

Серия “Наследие Мордена”. №8

Пришествие железной дороги



Эта история о пришествии железной дороги взята из статьи Говарда Винклера, которая была собрана из старых газетных историй. Читая между строк, мы можем представить себе трогательную историю и рьяные усилия первых жителей Нельсона, чтобы привести железную дорогу в их город.

Зарегистрированный официально город Нельсон искал и добивался привилегии для железной дороги, которая была одобрена Актом Манитобского Законодательного собрания 3 июня 1884 г. Во вводной части этого Акта говорится: “принимая во внимание строительство железной дороги от города Нельсон в провинции Манитоба для соединения с веткой Пембина Маунтин, станция на вышеупомянутой ветке была бы огромным преимуществом для вышеупомянутого города и близлежащих муниципалитетов Дафферин и Карлтон; и принимая во внимание петицию, что вышеупомянутый город может быть уполномочен построить железную дорогу как выше изложено и желательно удовлетворить просьбу этой петиции”.

В Акте говорилось, что Нельсон был уполномочен построить, оборудовать и управлять этой предложенной линией и собрать 60 000 долларов для этой цели. Город надеялся сдать внаём ветку после окончания строительства Канадской тихоокеанской железной дороге. Однако, Канадская тихоокеанская железная дорога выбрала такой направленный к западу маршрут, который обходил несколько поселений, включая Нельсон и Маунтин.

После того, как стали ясны планы Канадской тихоокеанской железной дороги, мэр Нельсона Томас Дункан и главный юрисконсульт муниципалитета Корбет Лок отправились в Гранд Форкс для деловой встречи с Дж.Дж. Хиллом (Великая северная железная дорога), который думал о внедрении в Манитобе. Когда их постигла неудача, была сделана попытка организовать новую железную дорогу, соединяющую Нельсон с Карманом. Эта попытка также провалилась. Поле оставалось открытым для Канадской тихоокеанской железной дороги, которая закончила строительство своей ветки в двух милях после села Дарлингтон (Дарлингфорд) приблизительно в одной миле от города Манитоба (Маниту) в 1881 г. В конце 1881 г., город Манитоба и Дарлингтон переехали к железной дороге. Нельсон и Маунтин удерживали свои позиции в надежде получить железнодорожное сообщение. В 1885 г., когда были утрачены все надежды получить железную дорогу в Нельсоне, началась систематическая эвакуация.

В своих ранних воспоминаниях о Мордене, Ханна МакЛейн Кёртис говорила, что в день, когда она родилась, Канадская тихоокеанская железная дорога проложила рельсы за домом её отца. Это место (4-3-5W) сейчас занимает руководство Канадской экспериментальной станции. С этого места железная дорога шла на запад через хозяйство Уилмота Мордена. После этого она слегка меняла направление на север, пересекая хозяйство Фрэнклина Мордена, затем поворачивала на северо-запад через ферму, принадлежавшую их отцу, Элви Бэйкеру Мордену. Затем она пересекала ручей Шеваль и мягко поднималась за откосом.

Долина Ред ривер не изобиловала ручьями, из которых можно было бы брать воду для паровозов. Поэтому железнодорожный переезд у ручья Шеваль был местом весьма важным для железной дороги. На южной стороне пути компания поставила резервуар для воды, а на северной стороне - станцию. Станция была не слишком приметной, она была не более чем товарным вагоном, оснащенный офисным помещением, комнатой ожиданий и пакгаузом (помещение для хранения грузов). Но назло своему скромному существованию, она с гордостью несла своё имя - Шеваль.

В первый год своего существования, место, которое потом стало Морденом, было известно как Шеваль, и маленькая станция возле ручья продавала билеты, на которых это было написано. Итак, единственным местом отправки пассажиров, направляющихся в Виннипег или другие места, был Шеваль. Однако, поселенцы получали свою почту не на станции, но в почтовом офисе Минневаста, фермерское хозяйство Джеймса Коннера в SE6-3-5W, где почтовые операции продолжались до 31 августа 1884 г.



Нельзя с уверенностью говорить, входил ли Элви Морден в соглашение с Канадской тихоокеанской железной дорогой с самого начала, но есть видимые признаки, что да, входил. В моих собственных ранних воспоминаниях, которые относятся к середине девяностых, поселение имело форму ботинка на западном конце. Оно было похоже на ботинок на длинной ноге - ноге длиной в милю, бывшей большей частью Мордена. В 1883 г., когда стала очевидной призрачность перспективы железнодорожного сообщения между Нельсоном и Морденом, Канадская тихоокеанская железная дорога прямо выступила с поддержкой развития большой городской площадки в Мордене.

Поэтому они инициировали вместе с Уилмотом и Фрэнклином Морденами открытие всей их собственности к северу от путей для этой цели. Новая станция, названная Морден, была возведена на том же самом месте, где сейчас находится нынешняя станция. (Замечание: Морденская железнодорожная станция была перемещена с улиц Норт Рэйлуэй и Шестой в Музей молотильщиков Пембины в 1972 г).

Интересно, что в сентябре 1881 г., поезд, покидавший Виннипег в 7:30, прибывал в Гретну 6 часами и 25 минутами спустя - если он прибывал вовремя. Впервые Морден появился в расписании в 1885г. Поезд из Виннипега прибывал туда в 18:15. Морден и Розенфельд были станциями, где можно было пообедать.

Морден стал большим торговым центром (насколько это возможно в молодой провинции). Школьная география 1897 г. считала его четвертым крупным центром в провинции. Он потерял эту позицию, и не вернул её, но база для устойчивого общества была заложена - первыми поселенцами в Шеваль и теми, кто позже переехал из Нельсона и Маунтина.



- 1)Great Northern Railway
- 2)escarpment
- 3)Pembina Thresherman's Museum

Финансовая поддержка Morden Heritage Series была предоставлена Town of Morden and Manitoba Culture, Heritage and Tourism.