

Quelques-unes des Localités Desservies par le *Canadian Northern Railway*

*Port Arthur, Fort William, Kakabekn Falls, Fort Francis,
Winnipeg, St-Boniface, Portage La Prairie, Carman, Morris,
Brandon, Hartney, Emerson, Gladstone, Carberry, Dauphin,
Gilbert Plains, Swan River, Quill Lake, Humboldt, North
Battleford.*

TERRES POUR LES COLONS SUR LA LIGNE DU CANADIAN NORTHERN RAILWAY.

Un grand chemin de fer national. — Inconnu il y a vingt ans, il possède maintenant 2,500 milles de voie ferrée.

Histoire du développement rapide d'un projet audacieux mené à bonne fin.

Le chemin de fer Canadian Northern n'est pas très vieux, mais ceux qui ont présidé à sa construction ont eu le coup d'œil tellement juste qu'il est dès maintenant au premier rang et promet de devenir avant plusieurs années l'une des plus grandes voies ferrées du continent. MM. William MacKenzie et D.-D. Mann, les pères de l'entreprise, avaient fait leur apprentissage de constructeurs de chemins de fer à l'emploi du Pacifique Canadien. Imbus du grand avenir réservé à l'Ouest, ils commencèrent en 1896 la construction de 100 milles de chemin depuis Gladstone, Manitoba, à travers le comté de Dauphin; neuf ans après, leur œuvre avait tellement grandi qu'ils possédaient 2,500 milles de voie construite; immédiatement elle apportait assez de revenus pour se maintenir et, de fait, chaque mille de chemin a été construit comme si de lui dépendait le succès du projet.

LES PREMIERS PAS

En 1895, MM. MacKenzie et Mann se rendaient acquéreurs de la charte de la compagnie de Chemins de Fer et Canaux Lac Manitoba; en 1896, les premiers cent milles de voie étaient construits. Tout de suite les chars se mirent à circuler, sous la direction de M. D.-B. Hanna, le troisième vice-président actuel de la compagnie. En 1898, le chemin était augmenté de 20 milles jusqu'au lac Winnipegosis. MM. MacKenzie et Mann, qui ne sont pas des gens à s'arrêter en route, conçurent l'idée de pousser la construction jusqu'à la tête des grands lacs et en faisant payer des revenus à chaque mille de chemin aussitôt construit, ils firent

une ligne solide, sûre, traversant un district producteur de blé.

JUSQU'AU LAC SUPERIEUR

La construction de la voie partant de Winnipeg pour aller dans la direction du Lac des Bois fut faite sous la charte du chemin de fer Manitoba et South Eastern. Cette partie de chemin traverse un district d'enneigement riche en blé et en bois, sans parler des produits de laiterie fournis par les belles paroisses de Saint-Anne et La Broquerie; elle rapportait un revenu substantiel dès la première année.

A PORT ARTHUR

En même temps qu'on s'occupait du Manitoba, on voyait aussi au terminus des lacs. Port Arthur fut choisi comme site et la compagnie acquit aussitôt dans cette ville une immense territoire. Après avoir acheté les droits du chemin de fer Ontario et Rivière-à-la-Pluie, une voie était construite à travers des districts miniers et forestiers, où se trouvent de nombreuses scieries.

UNE ANCIENNE CHARTE

On ajoutait en même temps 50 milles à la ligne de Dauphin et le chemin atteignait Cowan, Manitoba. Ce travail a été fait sous la charte, datant de 1880, du chemin de fer Winnipeg Great Northern; on nourrissait alors l'audacieux projet d'une ligne directe jusqu'à la Baie d'Hudson. Cette compagnie fut amalgamée avec la compagnie des chemins de fer et canaux Lac Manitoba sous le nom de Compagnie de Chemin de Fer Canadian Northern, qui s'empara aussi du Manitoba et South Eastern et de l'Ontario et Rivière-à-la-Pluie.

En 1899, la section Nord fut prolongée jusqu'à la rivière Swan; la compagnie eut fort à faire pour transporter les nombreux colons qui s'établissaient dans la région. La ligne Sud-Est fut prolongée jusqu'à la limite sud du Manitoba, passant à travers un district bien boisé qui envoyait immédiatement des billots aux moulins de Winnipeg; la voie de Port Arthur à Stanley fut aussi prolongée vers le nord. Dans l'été de 1900 une autre voie de 25 milles était construite de Dauphin à Orundview et la ligne du Nord-Ouest de Manitoba, à Erwood. Dans la même saison, les directeurs faisaient construire 43 milles de chemin à travers le coin nord-est du Minnesota. Pour compléter la ligne du Port-Arthur à Manitoba, l'hiver suivant, il jetait un pont immense sur la Rivière-à-la-Pluie.

ENTRÉE A WINNIPEG

Après de longues négociations, la Canadian Northern acheta du gouvernement Manitobain les lignes suivantes: De Emerson jusqu'à Winnipeg, de Morris jusqu'à Brandon et Hartney, de Portage-la-Prairie jusqu'à Delta sur le lac Manitoba et jusqu'à Beaver. Avec l'acquisition de ces lignes, la compagnie faisait son entrée à Winnipeg, qui devenait son terminus.

WINNIPEG AU LAC SUPERIEUR

Le dernier jour de l'année 1901, les président et vice-président de la compagnie, accompagnés d'hôtes distingués, firent le premier voyage de Port-Arthur à Winnipeg. Il y eut à cette occasion des fêtes grandioses. Le rapide avancement de ce chemin de fer est des plus remarquables; il suffit de dire pour le démontrer qu'à la fin de 1903, il y avait 1,350 milles de chemin en exploitation. Cependant, ce n'était pas encore assez: l'Ouest demandait à grands cris de nouvelles communications. MM. MacKenzie et Mann commencèrent la construction d'une ligne ayant Edmonton pour objectif; Edmonton sera bientôt sur un pied d'égalité avec Calgary par rapport à Winnipeg. Cette route parcourera un millier de milles à travers les terres à blé les plus riches du monde.

MM. MacKenzie et Mann ont encore d'autres plans en tête. Ils veulent maintenant prolonger leur chemin jusqu'à Regina à travers la vallée de la Saskatchewan Sud; puis de Régi-

na à Humboldt. Et il semble certain qu'ils ne s'arrêteront que lorsqu'ils auront réalisé l'audacieux projet de construire la fameuse voie de la Baie d'Hudson. Le développement de l'Ouest nécessitera d'autres demandes: c'est la conclusion qui s'impose aujourd'hui naturellement. MM. MacKenzie et Mann sont prêts à faire face à la situation; ils ont encore en perspective plusieurs années durant lesquelles ils s'occuperont à construire d'autres voies ferrées.

DANS LE VIEUX CANADA

La compagnie MacKenzie et Mann a acheté le chemin de fer Great Northern of Canada; il passe de Hawkesbury à Rivière-à-Pierre, d'où il pénètre dans Québec par la voie du Québec et Lac St-Jean. Bientôt sera construite une ligne de Rivière-à-Pierre jusqu'à Québec. Le nouveau pont qui se construit à Québec sera utilisé pour joindre ce bout de chemin au système que possède MM. MacKenzie et Mann dans la Nouvelle-Ecosse, où ils se sont assurés une correspondance immédiate de Halifax à Yarmouth par la route South Shore.

UNE BONNE CONTRÉE POUR LES JEUNES GENS.

Si Horace O'Reilly était encore de ce monde, il échangerait son fameux air et s'écrierait: "Allez au Nord-Ouest, jeunes gens, allez au Nord-Ouest!"

Le Nord-Ouest canadien est le pays d'avenir pour le jeune homme. Il augmente plus rapidement et il est sur des bases plus solides qu'aucun autre partie du continent américain.

Prenez le Manitoba pour exemple: sa population, de 255,500 en 1901, est aujourd'hui de 400,000. La raison? Bon terrain, bon climat, bons citoyens—une trinité qui fait un bon pays.

La Saskatchewan et l'Alberta vont doubler le record du Manitoba et le jeune homme en recherche d'un avenir, professionnel, agricole ou commercial, fera bien d'étudier les richesses du Nord-Ouest.

Des cartes avec d'exactes descriptions du pays vous sont expédiées par la maille sur demande.

Adressez: Geo. H. Shaw,
Océant du trafic,
Winnipeg, (Manitoba).