

Stoomlocomotieven op vier Canadese postzegels

'Periode van hoop veranderde in wanhoop'

De Canadese Post gaf eind 1985 weer een serie postzegels uit gewijd aan beroemde stoomlocomotieven van de periode 1906 - 1925.

Deze jaren waren jaren van veel hoop, die vrij spoedig echter veranderde in wanhoop. Het waren niet alleen jaren van vernieuwing, maar ook van stilstand. De vernieuwingen leverden drie transcontinentale spoorlijnen op, de stilstand noopte de federale regering deze spoorlijnen over te nemen en onder te brengen in de Canadian National Railways.

In 1885, honderd jaar geleden dus, sloeg Donald Smith de laatste nagel in de laatstgelegde spoorbiels van de CPR, Canadian Pacific Railways. Vijftien jaar later veroorzaakten een enorme economische groei, de toeneming van het mijnwezen, de snelle ontwikkeling van de prairies tot landbouwgebieden en een golf van optimisme een grote vraag naar nieuwe spoorlijnen. Ondernemers en politici ondernamen gretig stappen om aan deze vraag te voldoen.

- KOORTS

William Mackenzie en Donald Mann bijvoorbeeld waren als aannemers van de CNR westelijk Canada ingetrokken. In 1897 legden zij hun eigen, 197 km lange spoorlijn aan in Manitoba. Hun baan, die later bekend zou worden onder de naam Canadian Northern breidde zich snel uit, vooral in de noordelijke prairies.

Beide heren kregen er genoeg van goederen te moeten vervoeren naar Oost Canada via concurrerende lijnen en kregen wat men destijds noemde de transcontinentale koorts. Ze begonnen hun eigen transcontinentale spoorlijn aan te leggen na een mislukte poging er één aan te leggen die aansloot op de Grand Trunk, een belangrijke spoorlijn in het oosten.

De Grand Trunk daarentegen wilde de markt in het groeiende westen van Canada aanboren en besloot een alternatief - de Grand Trunk Pacific - aan te leggen van Winnipeg naar Prince Rupert en om een lijn te huren die aangelegd zou worden door de federale regering van Moncton naar Winnipeg via Quebec.

Bijdragen zowel in geld als in land van regeringen van de deelstaten en garanties die deze regeringen gaven op leningen en aandelenverkoop aan particulieren betaalden hoofdzakelijk de aanleg van de Canadian Northern en de Grand Trunk Pacific.

De stijgende constructiekosten, economische teruggang en de eerste wereldoorlog leidden tot de ondergang van deze maatschappijen.

- TERUGGANG

De particuliere bronnen droogden op. De immigratie stagneerde, belangrijke bijdragen aan de spoorwegen hielden op. Met redelijk succes wendden de spoorwegmaatschappijen zich tot de federale regering. In 1917 startte deze regering echter een nationalisatieproces omdat zij tot de conclusie kwam dat de ondernemers er nooit in zouden slagen het grote publiek de portemonnee te laten trekken terwijl de kredietwaardigheid van de staat er onder zou lijden als zij failliet zouden gaan.

In 1923 werden de Grand Northern, de Grand Trunk Pacific, de Grand Trunk (tot zijn oorspronkelijke omvang teruggebracht) en een aantal andere bankroete maatschappijen verenigd in de Canadian National Railways, eigendom van de regering,



De postzegels, de derde serie Locomotieven werden ontworpen door Ernst Roch, grafisch ontwerper uit Montreal. Het zijn vrij gedetailleerde afbeeldingen van locomotieven uit de boven omschreven periode, t.w. Canadian Pacific P 2a (34 c], Canadian Northern 010a (39c), Grand Trunk K2 (34 c) en Canadian Government Railways H4D (68c). De grijze tinten zijn typerend voor de beschildering van de Canadese locomotieven in die tijd

(Uit Grunopost) R.Talens

Bloemenmagazijn en Plantenkas



bv bloemisterij

AALBERS

hatertseweg 275
telefoon 55 02 75 • nijmegen