

25

Il y aura exactement cinquante ans le 28 juin courant que partait de la vieille gare Dalhousie, à Montréal, le premier train de voyageurs qui devait se rendre directement jusqu'à la côte du Pacifique, par le nouveau chemin de fer transcontinental du Pacifique Canadien, dont on venait de terminer la construction. C'était le couronnement de l'œuvre gigantesque entreprise en 1881 par ceux qui s'étaient voués à la tâche de relier la Colombie Britannique à l'est du Canada et de remplir ainsi l'une des conditions de l'entrée de cette province lointaine dans la Confédération canadienne.

Beaucoup avaient mis en doute la réussite de l'ambitieux projet, vu les difficultés de toutes sortes qui s'opposaient à sa réalisation. Il semblait impossible que l'on put traverser avec une voie ferrée les solitudes du nord du lac Supérieur, les interminables prairies et la barrière formidable des Montagnes Rocheuses. Les sages de l'époque hochaient la tête devant la hardiesse des promoteurs et ne prévoyaient pour eux qu'échecs et désastres. D'autres soutenaient que même si on en parachevait la construction, le nouveau chemin de fer n'aurait jamais assez de revenus pour "payer le graissage des roues de ses ains".

En dépit de ces sombres prédictions, la ligne fut terminée plusieurs années avant la date fixée par le contrat et, le 28 juin 1886, le service direct Montréal-Vancouver ou plutôt Port Moody, comme s'appelait alors la gare terminus du C. P. R. sur la côte du Pacifique, était officiellement inauguré.

Comme on peut aisément se l'imaginer, le départ de ce convoi fut à l'époque tout un événement, car non seulement constituait-il le triomphe des pionniers qui n'avaient pas craint de se lancer à l'assaut des obstacles naturels qui barraient la route de l'Ouest, mais il marquait en plus une étape nouvelle dans le développement du Canada.

Les autorités du Pacifique Canadien—Sir George Stephen, président de la compagnie, W. V. Van Horne, T. G. Shaughnessy et autres,—n'avaient pas voulu qu'on organise de cérémonie spéciale pour célébrer ce premier départ de Montréal à destination des lointaines régions de l'Ouest. Pour ces hommes d'action, attelés à une tâche de géants depuis déjà plusieurs années, cette mise en service du premier convoi de voyageurs n'était qu'un incident, qu'un commencement de chapitre dans la longue histoire de la construction, de l'organisation et du maintien du plus grand réseau de chemin de fer du monde.

Les journaux, cependant, et le public en général, ne voyaient pas la chose du même œil. Pour eux, c'était un événement qui sortait de l'ordinaire et qui frappait l'imagination. On s'enthousiasmait à l'idée de cette longue course de 3000 milles à travers les forêts, les plaines et les montagnes, jusqu'à ces rives de l'océan Pacifique, que l'on connaît peut-être encore un peu, dans tout du pays, comme le bout du monde. On réalisait que le nouveau chemin de fer allait infuser une vie nouvelle aux immenses régions de l'Ouest, favoriser la colonisation, le commerce et créer au Canada une activité dont toute la population ne manquerait pas de bénéficier. Les journaux publièrent des articles élogieux exprimant leur confiance dans les services que la nouvelle route était appelée à rendre au Dominion et à l'Empire et, dans tous les milieux, il n'était question que du départ du premier train du C. P. R. pour la côte du Pacifique.

Aussi une foule considérable s'était-elle réunie aux abords de l'ancienne gare

Le premier train transcontinental canadien

C'est le 28 juin 1886 que le premier train de voyageurs du Pacifique Canadien quitta Montréal pour se rendre directement à la côte du Pacifique

3000 MILLES EN 136 HEURES

Dalhousie, dans la soirée du 28 juin 1886, pour voir partir ce train qui allait couvrir tout d'une traite la distance de 3000 milles qui sépare Montréal de Vancouver. Les reporters présents estimèrent qu'elle s'élevait au moins à cinq mille personnes, parmi lesquelles on remarquait des représentants de toutes les classes de la société: officiels de la compagnie, personnalités en haut de forme, ouvriers en habits de travail et simples badauds attirés par la nouveauté du spectacle. A l'heure prévue sur l'indicateur, la locomotive lança un coup de sifflet et le convoi s'ébranla lentement au milieu des hourras de la foule enthousiaste. Des fusées furent lancées dans la nuit et une salve de quinze coups de canon fut tirée par un détachement de la Montreal Field Artillery, qui avait été amené sur les lieux pour la circonstance.

Le train qui, après avoir été consolidé avec la section venant de Toronto, se composait de treize wagons, commença donc sous les plus heureux auspices sa glorieuse randonnée à travers les immenses territoires du Canada. Il devait, sur tout son parcours, être l'objet de chaleureuses réceptions de la part des autorités et des populations des villes qu'il traversait.

Il atteignit Ottawa à minuit et 20 minutes et Chalk River le lendemain matin, à 6 h. 30. Poursuivant sa course vers l'Ouest, il passa à Mattawa, North Bay, Sturgeon Falls, Sudbury et arriva bientôt à Port-Arthur, après avoir longé les rives si pittoresques du lac Supérieur. Port-Arthur qui, encore peu de temps auparavant, s'appelait Prince Arthur's Landing, fit au train inaugural une triomphale réception. L'arrivée eut lieu à 3 h. 15 de l'après-midi, le 30 juin. La gare avait été décorée à profusion et des drapeaux flottaient sur tous les édifices de quelque importance. Le maire G. H. Macdonald, suivi de tous les membres du conseil municipal et d'une foule de plusieurs centaines de citoyens, s'était rendu à la gare pour souhaiter la bienvenue aux voyageurs.

L'arrivée à Winnipeg fut l'occasion d'une autre belle réception. Depuis déjà plusieurs semaines, la capitale du Manitoba attendait avec impatience la venue du premier transcontinental et avait fait ses préparatifs en conséquence. Le train entra en gare à 9 h. 10 du matin, le 1er juillet, jour de la Fête de la Confédération. Toute la ville avait pavé pour célébrer à la fois la fête nationale et la venue du train de Montréal. Les autorités municipales, les représentants des sociétés et des clubs, des détachements de l'armée et le public s'étaient groupés aux abords de la gare pour assister à l'arrivée du convoi. Le maire lui une adresse de circonstance à laquelle répondit M. J. M. Egan, le surintendant général de la Compagnie dans la région du Manitoba, après quoi la troupe tirait une salve d'honneur de quinze coups de canon.

Après Winnipeg, ce fut la traversée des plaines que le nouveau chemin de fer était appelé à mettre en valeur. Plusieurs villes commençaient déjà à prendre une importance que la venue du rail devait par la suite vivement accélérer: Portage-la-Prairie, Brandon, Régis-

na, Moose-Jaw et Medicine Hat furent autant d'étapes triomphales dans la course du train vers le Pacifique.

Bientôt commencèrent à s'estomper à l'horizon les cimes neigeuses des Montagnes Rocheuses qu'il tardait aux voyageurs d'admirer de près. Le train approchait de Calgary, petite ville à laquelle dès cette époque on prédisait un brillant avenir. Il entra en gare à 11 h. du soir, le 2 juillet, et y fut chaleureusement accueilli par une nombreuse population.

Quelques heures après avoir quitté Calgary, le train entra dans le dédale formidable des Montagnes Rocheuses, où tant d'argent et d'efforts avaient été dépensés durant les quelques années précédentes pour l'établissement d'une voie ferrée. Pendant près de deux jours il roula prudemment à travers ce pays tourmenté, mais d'une indescriptible grandeur, longeant ici un précipice terrifiant, côte à côte avec un torrent impétueux taillé dans le roc vif, ou sautant ailleurs, sur un viaduc branlant, un gouffre insondable.

Les panoramas majestueux de pics et de glaciers qui se révélaient pour la première fois aux voyageurs d'un convoi de chemin de fer, plongeaient ceux-ci dans un émerveillement sans cesse renouvelé. C'était aussi beau que la Suisse, mais cinquante fois plus grand!

Enfin, après avoir roulé durant 136 heures depuis son départ de Montréal; après avoir franchi sur un parcours de 3000 milles les territoires les plus variés—régions agricoles, pays de lacs et de forêts, plaines immenses, où paraissaient encore à cette époque des troupeaux épars de bisons, et montagnes gigantesques—le premier train qui ait jamais traversé le Canada de l'est à l'ouest, termina sa longue randonnée à midi, le 4 juillet, à la petite gare de Port Moody, sur les bords de Burrard Inlet, à quelques milles de Vancouver. C'est là que pendant un certain temps s'arrêtait le double ruban d'acier que le Pacifique Canadien avait jeté à travers le continent.

La réception faite au train de Montréal fut marquée par un enthousiasme extraordinaire. Des visiteurs de Vancouver, Victoria, New Westminster, Nanaimo et autres endroits de la côte du Pacifique, étaient venus grossir la population locale, pour accueillir tel qu'il convenait le convoi officiel venant de l'Est. La Colombie Britannique pouvait maintenant se sentir vraiment rattachée à ses provinces-sœurs et la promesse de la Confédération se trouvait remplie.

Il y eut donc force discours et réjouissances à Port Moody, où plusieurs bateaux avaient transporté pour la circonstance près de 2000 visiteurs. Le maire M. A. McLean de Vancouver souhaita la bienvenue aux voyageurs et exprima la joie que ressentait toute la population de la côte de voir enfin réalisé ce projet de route dont on parlait depuis tant d'années. Le maire Fell de Victoria avait apporté un gros bouquet de roses pour offrir à la première femme qui descendrait du train. Ce fut une dame Hurchburg qui le reçut, au milieu des applaudissements des spectateurs. Le premier ministre de la Colombie, l'honorable Smith, prononça aussi une

LA POUSSÉ Depuis 30 ans, le REMÈDE CAPITAL contre l'ÉQUINÉ. (LE SOUFFLE) a été employé avec succès par des milliers de propriétaires de chevaux. Je vous enverrai pour 10 cents (en timbres ou monnaie), un échantillon d'essai d'une semaine pour que vous puissiez vous assurer en faire l'épreuve.

C. W. DONALDSON, Dept. H.
Casier postal 263, Ottawa, Ontario.

allocution de circonstance, à laquelle répondit, de la plate-forme arrière de son wagon particulier, M. Harry A. Abbott, surintendant général de la région de la côte du Pacifique pour la compagnie du C. P. R. Il promit qu'un service de trains tri-hebdomadaire serait immédiatement inauguré dans les deux directions, pour assurer des communications régulières avec l'est du pays.

Et c'est ainsi que se termina ce mémorable voyage dont le Pacifique Canadien célèbre cette année le cinquantenaire. La randonnée transcontinentale sera reconstituée un peu comme elle s'accomplit en 1886, mais avec un matériel ultra-moderne, naturellement. Le train-transcontinental-anniversaire quittera la gare Windsor, à Montréal, à 7 h. 20 du soir, le 28 juin. La compagnie a lancé pour la circonstance un certain nombre d'invitations spéciales, et l'on s'attend à ce qu'une grande foule soit présente dans la salle des pas perdus de la gare, pour assister à ce départ commémoratif du train de Vancouver.

A l'arrivée à Port Moody, la locomotive sera conduite par W. H. Evans, le même mécanicien qui, en 1886, pilotait le premier train pour l'étape finale de son voyage. A Vancouver, l'arrivée du train fera le sujet d'une cérémonie spéciale déjà inscrite au programme des fêtes que l'on organise cet été pour la célébration du cinquantenaire de la fondation de cette ville.

RIONS DONC!

La lune, affirme un expert, repousse les ondes radioélectriques venant de la terre. Qui l'en blâmera?

Mme B. Je croyais que tu dirais son fait à ce jeune défuré, qui a veillé si tard avec notre fille, hier soir.

M. B.: Oui, je vas lui dire quelle belle-mère tu lui seras, s'il épouse notre fille.

A L'ARMÉE

Le sergent.—Si une rébellion éclatait et qu'on vous donnerait l'ordre de tirer, que feriez-vous?

Le soldat.—Je tirerais.

Le sergent.—Même sur votre père et votre mère:

Le soldat.—Je ne tirerais pas.

Le sergent.—Pourquoi?

Le soldat.—Parce qu'ils sont morts tous les deux.

BUVEZ CALIFORNIA ORANGEADE-DRY DE VIC-O-PRODUCTS Mfg. Co.
Délicieuse et Économique 1/2c. Du Verre
Adoptée par le Pauvre et le Riche pour la Maison, le Club et le Voyage. Ne détaile pas plus de 35c pour 2 Bouteilles avec quoi vous faites chez vous en 1 Minute l'Équivalent de 2 Caissons de Liqueur ordinaire comme Brevage Orange ou Citron. Si votre Fournisseur ne l'a pas, ajoutez 5c pour Malle et adressez Bon Poste Directement à la Compagnie et sera servie de suite.

VIC-O-PRODUCTS Mfg. Co.
ST-ADELPHÉ Co. Champ.
Détailants sérieux demandés pour chaque Ville et Village.

25

25