. Norman Lowe, le chargé des projets historiques du CN Montréal, prit des dispositions pour que la 6218 recouvre l'apparence qu'elle avait lors de sa livraison en 1942. Ceci inclut l'installation de pare-fumée et d'un emblème CNR à motif étagé avec rectangle incliné surimposé. Sa nouvelle apparence complétée, la 6218 roule à toute vitesse à travers Saint-Polycarpe (QC) en route vers Ottawa au début de l'été 1971. Stan J. Smaill*





Looking for all the world like a spectacle from the 1940's, the 6218, whistle screaming, rips apart rural Vars, Ontario in her last summer as a working steam locomotive bound for Ottawa. The GTR era station at Vars still displays the Grand Trunk colours of grey and green as late as the summer 1971. Stan J Smaill

*Apparaissant sans contredit tel un spectacle des années 1940, la 6218, son sifflet hurlant, passe résolument à travers le hameau rural de Vars, en Ontario, au cours de son dernier voyage vers Ottawa en tant que locomotive en service. La gare de Vars, datant de l'époque du GTR, exhibe encore la peinture grise et verte du Grand Trunk à une date aussi tardive que l'été 1971. Stan J. Smaill*

The black smoke rolls and the enthusiasts are leaning out of the baggage car as CNR U-2-g 4-8-4 6218 nears Carlsbad Springs, Ontario on the CNR Alexandria Subdivision bound for Ottawa in the summer of 1971. Stan J Smaill

*La fumée noire se répand et les passionnés de train se penchent hors du wagon pour bagages alors que la 6218 roule près de Carlsbad Springs (ON) sur la subdivision Alexandria du CN à destination d'Ottawa au cours de l'été 1971. Stan J. Smaill*





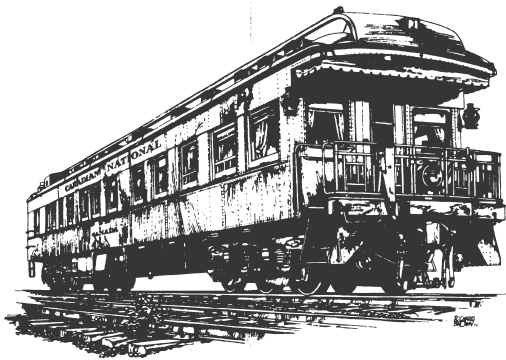
Your Photo Gallery Editor received permission from his duties as first trick operator at CPR's Montreal West station from relief agent Tony DeLuca to photograph CNR Passenger Extra 6218 West at Dorval, Quebec in July 1971. The great teacher pauses at a red board on her final trip west from Montreal to attend her retirement festivities at Belleville, Ontario.

*En juillet 1971, alors qu'il était au travail en tant que télégraphiste de premier relais à Dorval (QC), votre éditeur photo a reçu de l'agent de gare de relève Tony DeLuca, la permission de photographier l'extra pour passagers 6218 Ouest du CN. La « Grande enseignante » fait une pose exigée par le signal au rouge lors de son dernier voyage vers l'ouest, à partir de Montréal, pour être présente aux célébrations entourant sa mise à la retraite à Belleville, Ontario.*

The famous CNR railway historian J. Norman Lowe waves to Smaill from the rear platform of CNR business car Pacific. In the ensuing years, Pacific will revert to the solid olive green CNR paint scheme and will accompany restored CNR U-1-f 4-8-2 6060, which replaced the 6218. Ron Salisbury, this one's for you! Both, Stan J Smaill

*J. Norman Lowe, l'historien bien connu du CN, agite sa main vers moi de la plateforme arrière de la voiture d'affaires Pacific. Au cours des années qui vont suivre, cette voiture va être repeinte à la livrée entièrement vert olive du CNR et va accompagner la locomotive restaurée 6060, une 4-8-2 de la classe U-1-f, qui remplaça la 6218. Ron Salisbury, celle-ci est pour vous! Stan J. Smaill*





## Heritage Business Car

**Edited by Peter Murphy**

**May - June 2023**

**Mail Received**

Stan Smaill writes:

In *Canadian Rail* issue 609, page 233 the photo that purports to show Alfred Brown and his friends Lawn Bowling at BelAir could not have been taken in 1896. Brown died in 1886, so the photo was likely taken in 1876, when BelAir was almost new.

Dans le numéro 609 de Rail canadien, à la page 233, la photo qui prétend montrer Alfred Brown et ses amis en train de jouer aux boules sur le gazon du manoir BelAir n'aurait pas pu être prise en 1896. Brown est décédé en 1886, alors la photo a dû plausiblement être prise en 1876 alors que BelAir était presque neuf.

**Fire at the Middleton Railway Museum**

Doris Hiscoe, a neighbour of the Middleton Railway Museum, became its guardian angel while putting out her trash on Friday, April 28th. Usually a morning activity for Doris, she stepped outside around 10 p.m. that evening and saw flames through a newly restored window in the station. Workers had just uncovered the windows that afternoon. All other windows in the waiting room and office remained covered in plywood. Doris called in the alarm, and crews from Middleton and three neighbouring departments responded within minutes. Breaking a window in the main door to enter the waiting room, fire crews contained the flames within minutes. We were extremely fortunate! For her action, the Museum extended an honorary life membership to Doris.

The subsequent investigation by fire safety specialists concluded that the fire began through the spontaneous combustion of construction debris. Smoke damage was extensive, particularly impacting our world-class model railway and the waiting room, which was nearing restoration to its appearance in 1956. That August marked when the Dominion Atlantic Railway transitioned its steam-hauled passenger trains serving Middleton to Budd RDCs.

Our planned Open Houses have resumed for the summer season and feature our model railway and the outdoor displays of CNR 1274, 7260 and our two industrial shutters. For now, the restoration of our station's waiting room, operator's office and library await the resolution of our insurance claim.

Bill Linley – Treasurer, Middleton Railway Museum

### Restoration work begins on GTR 1008 display



All three photos by The Leader / Blancher  
Les trois photos: The Leader/Blancher

Volunteers with the Friends of Grand Trunk 1008 began their physical restoration efforts for the display at Aultsville Station in Crysler Park at Morrisburg, Ontario on June 10-11, 2023.



A group of about 10 volunteers worked to prepare the baggage car for new paint on its siding, and worked on general clean up of the display site.

“After so many starts and stops (with the pandemic) it felt amazing for our group to launch our on-site work for this season,” said FGTR1008 president Kirsten Gardner. “It was wonderful to get such positive feedback from folks that saw us working and stopped by to say thank you and to learn more about our project.”

Formed in 2019 when the St. Lawrence Parks Commission looked to remove the exhibit from its Aultsville Station location, the group was awarded ownership of the train and has worked since then to assess and prepare for the cosmetic restoration of the 113 year old locomotive, baggage car and passenger car. The equipment has been on the site since it was placed there during the St. Lawrence Seaway construction.

“We have an exciting year ahead – the roofs on both the baggage car and passenger car will be replaced,” Gardner explained. Work will begin on areas of the exterior sheathing of the passenger car, which will then be painted.



“We are also happy to have a volunteer welder that will be working on stabilizing the engine and we are hoping to have time for it to get a fresh coat of paint,” she said adding this is a multi-year project.

Since the transfer of ownership of the display to the FGTR1008 group, Gardner said the partnership with the SLPC has been very supportive of their efforts.

Work will continue through out the summer and fall on various weekends. Future plans include partnering with the construction technology programs at area secondary schools to do some of the restoration work, along with tapping into the talents of many volunteers in the community.

“We couldn't do this project without our volunteers,” Gardner said.



Information on the group, their efforts, donation and volunteer contacts are available on their website at [friendsof1008.ca](http://friendsof1008.ca) (Morrisburg Leader via Craig Stevenson)

*De l'information sur le groupe et ses travaux, sur comment faire un don et contacter les volontaires, est disponible sur le site Internet [friendsof1008.ca](http://friendsof1008.ca) (Morrisburg Leader via Craig Stevenson)*

### New use for old BC Rail boxcars in Ketchikan Alaska



The shells of a few ex BC Rail boxcars have been mounted and converted into washrooms at the cruise terminal in Ketchikan, Alaska (graffiti and all). Who knows, in their rail career they might have hauled loads of toilet paper for Kimberley Clark or Kruger paper! (Thomas Grumley)

*Les carrosseries de quelques wagons couverts (graffitis y compris!) ont été rassemblées et transformées en salles de toilettes au terminal maritime de Ketchikan, Alaska. Qui sait, au cours de leur service ferroviaire, ils pourraient avoir transporté des chargements de papier de toilette pour les compagnies Kimberley Clark ou Kruger. (J.R. Thomas Grumley)*

### New branding - Railway Museum of British Columbia



Royal Hudson 2860 steam locomotive

The West Coast Railway Association (WCRA) has rebranded its Squamish, British Columbia museum as The Railway Museum of British Columbia. As such they will try to focus more about telling the story of the building and the history of railways in their Province and Canada. It's a history that shaped and built Canada, created the city of Vancouver, and had a significant impact on the building and expansion of Squamish. They plan to create more exhibits and tell the history through updated story boards, digital media, and interactive displays. All photos courtesy RMBC (Railway Museum of British Columbia Newsletter)



Canadian National FP9A Diesel 6520



Canadian Pacific 6503 S3 Switcher

BACK COVER TOP: Early Newfoundland Railway train with locomotive 103 leading at Whitbourne around 1900. Photographer unknown, Ken Pieroway collection

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Un des premiers trains du Newfoundland Railway avec la locomotive 103 en tête, à Whitbourne, autour de 1900. Photographe inconnu, collection Ken Pieroway

BACK COVER MIDDLE: Once she arrived in Belleville, Ontario in July 1971, CNR 6218 began a series of short trips on the CNR Campbellford Subdivision to Anson Junction, Ontario, a classic location which, in 1971, still featured operating semaphore interlocking signals. In this view, CNR 6218 leaves Anson Junction for Belleville passing a pair of forty foot boxcars still adorned with two versions of the CNR maple leaf 'Serves All Canada' herald. Louise Dineen, this one's for you! Stan J Smaill

MILIEU DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Une fois arrivée à Belleville en juillet 1971, la 6218 débuta une série de petits voyages, sur la subdivision Campbellford du CN, vers Anson Junction, un endroit typique où étaient encore utilisés, cette année-là, des sémaphores à enclenchement. Sur cette photo, la 6218 quitte Anson Junction vers Belleville, croisant une paire de wagons couverts de 40 pi encore décorés de deux versions de l'emblème à feuille d'érable « Serves All Canada ». Louise Dineen, celle-ci est pour vous! Stan J. Smaill

BACK COVER BOTTOM: Highballing at Foxboro. Steaming southbound through the reverse curves at Foxboro, Ontario on the CNR Campbellford Subdivision, CNR 6218 shows the world how it was done in days of yore in July 1971. Stan J Smaill

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : À pleine vitesse, à Foxboro, Ontario. Roulant vers le sud à travers les contre-courbes à Foxboro sur la subdivision Campbellford du CN, la 6218 montre à tous et toutes, en 1971, comment cela se passait autrefois. Stan J. Smaill

