

The Creation of Ottawa Union Station, Ottawa Photo Gallery, Duncan du Fresne Tribute

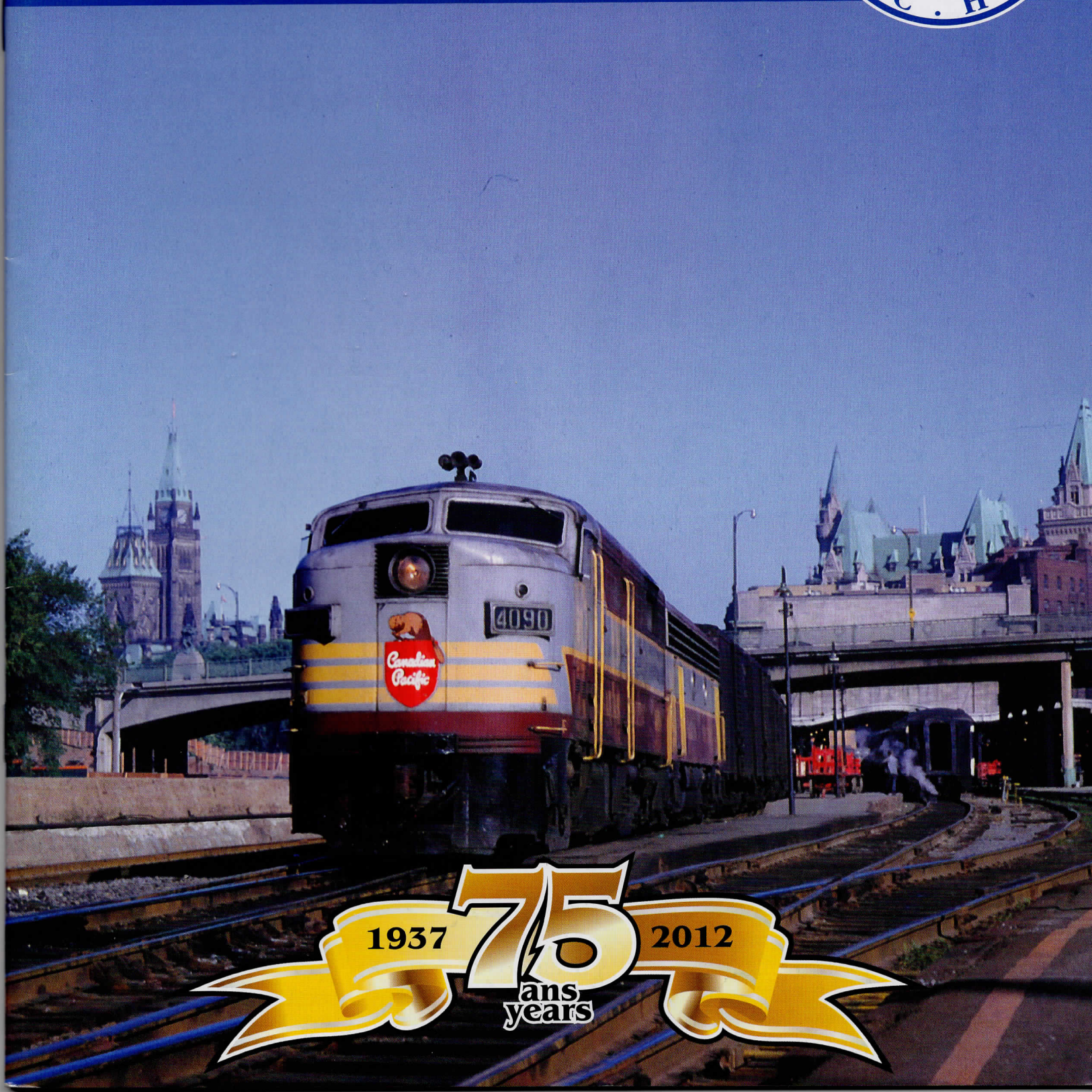
L'implantation de la gare Union à Ottawa. Notre galerie de photos, Hommage à Duncan du Fresne

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY



No. 549 • JULY - AUGUST • 2012





Canadian Rail

Published bi-monthly by the Canadian Railroad Historical Association
Publié tous les deux mois par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire

Suggested Retail Price: \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal Permit No. 4006621

TABLE OF CONTENTS

The Creation of Ottawa Union Station, David Jeanes	139
Stan's Photo Gallery, Stan Smaill	148
Tribute to Duncan Du Fresne, Stan Smaill	161

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 Rue St-Pierre,
St. Constant, Que. J5A 1G7
Membership Dues for 2012:

In Canada: \$50.00
(including all taxes)

United States: \$50.00 in
U.S. funds.

Other Countries: \$85.00
Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, X1-870 Lakeshore Road, Dorval, QC H9S 5X7, email: psmurphy@videotron.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given credit for material submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

INTERIM CO-EDITORS:
Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

CARTOGRAPHER:
James Taylor

FRENCH TRANSLATION:
Michel Lortie, Jean-Maurice Boissard et Denis Vallières

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION:
Pub Cité

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

FRONT COVER: A nine car Dominion, Train 4, pauses on one of two through platforms at Ottawa Union Station on Saturday, June 26, 1965. It will depart for Montreal at 0715 behind FA-2 4090 (MLW October 1953 #79158) and F7B (GMDL February 1952 A-313). Bill Linley.

BELOW: Early postcard showing the Grand Trunk Railway Station in Ottawa, Ontario. CRHA Archives.

PAGE COUVERTURE : Le train no 4, le Dominion, est à l'arrêt sur l'une des deux voies de passage de la gare Union d'Ottawa, le samedi 26 juin 1965. Il va quitter la gare à 07 h 15 avec ses neuf wagons derrière la locomotive FA-24090 (1953 # 79158) et la F7B (GMDL en février 1952 A-313). Bill Linley.

CI-DESSOUS: Ancienne carte postale montrant la gare du chemin de fer du Grand Tronc à Ottawa, en Ontario. Archives ACHF.



We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.



Canadian Heritage
Patrimoine canadien

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at (450) 638-1522

The Creation of Ottawa Union Station (1912-1966)

By David Jeanes

David Jeanes is a retired professional engineer with long-standing interests in railways, heritage architecture, and family history. He came to Ottawa from Britain in 1957, attended the University of Toronto, and worked for 27 years at Bell-Northern Research and Nortel in Ottawa. He has been a member of Transport Action, (formerly Transport 2000), and the Ottawa Valley Associated Railroaders (OVAR) since 1976, and is currently president of Transport Action as well as vice-president of Heritage Ottawa. He was on Ottawa's Railfair committee for the 32 years of its existence. He previously authored 'The Grand Trunk Standard Stations of 1856 and their Architect, Francis Thompson', for Canadian Rail in September 2006. He has written and spoken on many occasions about Ottawa Union Station, including at eleven Doors Open events since 2002.



La construction de la gare Union d'Ottawa (1912-1966)

Par David Jeanes

David Jeanes est un ingénieur retraité partageant depuis longtemps ses centres d'intérêt entre les chemins de fer, l'architecture patrimoniale et la généalogie familiale. Il arrive de Grande-Bretagne à Ottawa en 1957, fréquente l'Université de Toronto et travaille pendant 27 ans aux laboratoires de recherche de Bell-Northern et Nortel à Ottawa. Il est membre de Transport Action (anciennement Transport 2000) et de l'Ottawa Valley Associated Railroaders (OVAR) depuis 1976. David est actuellement président de Transport Action et vice-président de Patrimoine Ottawa. Il est membre du comité de l'Ottawa Railfair depuis sa fondation il y a 32 ans et est l'auteur de l'article «The Grand Trunk Standard Stations of 1856 and their Architect, Francis Thompson », paru dans la revue Canadian Rail en septembre 2006. Il a écrit de nombreux articles sur la gare Union d'Ottawa et fait plusieurs conférences sur ce sujet, y compris lors des onze portes ouvertes qui se sont tenues depuis 2002.

Ottawa's first railway, the Bytown and Prescott, arrived in 1855 and by 1890 railways had served Ottawa for 35 years. The four lines then entering the cityⁱ ran to three different stations, located on Sussex, Broad and Catherine Streets, each a mile from the city centre.

The city had subsidized the building of three of these railways, as it would for six more lines into Ottawa over the next two decadesⁱⁱ. However, in his 1890 inaugural address, Mayor Jacob Erratt said it was time for a central union station to serve all the railways, present and future, via a common corridor. He also opposed railway grade crossings of city streets and he promoted city parks and streetcars.

En 1855, la Bytown and Prescott est la première compagnie ferroviaire à desservir Ottawa. Elle le restera jusqu'en 1890, soit pendant 35 ans. Les quatre lignes arrivent dans trois garesⁱ situées rues Sussex, Broad et Catherine, chacune à 1 mille du centre-ville.

La Ville a subventionné la construction de trois de ces chemins de fer, comme elle le fera pour six autres lignes au cours des deux décennies suivantesⁱⁱ. Cependant, dans son allocution inaugurale en 1890, le maire Jacob Erratt annonce qu'il est temps pour Ottawa d'avoir une seule gare centrale desservant toutes les compagnies présentes et à venir au moyen d'un corridor commun. Il est aussi opposé à tout passage à niveau en ville et fait la promotion des tramways et des jardins publics.

i St. Lawrence and Ottawa (1854), Canada Central (1870), Quebec Montreal Ottawa & Occidental (1880), Canada Atlantic (1882).

ii Ottawa Arnprior & Parry Sound, Ottawa Smiths Falls & Kingston, Montreal & Ottawa, Pontiac & Pacific Junction, Ottawa & Gatineau, Canadian Northern

i St. Lawrence and Ottawa (1854), Canada Central (1870), Quebec Montreal Ottawa & Occidental (1880), Canada Atlantic (1882).

ii Ottawa Arnprior & Parry Sound, Ottawa Smiths Falls & Kingston, Montreal & Ottawa, Pontiac & Pacific Junction, Ottawa & Gatineau, Canadian Northern.

Future site of Ottawa's Central Depot in 1872. Library and Archives Canada.

Le futur emplacement du Dépôt central à Ottawa en 1872. Bibliothèque et Archives Canada.



FORM No. 1

THE MONTREAL AND DOMINION TELEGRAPH COMPANIES' LINES,
Operated by the Great North Western Telegraph Company of Canada.

This Company transmits and delivers messages only on conditions limiting its liability, which have been assented to by the sender of the following message.

Errors can be guarded against only by repeating a message back to the sending station for comparison, and the company will not hold itself liable for errors or delays in transmission or delivery of unrepeat messages, beyond the amount of tolls paid thereon, nor in any case where the claim is not presented in writing within sixty days after sending the message.

This is an unrepeat message, and is delivered by request of the sender, under the conditions named above.

E. P. DWIGHT, General Manager. **BRASTUS WIMAN, President.**

REC'D No.	FROM	SENT BY	REC'D BY	TIME	CHARGE
4710	Co			9 16 P.M.	

This Telegram has been received upon the above conditions.

No. 188 2

By Telegraph from Montreal, Aug 9

To Wm Deche

Ask Beattie to Inquire

Coopers note for me

glad you will get

the rails wanted for

Pontiac

John Rankin

READ THE NOTICE AND AGREEMENT AT THE TOP.

The Pontiac and Pacific Junction Railway was being built in 1882 when this telegram was sent to Mr. John Rankin an investor in the venture. CRHA Archives, Fonds Rankin.

Le Pontiac et Pacific Junction Railway a été créé en 1882 quand ce télégramme a été envoyé à John Rankin, un investisseur dans l'entreprise. Archives de l'ACHF, fonds Rankin.

Pontiac Pacific Junction Railway.

Pass W. C. Van Horne Esq. President
Canadian Pacific Railway

Good until 31st December, 1894, unless otherwise ordered. Subject to conditions endorsed hereon.

Not Good unless Countersigned by
H. L. MALTBY.

1894

[Signature]
President.

A Pontiac and Pacific Junction pass issued to W. C. Van Horne Esq., President of the Canadian Pacific Railway in 1894. CRHA Archives, Fonds Ritchie.

Laissez-passer remis à W.C. Van Horne, président du Canadian Pacific Railway en 1894. Archives de l'ACHF, fonds Ritchie.

Canada Atlantic
RAILWAY

Pass W. C. Van Horne
President. C. P. R.

1895

[Signature]
GENERAL MANAGER.

A Canada Atlantic pass issued in 1895 to W. C. Van Horne, President of the Canadian Pacific Railway and signed by E. J. Chamberlin. CRHA Archives, Fonds Ritchie.

Laissez-passer du Canada Atlantic remis à W.C. Van Horne, président du Canadian Pacific Railway en 1895 et signé par E. J. Chamberlin. Archives de l'ACHF, fonds Ritchie.

The Canada Atlantic Railway (CAR), owned by Ottawa lumber king J.R. Booth, took up the challenge. The CAR had opened a station on Catharine Street near Elgin Street on 13 September, 1882 when it began operating Montreal-Ottawa passenger trains. General Manager Edson J. Chamberlin, (who became president of the Grand Trunk Railway in 1912), told a city committee on 7 January, 1890 that negotiations with the government for the military reserve – lands located on the east bank of the Rideau Canal – to reach a centrally located site in the downtown for a new station were underway. At the time, he was laying plans to make the Canada Atlantic into a first class passenger and freight railway stretching 400 miles from the shores of Georgian Bay through Ottawa to Coteau and Vermont, with connections to Montreal, Halifax, New York, and Bostonⁱⁱⁱ.

In 1892 the City Council and the people of Ottawa voted to subsidize Booth's proposed Ottawa, Arnprior and Parry Sound Railway (OAPS)^{iv}. The construction of this line from Ottawa to Georgian Bay from 1893 to 1896 included a downtown Ottawa station reached by a grade separated line running along the east bank of the Rideau Canal to the canal basin north of Laurier Bridge.

The CAR shifted its Montreal-Ottawa trains from the Elgin Street station to a temporary facility built near Maria Street (now Laurier Street) in December 1895 while waiting for the tracks to be extended across the canal basin to a site near Rideau Street.

When the CAR trains began operating to the planned terminus south of Rideau Street, passengers did not find the handsome new building whose plans Booth had dangled before City Council. Rather station facilities were built into part of the Dominion government's stone militia stores building. The city offered \$50,000 for a new station and more for new railway shops in Ottawa East^v.



iii Chamberlin was born in New Hampshire, but was general manager of the Canada Atlantic in Ottawa from 1886 to 1904. He was with the Grand Trunk Pacific and Grand Trunk from 1907 to 1917.

iv The OA&PS would be merged into the Canada Atlantic in 1899.

v This arrangement kept service, fuelling and heavy maintenance activities at the edge of the City.

Le magnat du bois d'œuvre, J.R. Booth, propriétaire du Canada Atlantic Railway (CAR), relève le défi. Le CAR ouvre une gare rue Ste-Catharine près de la rue Elgin le 13 septembre 1882, moment où il commence à exploiter la ligne de passagers Montréal-Ottawa. Le 7 janvier 1890, le directeur général Edson J. Chamberlin (plus tard président du Grand Trunk Railway) avise le comité du conseil municipal que les négociations avec le gouvernement concernant les terrains situés sur la rive est du canal Rideau sont en cours. Le Canada Atlantic devient alors une compagnie ferroviaire de transport de passagers et de marchandises de premier ordre avec 640 km (400 milles) de voies assurant la liaison avec Montréal, Halifax, New York et Bostonⁱⁱⁱ.

En 1892, le conseil municipal et les citoyens d'Ottawa décident de subventionner une compagnie de J.R. Booth, le Ottawa, Arnprior and Parry Sound Railway (OA&PS)^{iv}. Le projet de construction de cette ligne entre Ottawa et la baie Géorgienne de 1893 à 1896 comprend cependant une autre gare plus proche du centre-ville, qu'elle atteint par un couloir réservé le long de la rive est du canal Rideau, au nord du bassin du pont Laurier.

Le CAR transfère alors ses trains Montréal-Ottawa de la gare de la rue Elgin à un bâtiment temporaire près de la rue Maria (maintenant rue Laurier) en décembre 1895, en attendant le prolongement des voies au-dessus du bassin du canal sur un emplacement proche de la rue Rideau.

Quand le CAR commence à exploiter le terminus prévu au sud de la rue Rideau, les passagers sont loin d'y trouver le bel immeuble dont Booth avait fait miroiter les plans devant le conseil municipal. Il s'agit plutôt d'installations réalisées dans une partie du bâtiment de pierre abritant les magasins militaires du Dominion. La Ville offre 50 000 \$ pour construire une nouvelle gare et une somme supplémentaire pour aménager de nouveaux ateliers ferroviaires à Ottawa-Est^v.

The Ottawa, Arnprior & Parry Sound Railway's 'Central Depot' in Ottawa in 1904, note the single truck streetcar on the bridge. Library and Archives Canada.

Le « Dépôt central » du Ottawa, Arnprior & Parry Sound Railway à Ottawa, en 1904. On peut voir le tramway à essieu simple sur le pont. Bibliothèque et Archives Canada.

iii Chamberlin est né au New Hampshire, mais a été directeur général du Canada Atlantic à Ottawa de 1886 à 1904. Il a travaillé pour le Grand Trunk Pacific et le Grand Trunk de 1907 à 1917.

iv L'OA&PS fusionnera avec le Canada Atlantic en 1899.

v Cette disposition permettait de garder les activités de ravitaillement et de maintenance lourde en dehors de la ville.

An 1895 city by-law and the government lease of part of the stores building required the OAPS to allow all railways, present and future, to use Central Depot. The first railway to make use of this clause was the Canadian Pacific whose short line between Montreal and Ottawa opened in 1898. A year later, the Ottawa and New York Railway began using the station for its trains to Cornwall.

In 1893 the city and federal governments had voted subsidies for the Interprovincial Bridge (later called the Alexandra for the consort of the Prince of Wales during a visit to Ottawa in 1901). After its completion in 1901, two local railways from the north and northwest extended their trains to Central Depot^{vi}.

En 1895, un règlement municipal et le prêt par le gouvernement d'une partie des magasins obligent l'OA&PS à permettre à tous les réseaux, présents et futurs, d'utiliser le Dépôt central. Le premier à profiter de cette clause est le CPR, dont la courte ligne est inaugurée en 1898. Un an plus tard, le Ottawa and New York Railway commence à l'utiliser pour sa liaison avec Cornwall.

En 1893, la municipalité et le gouvernement fédéral subventionnent le pont interprovincial (qui deviendra plus tard le pont Alexandra, en l'honneur de l'épouse du prince de Galles, lors de la visite du couple en 1901). L'achèvement du pont en 1901 permet à deux compagnies locales du Nord et du Nord-Ouest d'atteindre le Dépôt central^{vi}.



The Canada Atlantic Railway was noted for its high-speed express trains pulled by Atlantic class locomotives. Library and Archives Canada.

Le Canada Atlantic Railway se distinguait par ses trains express remorqués par des locomotives de classe Atlantic. Bibliothèque et Archives Canada.

Ottawa-Hull's disastrous fire in 1900 hurt Booth's business, but enabled the CPR to build a new station on Lebreton Flats^{vii}. Fierce competition between the CPR and Canada Atlantic for Montreal-Ottawa passenger business led to racing and a catastrophic accident at St. Polycarpe and hurt Booth's passenger business. The CPR bought the Alexandra bridge and all the rail lines across the river by 1902, putting more pressure on the Canada Atlantic. A dispute arose in 1902 when the CPR routed transcontinental trains through Central Depot, while removing local trains to its recently completed station on the Lebreton Flats. The CPR refused for many years to pay Booth's access charges.

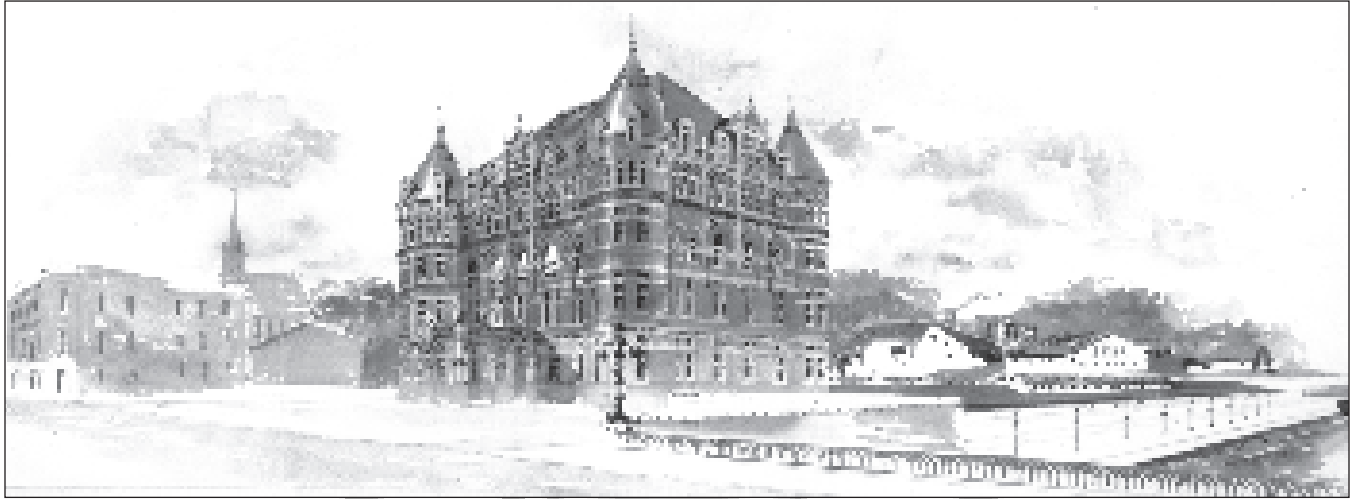
L'incendie catastrophique d'Ottawa-Hull en 1900 affecte les affaires de Booth, mais permet par ailleurs au CPR de construire une nouvelle gare sur les plaines Lebreton^{vii}. La féroce concurrence entre le CPR et le CAR pour la liaison de passagers Ottawa-Montréal donne lieu à une course et à un terrible accident qui affecte durement le service voyageurs de Booth. Le CPR achète le pont Alexandra et toutes les voies traversant la rivière en 1902, accentuant la pression sur le CAR. La querelle s'envenime quand le CPR dirige ses trains transcontinentaux vers le Dépôt central, supprimant les trains locaux. Le CPR refuse pendant plusieurs années de payer à Booth les droits d'accès.

vi The Ottawa & Gatineau and Pontiac & Pacific Junction Railways which combined as the Ottawa Northern and Western.

vii Broad Street Station, designed by Edward Maxwell, was used until 1920 and was also known until then as Union Station, because it served five railways acquired by the CPR.

vi Les compagnies Ottawa & Gatineau et Pontiac & Pacific Junction, qui ont formé la Ottawa Northern and Western.

vii La gare de la rue Broad, conçue par Edward Maxwell, a servi jusqu'en 1920; elle était également connue jusqu'alors comme la gare Union, car elle desservait cinq compagnies du CPR.



Proposed station and hotel as designed by G. F. Stalker, architect, in 1895. Library and Archives Canada.

La gare et l'hôtel tels que proposés par G. F. Stalker, architecte, en 1895. Bibliothèque et Archives Canada.

The 1895 government lease required a new station, so J.R. Booth had a monumental station for Rideau Street designed by prominent local architect George Frederick Stalker, who unfortunately died of a stroke in 1895. In 1896 Sir Wilfred Laurier, in a speech from the back of a train at the old Canada Atlantic station, called for Ottawa to become "Washington of the North", a goal he pursued for 15 years.

Construction of the station could not start until the federal government relocated the militia stores to a new building on the west side of the canal in 1902^{viii}. Meanwhile, the Ottawa and New York Railway tried to gain freight access to downtown over Booth's lines. The Privy Council railway committee, whose membership included three former provincial premiers, heard the dispute and ruled that the 1895 agreements only required the CAR to accommodate the passenger trains of other railways.

Further designs for the station were produced by Booth in 1899, 1902 and 1904, but he was short of cash and the bank was pressing him to sell the railway. An offer by American railroad magnate William Seward Webb, Vanderbilt's son-in-law, fell through. There was also a proposal for the government's Intercolonial Railway to buy the CAR to reach the Great Lakes from Halifax. In preparation for this, the Intercolonial was granted running rights to Ottawa and through sleepers were carried on CAR trains. William Mackenzie and Donald Mann also eyed the CAR to help transform the Canadian Northern into a transcontinental system.

With Laurier's connivance, the Grand Trunk Railway, headed by Charles Melville Hays bought Booth's

Les conditions de prêt du gouvernement en 1895 prévoient une nouvelle gare. J.R. Booth demande alors à l'architecte réputé George Frederick Stalker de concevoir un édifice monumental rue Rideau. Malheureusement, ce dernier meurt d'une attaque en 1895. En 1896, Sir Wilfrid Laurier, dans un discours prononcé depuis la plateforme arrière d'un train de la vieille gare du Canadian Atlantic, promet de faire d'Ottawa la « Washington du Nord », but qu'il poursuivra pendant 15 ans.

La construction de la gare ne peut commencer qu'en 1902^{viii}, après la relocalisation des magasins militaires dans un nouveau bâtiment sur la rive est du canal. Pendant ce temps, le Ottawa and New York Railway essaie d'obtenir l'accès de son fret au centre-ville via les compagnies de Booth. Mais le comité ferroviare du Conseil privé, où siègent trois anciens premiers ministres provinciaux, tranche en précisant que l'entente de 1895 exige seulement du CAR qu'il prenne en compte les trains de passagers des autres compagnies.

Booth propose d'autres concepts pour la nouvelle gare en 1899, 1902 et 1904, mais il est alors à court de liquidités et la banque le presse de vendre sa compagnie. Une offre d'un magnat du chemin de fer américain, William Seward Webb, lié par mariage aux Vanderbilts, tombe à point nommé. La compagnie gouvernementale Intercolonial Railway propose également d'acheter le CAR pour atteindre les Grands Lacs depuis Halifax. Dans cet objectif, l'Intercolonial obtient le droit d'accès à Ottawa et ses wagons-couchettes sont incorporés aux trains du CAR. Mackenzie et Mann ont aussi un œil sur le CAR pour transformer le Canadian Northern en réseau transcontinental.

viii The militia stores now stand between the 1873 Drill Hall and the 1874 Lisgar Collegiate.

viii Les magasins militaires se trouvent maintenant entre le 1873 Drill Hall et le 1874 Lisgar Collegiate.

line in 1904, pre-empting the Canadian Northern^{ix}. This fitted Laurier's 1903 railway strategy for the Grand Trunk Pacific and National Transcontinental Railways to become Canada's second transcontinental system. The Canada Atlantic would link Ottawa and Montreal to the mainline far to the north, via Algonquin Park and North Bay. The Grand Trunk also inherited Booth's obligation to build a monumental central union station in Ottawa^x.

Before joining the Grand Trunk in 1896, Hays had been vice president of the Wabash Railroad headquartered in St. Louis. He had been a leader in the joint terminals company which built the St. Louis Union Station in 1895. He created an Ottawa Terminals company as a Grand Trunk subsidiary and became its president. In 1906 he showed Laurier plans for a station and hotel on the east canal bank, but demanded that the government expropriate warehouses to make the west bank into a park^{xi}. Hays wanted all trains to back into the station, St. Louis style, from the south to keep locomotives away from the station and hotel^{xii}. However, this would have cut off CPR access to the Alexandra Bridge.



Avec la complicité de Laurier, c'est le Grand Trunk Railway, dirigé par Charles Melville, qui achète les lignes de Booth en 1904, contrecarrant les plans du Canadian Northern^{ix}. Cela cadre avec la stratégie de 1903 de Laurier, qui désirait associer le Grand Trunk Pacific et le National Transcontinental Railway pour constituer le second réseau transcontinental canadien. Le Canada Atlantic reliera Ottawa et Montréal au réseau principal dans le nord du pays, par le parc Algonquin et North Bay. Toutefois, le Grand Trunk hérite également de l'obligation de Booth de construire une gare monumentale à Ottawa^x.

Avant de se joindre au GTR en 1896, Hays a été vice-président du Wabash Railroad, dont le siège social est à St-Louis. Il a aussi joué un rôle de leader dans la Terminal Railroad Association (TRRA), qui a construit la gare Union de St-Louis en 1895. Il crée alors la compagnie Ottawa Terminals comme filiale du GTR et en devient président. En 1906, il présente à Laurier des plans pour bâtir une gare et un hôtel sur la rive est du canal, mais demande également au gouvernement d'exproprier les entrepôts pour transformer la rive ouest en parc^{xi}.

Hays veut que les trains entrent à reculons dans la gare, comme à St-Louis, pour écarter les locomotives de la gare et de l'hôtel^{xii}. Cependant, ceci équivaut à couper l'accès du pont Alexandra au CPR.

Charles M. Hays and official party at the Grand Trunk Shops, Stratford, Ontario, 1909. Fonds Charles M. Hays.

Monsieur Charles M. Hays et un groupe de dignitaires aux ateliers du Grand Tronc à Stratford en Ontario en 1909. Fonds Charles M. Hays.

ix Laurier informed Hays of the impending sale and the terms of the Canadian Northern offer. Hays was also in personal contact with Chamberlin.

x The obligation to build a monumental station was stipulated in the Grand Trunk's renewal of the federal lease of the canal reserve in 1907.

xi Informal agreement with the Privy Council and the City was actually reached to share the expropriation cost of the existing warehouses.

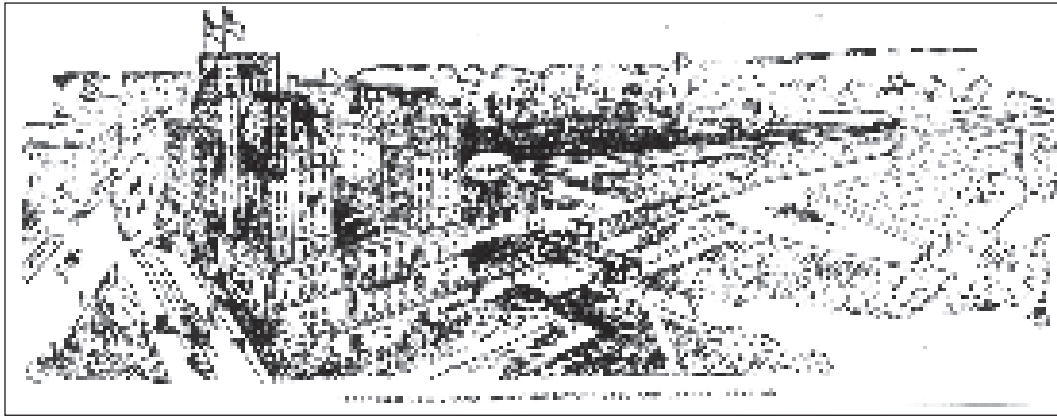
xii All trains at St. Louis backed into the huge arched shed using a triangular "wye" track to reverse from either direction. CN transcontinental trains would do the same in Ottawa after 1916.

ix Laurier informe Hays de la vente imminente et des conditions de l'offre de la Canadian Northern. Hays entretenait également des relations personnelles avec Chamberlin.

x L'obligation de construire une gare monumentale était stipulée dans le renouvellement au Grand Trunk du prêt des terrains bordant le canal par le gouvernement fédéral en 1907.

xi En fait, une entente informelle eut lieu entre le Conseil privé et la Ville pour partager les frais d'expropriation des entrepôts.

xii À St-Louis, tous les trains reculent dans l'immense halle voûtée à l'aide d'un grand Y triangulaire pour repartir dans n'importe quelle direction. Les trains transcontinentaux du CN feront de même à Ottawa après 1916.



B. L. Gilbert, Architect's 1906 plan for a Grand Trunk Hotel and Central Station. *Ottawa Citizen*.
 Plan de B.L. Gilbert pour l'hôtel du Grand Trunk et la gare Centrale en 1906. *Ottawa Citizen*.

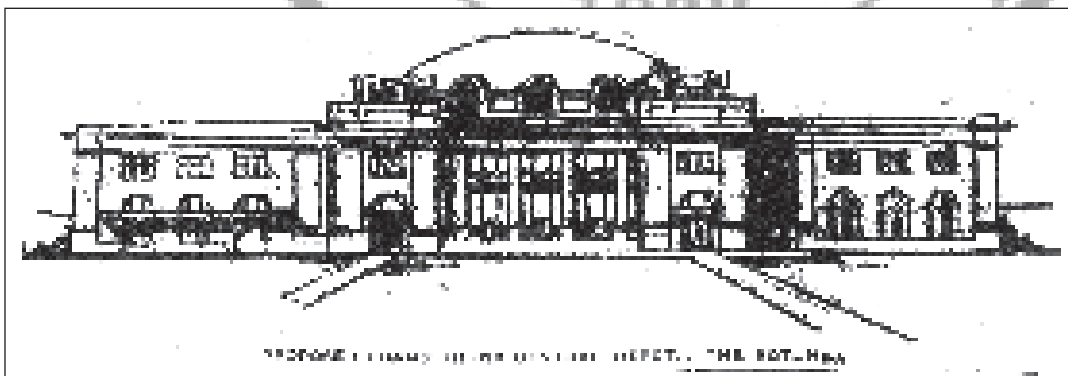
The seventh successive mayor of Ottawa to support the central union station was D'Arcy Scott. A railway lawyer for 12 years, he was an active Liberal and son of Laurier's secretary of State, Sir Richard Scott. At his 1907 inaugural, Scott said that the city should support building the station and offer inducements to the Grand Trunk for a hotel. The plans shown to council in February 1907 showed a classical-style station building with a large dome, on Besserer Street at Sussex^{xiii} and a 10-storey hotel and office building occupied the Rideau Street site. Reflecting the on-going competition between the GTR and CAR, this plan cut the rail line to Alexandra bridge and was rejected, as Laurier had predicted.

incitatifs au GTR pour l'édification de l'hôtel. Les plans présentés au conseil en février 1907 montrent un bâtiment de style classique avec un grand dôme rue Besserer au coin de Sussex^{xiii} de même qu'un édifice de 10 étages destiné à l'hôtel et aux bureaux sur le site de la rue Rideau. Reflétant le différend entre le GTR et le CPR, le plan coupait l'accès au pont Alexandra et fut rejeté, comme l'avait prévu Laurier.

Après une tournée européenne de quatre mois en 1908, Laurier est exaspéré de voir qu'aucun progrès n'a été fait et annonce qu'il s'occupera personnellement du projet. En juillet, le GTR propose de nouveaux plans rétablissant une voie sur le pont, mais la Ville et le CPR veulent maintenant un espace pour remettre plus tard une seconde voie. Une autre proposition en juillet

déplace l'hôtel à Major's Hill Park, bien au-dessus des voies pour éviter la fumée et le bruit, et établit la gare sur le côté sud de la rue Rideau, à l'emplacement des anciens magasins militaires. La proposition est loin de faire l'unanimité, mais Laurier et Scott persuadent le Conseil privé et le conseil municipal de l'accepter.

L'un des échevins et le



Proposed 1907 Grand Trunk domed Central Depot, B. L. Gilbert Architect - the rotunda. *Ottawa Citizen*.

Proposition de 1907 de l'architecte B. L. Gilbert pour le Dépôt central avec dôme du Grand Trunk – La rotonde. *Ottawa Citizen*.

xiii The architect would later claim that this design was copied for the final station, though it was more like the design used in 1911 in Winnipeg.

xiii L'architecte prétendra plus tard que ce concept a été repris dans le plan final de la gare, bien qu'il soit plus proche de celui de la gare de Winnipeg de 1911.

After a four month European tour in 1907, Laurier was annoyed that no progress had been made and announced that he would take charge. The Grand Trunk produced new plans in July, reinstating a track to the bridge, but the CPR and city now wanted space for a future second track. Another proposal in July moved the hotel across the street from the station to Major's Hill Park, high above the tracks to escape the noise and smoke. The station remained on the south side of Rideau Street on the site of the old militia stores building. There was opposition to this plan, but Laurier and Scott persuade the Privy Council and city council to accept it.

Opposition to the hotel on Major's Hill came from one alderman^{xiv} and the Department of Public Works as the proposed site for the hotel would hide the new Connaught departmental building from Parliament Hill. At one point Laurier threatened that the railway would have to proceed with the station alone if the hotel site could not be agreed upon. City support was important, as Major's Hill had been a city park, given to the federal government in 1885. But city council and the Board of Trade voted unanimously for a new station and hotel, even while questioning the site.

By September 1907 all parties had agreed to locating the hotel in the park. The GTR-CPR dispute was settled through Laurier's personal mediation between Hays and CPR President Thomas Shaughnessy. The Grand Trunk contributed \$100,000 to Laurier's Ottawa Improvement Commission, the forerunner of the present day National Capital Commission. Sod was turned for the station in October 1907 by Mayor Scott, but the buildings now became the problem. The Grand Trunk wanted offices above the station and a bigger hotel, for which the city had agreed to a fixed assessment, however Laurier would not accept a ten-storey station. The government also wanted Gothic rather than classical decoration for the buildings, to complement the Parliament buildings.

The Grand Trunk had employed a succession of American architects for all their major projects in Canada since 1900. They also employed American surveyors and engineers to build the Grand Trunk Pacific Railway. This practice had created major political problems between Laurier and his Labour Minister, William Mulock, in 1904. At one point an Alien Labour Act was passed by Parliament to stop employment of Americans, but it was defeated in the Senate^{xv}. Canadian architects also vociferously opposed the hiring of Americans by the railways and the banks.

xiv Alderman Davidson swayed city council, the Board of Trade, and the press with arguments that the hotel would be an unsightly blight on the park, blocking views of the Connaught building.

xv There were many letters on this between Laurier and Hays and Hays and the Grand Trunk chairman in London. Deputy Minister of Labour Mackenzie-King and Minister William Mulock were also involved.

ministère des Travaux publics s'opposent à la construction de l'hôtel^{xiv} sur Major's Hill parce que le nouvel édifice ministériel Connaught ne sera pas visible de la Colline du Parlement. Laurier en vient à intimer à la compagnie de commencer la construction de la gare seule, en attendant d'en arriver à un consensus sur l'emplacement de l'hôtel. L'appui de la Ville est important, puisque Major's Hill est un parc donné par le gouvernement fédéral en 1885. Finalement, le conseil municipal et la chambre de commerce votent unanimement pour la construction d'une nouvelle gare et d'un hôtel, tout en remettant en cause le choix de leur emplacement.

En septembre 1907, les parties s'entendent sur l'emplacement de l'hôtel dans le parc. Le différend du CPR est réglé par une médiation personnelle de Laurier entre Hays et Thomas Shaughnessy, président du CPR. Le GTR contribue 100 000 \$ à la Commission Laurier pour l'amélioration d'Ottawa, précurseur de la Commission de la capitale nationale de maintenant. La première pelletée de terre pour la gare est levée en octobre 1907 par le maire Scott, mais c'est alors le bâtiment lui-même qui pose problème. Le GTR veut des bureaux au-dessus de la gare et un grand hôtel, ce dont la Ville a déjà convenu, mais Laurier ne veut pas d'une gare de 10 étages. Le gouvernement veut aussi que le style soit gothique et non classique, pour s'accorder à celui des bâtiments du Parlement.

Le GTR a toujours utilisé les services d'architectes américains pour ses grands projets depuis 1900. Il a employé aussi des géomètres et des ingénieurs américains pour la construction du Grand Trunk Pacific Railway. Cette manière de faire provoque des tensions politiques entre Laurier et William Mullock, son ministre du Travail, en 1904. À tel point qu'une loi sur le travail des aubains est passée au Parlement pour stopper l'emploi de travailleurs américains; elle est toutefois rejetée par le Sénat^{xv}. Les architectes canadiens sont eux aussi farouchement opposés à ce que les compagnies de chemin de fer et les banques embauchent des Américains.

Hays a choisi l'Américain Bradford Lee Gilbert pour le projet d'Ottawa. Il le connaît par ses travaux : gare de l'Illinois Central à Chicago en 1893 et rénovation du Grand Central Terminal de New York en 1898. Gilbert a collaboré avec le grand architecte Henry Hardenbergh, qui a construit l'hôtel Windsor à Montréal en 1906. Toutefois, il travaille maintenant seul et connaît mal les styles gothique et Beaux-Arts français, qui deviennent la

xiv L'échevin Davidson convainquit le conseil municipal, la chambre de commerce et la presse en arguant que l'hôtel serait inesthétique dans le parc et cacherait la vue de l'édifice Connaught.

xv Plusieurs lettres ont été échangées sur le sujet entre Laurier et Hays et entre Hays et le président du Grand Trunk à Londres. Le sous-ministre du Travail Mackenzie-King et le ministre William Mulock ont aussi fait partie des échanges.

Hays had hired American Bradford Lee Gilbert for the Ottawa designs. He knew Gilbert's 1893 Illinois Central station in Chicago and 1898 renovation of Grand Central Terminal in New York. Gilbert had assisted the great hotel architect, Henry Hardenbergh, with Montreal's Windsor Hotel in 1906. But Gilbert now worked alone and had little experience with Gothic or with the French Beaux-Arts style that were becoming the Canadian standards for stations and government buildings. He insisted on deciding how the railways should operate the station, but his plans had serious flaws. Gilbert's landscape ideas for Major's Hill appealed to Laurier, but Gilbert spent little time in Ottawa and his four successive station and hotel designs were incomplete and poorly sketched.

Hays' other American architects had better classical training than Gilbert, at U.S. universities and the École des Beaux-Arts in Paris^{xvi}. Richard Waite of Buffalo designed the Grand Trunk's headquarters in Montreal in 1900. Frost and Granger of Chicago proposed a new Montreal Bonaventure Station in 1905 while Carrère and Hastings, designers of New York's 1904 Public Library, designed a new Toronto Union Station in 1907^{xvii}. Warren and Wetmore, architects of the new Grand Central Terminal in 1907 also designed Winnipeg Union Station for the Grand Trunk Pacific and Canadian Northern in 1908.

Laurier's decision to reduce the height of the station and hotel by two storeys angered Gilbert and reduced their economic viability for the Grand Trunk. The Gothic exterior detail demanded by the Prime Minister also greatly increased costs. By late 1907 the Grand Trunk had decided to change architects^{xviii}. In January 1908 an impatient Laurier wrote to Hays that he was personally very disappointed that station construction was not proceeding.

The confrontation between Gilbert, the railway, the city, and Laurier exploded in mid-February 1908. Though Gothic-detailed models were finally delivered in March 1908^{xix}, the plans unveiled in February did not match them and were so severely reduced that the city

norme canadienne pour la construction des gares et des édifices gouvernementaux. Il insiste pour décider de la façon dont les compagnies exploiteront la gare, mais ses plans ont de sérieuses lacunes. Ses idées d'aménagement paysager de Major's Hill séduisent Laurier. Cependant, il passe très peu de temps à Ottawa, et ses quatre propositions de gare/hôtel sont incomplètes et mal dessinées.

Les autres architectes américains de Hays ont acquis une meilleure formation classique dans les grandes universités américaines et à l'École des Beaux-Arts de Paris^{xvi}. Richard Waite, de Buffalo, a dessiné le siège social du GTR à Montréal en 1900; Frost et Granger, de Chicago, la nouvelle gare Bonaventure à Montréal en 1905, et Carrère et Hastings, concepteurs de la Bibliothèque publique de New York en 1904, ont dessiné la nouvelle gare Union de Toronto en 1907^{xvii}. Warren et Wetmore, architectes du Grand Central Terminal en 1907, ont également conçu la gare Union de Winnipeg pour le Grand Trunk Pacific et le Canadian Northern en 1908.

La décision de Laurier de réduire la hauteur de la gare et de l'hôtel de deux étages contrarie Gilbert et minimise la rentabilité pour le GTR. Les détails gothiques exigés par le premier ministre augmentent considérablement les coûts. Fin 1907, le GTR décide de changer d'architectes^{xviii}. En janvier 1908, c'est un Laurier très impatient qui écrit à Hays pour lui dire combien il est irrité de voir que la construction de la gare n'a toujours pas commencé.

Mi-février 1908, la confrontation éclate entre Gilbert, la compagnie, la Ville et Laurier^{xix}. Bien que les détails gothiques soient présentés en mars 1908, les plans de février n'y correspondent pas et sont tellement réduits que la Ville les refuse. Elle impose une échéance ultime pour recevoir une proposition acceptable, sous peine de quoi la compagnie ne pourra plus se prévaloir des avantages fiscaux ni profiter de l'exemption pour l'achat des terrains.

xvi Granger, Carrère, Hastings, and Warren had all attended leading American universities and the École des Beaux-Arts in Paris. Gilbert had learned on the job as a railway staff architect.

xvii The design drew on elements of the New York Public Library. The project was delayed by a dispute between the Grand Trunk, CPR and city of Toronto over elevating the tracks. The design was abandoned when Carrère died in 1911, but elements showed up in the Ottawa station layout.

xviii Gilbert's lawyer Charles Murphy informed Laurier of this by letter in early December.

xix Gilbert shipped the models direct to Ottawa and personally invited Laurier and the Governor General to view them first. He had assistance with the Gothic detail from an expert, possibly Bertram Grosvenor Goodhue.

xvi Granger, Carrère, Hastings et Warren avaient tous fréquenté les grandes universités américaines et l'École des Beaux-Arts à Paris alors que Gilbert avait pris son expérience sur le terrain en tant qu'architecte des chemins de fer.

xvii Le design empruntait des éléments de la Bibliothèque publique de New York. Le projet fut retardé par un différend entre le GTR, le CPR et la Ville de Toronto à propos de la hauteur des voies. Cette conception fut abandonnée à la mort de Carrère en 1911, mais certains éléments ressortent dans les plans de la gare d'Ottawa.

xviii L'avocat de Gilbert, Charles Murphy, en avise Laurier par une lettre début décembre.

xix Gilbert expédia les esquisses directement à Ottawa et invita personnellement Laurier et le gouverneur général à en prendre connaissance les premiers. Pour les détails gothiques, il s'était fait aider par un autre expert, vraisemblablement Bertram Grosvenor Goodhue.

Stan's Photo Gallery

JULY – AUGUST 2012

By Stan Smaill

French Version, Michel Lortie

Introduction

This issue of Canadian Rail deals with railway doings in Ottawa, Ontario – the nation's capital. A wonderful article on the 100th anniversary of Ottawa's Union Station by David Jeanes and a remembrance of legendary Canadian "Man of Steam" Duncan du Fresne who passed away in June 2012 inspired the need for appropriate illustrations for these two articles.

Thanks to the efforts of long time Ottawans, Bill Linley and Bruce Chapman, the Ottawa photo needs are more than adequately covered. A note about the late Addy Schwalm and his photography: his negatives of Ottawa were not dated; however, based on conversations with Addy and Bruce Chapman and from personal observations, these images would have been taken between 1946 and 1952. The image of 6165 was taken in 1953 or later as in that year he upgraded to a 120 adjustable camera from a 616 box camera. Additional information is from the CNR Employees Timetable 20 dated June 19, 1949 and the CPR timetable dated April 24, 1955.

The images that accompany the Duncan du Fresne eulogy were taken by myself and are included because each has a special relevance to Duncan's years of involvement with the Bytown Railway Society steam crew.

Les photos de Stan

JUILLET – AOÛT 2012

Par Stan Smaill

Version française : Michel Lortie

Avant-propos

Ce numéro de Canadian Rail raconte l'histoire des chemins de fer dans la capitale nationale du Canada, Ottawa, en Ontario. Un article fort intéressant signé David Jeanes, présenté à l'occasion du 100e anniversaire de la bâtisse qui fut la gare Union jusqu'en 1966, ainsi que la commémoration de la vie et de la carrière de Duncan du Fresne, l'homme de la vapeur, décédé en juin de cette année, nous ont amenés à vous offrir des photos en lien avec ces deux textes.

Grâce aux années d'efforts de deux citoyens de la ville d'Ottawa, Bill Linley et Bruce Chapman, nous avons de nombreuses et belles photos d'époque à présenter. Nous avons aussi inclus une sélection d'images en noir et blanc prises par Addy Schwalm, et qui furent exposées l'hiver dernier lors d'une rencontre de la Bytown Railway Society.

Les photos accompagnant le panégyrique de Duncan du Fresne illustrent sa vie, son implication dans la Bytown Railway Society et son travail avec les engins à vapeur.

Quelques mots au sujet des photos d'Addy Schwalm. Ses négatifs ne sont malheureusement pas datés. Addy, Bruce Chapman et moi croyons qu'elles furent prises entre 1949 et 1952. La photo de la 6165 daterait de 1953 ou un peu plus tard. C'est cette année-là qu'Addy avait acquis un appareil 120 avec une lentille ajustable pour remplacer son appareil 616. D'autres informations ont été puisées dans un horaire des employés daté du 19 juin 1949 ainsi que des horaires du CP du 24 avril 1955.



In the spring of 1947, the General Motors diesel demonstrators visited Canada to advance the cause of for dieselization. Led by F3 754, the demonstration set leaves Ottawa Union Station on a CNR passenger train in this circa 1947 view. Note the CNR dynamometer car behind the trio of F3's. Addy Schwalm, Bruce Chapman collection.

Lors de la visite au Canada d'un premier attelage de trois locomotives diesel électriques de la General Motors, celles-ci font escale à la gare Union d'Ottawa. La F3 754 est en tête d'un train de passagers du CN qui quitte la gare. Derrière les trois locomotives, on aperçoit le wagon dynamomètre du CN. Cette photo aurait été prise au printemps de 1947. A. Schwalm, collection Bruce Chapman.

Another GM demonstrator diesel set appeared on Canadian rails in November 1949. Responding to concerns that the F3 demos did not have adequate steam generator water capacity for heating Canadian passenger trains in winter, EMD produced the FP7. GMD 9051 is seen here at 'CD' circa 1950. It would eventually become Soo Line 500A. Addy Schwalm, Bruce Chapman collection.



Le deuxième attelage de démonstration de la General Motors fut envoyé au Canada en novembre 1949. Les locomotives de type F3 n'avaient pas de génératrice à vapeur assez puissante pour chauffer les trains de passagers durant l'hiver canadien. La GM produisit le modèle FP-7 muni d'une chaudière plus puissante, la GMD 9051, photographiée ici en 1950. Elle sera vendue par la suite à la Soo Line et deviendra leur 500A. A. Schwalm, collection Bruce Chapman.



Maniwaki-bound Train 535 has departed from the north side of the station at 4.30 p.m. EST in the late 1940s. It is about to enter the Alexandra or Interprovincial Bridge, which opened on Friday, February 22, 1901 to provide CPR predecessor Ottawa, Northern and Western with direct access to the Canada Atlantic's Central Station on Rideau Street. Central Station was a replacement for the CAR's original station, known as Central Depot. The telegraph call letters 'CD', as in Central Depot, were adopted for this reason. The tracks and overhead for the Hull Electric Railway are visible over both tracks of the CPR line. G1S Pacific 2221 was built by MLW in February 1911 and was wrecked on the Maniwaki Subdivision on the Castor Grade two miles north of Gracefield, Quebec on Sunday, October 11, 1953. Addy Schwalm, Bill Linley collection.

Le train 535 en direction de Maniwaki vient de quitter la gare et s'engage sur le pont interprovincial Alexandra vers la fin des années quarante. Ce pont, mis en service le 22 février 1901, permettait au chemin de fer Ottawa Northern et Western, ancêtre du Canadien Pacifique, d'accéder à la gare du Canada Atlantic rue Rideau, que l'on appelait alors « Central Depot ». Celui-ci fut démolit pour faire place à la gare Union, construite sur le même emplacement. Les rails et les fils électriques du Hull Electric Railway sont présents des deux côtés de la voie du CP. La G1S Pacific 2221 avait été construite par MLW en février 1911 # 49482 et fut détruite dans un accident sur la subdivision Maniwaki dans la côte du Castor, sise à deux milles au nord de Gracefield, au Québec, le dimanche 11 octobre 1953. Addy Schwalm, collection Bill Linley.



Circa 1950, daily except Sunday train 89 departs at 0750 for the 3 hour and 43 minute run to Barry's Bay, 108.3 miles up the Renfrew Subdivision. J-4-d Pacific 5110 was built by MLW in August 1919 and was scrapped in January 1959. The main Post Office is visible in the background at the right adjacent to the heating plant and express building in this view. Addy Schwalm, Bill Linley collection.

Vers 1950, le train 89, quotidien à l'exception du dimanche, quittait Ottawa à 07 h 50 pour un voyage de trois heures et quarante-trois minutes jusqu'à Barry's Bay, Ontario, au point millaire 108.3 de la subdivision de Renfrew. En tête, la Pacific J4d 4-6-2 5110, construite par MLW en août 1919 et ferrailée en janvier 1959. À l'arrière-plan, la poste centrale ainsi que la chaufferie et la gare de marchandises. A. Schwalm, collection Bill Linley.



On CD's track 5, CPR E8 1800 on train 504 to Montreal shares the spotlight with a CNR U1f Mountain type 4-8-2 on track 3 with what is probably the CNR 'Continental Limited'. Soon, both trains will be eastbound for Montreal in this circa 1950 view. Addy Schwalm, Bruce Chapman collection.

En gare d'Ottawa, la E8 1800 du CP est sur la voie no 5 alors que la U1f Mountain 4-8-2 du CN est sur la 3. Son train est probablement le Continental limited. Les deux trains sont en attente du départ vers Montréal. Photo prise vers 1950. Addy Schwalm, collection Bruce Chapman.



Former Atlantic Region U-2-e Northern 6165 (MLW, March 1940) brings Saturday-only train 151 up the Alexandria Subdivision to the switch tender's hut at Deep Cut, 0.9 miles from Ottawa Union Station, circa 1953. The diverging tracks to the left are those of the CPR's M&O Subdivision, while the switch in the right background leads to Bank Street and the Renfrew Subdivision. In the distance lies the CNR roundhouse in the centre of a wye with the Ottawa Gas Company's storage tank standing beyond. Addy Schwalm, Bill Linley collection.

La U-2-e Northern 4-8-4, 6165, auparavant affectée au trafic des provinces atlantiques, et construite par MLW en mars 1940, est en tête du train 151 qui circulait seulement le samedi. Elle passe à l'endroit appelé «Deep Cut», à moins d'un mille de la gare Union. Le train roule sur la subdivision Alexandria. À gauche, les rails du CP et à droite ceux de la subdivision Renfrew. À l'arrière-plan, le réservoir de stockage de la Ottawa Gaz Company. A. Schwalm, collection Bill Linley.



After 1920, all CPR passenger power running into Ottawa Union Station was serviced at the Ottawa West roundhouse. Depending on traffic conditions, the CPR would deadhead engines to and from Ottawa Union Station via either Hull or Hurdman. On the approach to Deep Cut from Hurdman, deadheading CPR G2 4-6-2 2516 (Angus, June 1907) for Maniwaki bound train 535 and an unknown G3 4-6-2 for train 504 to Montreal cross the Mann Avenue bridge en route to 'CD'. Addy Schwalm, Bill Linley collection.

Après 1920, toutes les locomotives du CP étaient ravitaillées à la rotonde située à Ottawa Ouest. Ces locomotives, sans leur train, devaient transiter en passant par Hull ou par le croisement Hurdman. Les deux locos sur la photo, la Pacific G2, 4-6-2 2516, construite par les ateliers Angus en juin 1907, et une autre de type G3 se dirigent vers la gare Union pour s'atteler au train 535 vers Maniwaki ou au train 504 vers Montréal. A. Schwalm, collection Bill Linley.



Just after 0730, daily except-Sunday train 48 is about to pass Deep Cut on crisp day around 1950. The Ottawa Union Station coach yard is visible on the right in this photo while the Rideau Canal is on the left. CNR provided the terminal switching at 'CD', a practice that originated in the Grand Trunk era. The 6235 was the first of CNR's last batch of 30 Northern's. It was built by MLW in July 1943 and was scrapped in July 1961. Addy Schwalm, Bill Linley collection.

Le train 48 du CN, quotidien à l'exception du dimanche, passe à l'endroit appelé « Deep Cut » par une belle journée de 1950. À sa tête, la Northern 6235, la première reçue de la dernière commande de ce type de locomotives construites par MLW en 1943 et ferrailée en 1961. À droite, la gare de triage des wagons de passagers et à gauche, le canal Rideau. Le CN s'occupait de toutes les manœuvres de triage à la gare Union; cette pratique datait de l'époque du Grand Tronc. A. Schwalm, collection Bill Linley.



CNR U-2-h Northern 6252, a MLW 1943 product wheels Montreal-Ottawa train 51 under the Laurier Avenue bridge moments before bringing its train to a halt at the bumper post on a stub track inside the train shed. It's 6:55 on a weekday afternoon, circa 1950. The switch-tender's shack is visible just beyond the bridge alongside two double-slip switches at the throat of the station tracks. Addy Schwalm, Bill Linley collection.

Le train 51, Montréal-Ottawa, passe sous le pont de la rue Laurier et s'apprête à entrer en gare Union d'Ottawa à 18 h 55 un jour de semaine vers 1950. En tête du train, la locomotive à vapeur du CN, la U2h Northern 4-8-4 6252, construite par MLW en 1943. Sous le pont, la guérite du préposé aux aiguillages et la double voie de croisement. A. Schwalm, collection Bill Linley.



New York Central F12 4-6-0 875 crosses the diamond at Hurdman, a busy junction in the pre-1966 Ottawa Terminals just east of Ottawa Union Station. Hurdman got its name from lumber magnate John Hurd who built the New York and Ottawa Railway. It was the location at which NYC trains such as the Massena local hauled by Ten Wheeler 875 entered the capital district. Addy Schwalm, Bruce Chapman collection.

La F12 4-6-0 875 du chemin de fer New York Central traverse le croisement au niveau Hurdman, qui était situé à l'est de la gare Union. Ce nom venait de John Hurd, un magnat du bois qui avait fondé le chemin de fer New York & Ottawa, acheté par la suite par le New York Central, ce qui permettait à ses trains, comme celui-ci en provenance de Massena, d'avoir accès à Ottawa et à la gare Union. A. Schwalm, collection Bruce Chapman.



The power for the 'Pontiac', the CPR mixed train service to Waltham, Quebec, in the form of CPR D4 4-6-0 425 and CPR E8 1800 just in from Montreal on train 233 head for the shop at Ottawa West. To reach the Ottawa West shop tracks, the 425 and 1800 will cross the Interprovincial Bridge into Quebec, then cross the Prince of Wales Bridge back into Ontario. Both segments of this journey were governed by an electric staff block system, one of the last in service in Canada. James A. Brown, Bruce Chapman collection.

La D4 4-6-0 425 du CP avec la E8 1800, qui viennent toutes deux de laisser leur train en gare, se dirigent vers les ateliers situés à Ottawa Ouest. Pour les atteindre, elles devront traverser le pont interprovincial jusqu'au Québec et ensuite le pont Prince of Wales pour retourner en Ontario. Toute cette manœuvre s'effectuera sous la gouverne d'un système appelé « electric block », l'un des derniers au Canada. James A. Brown, collection Bruce Chapman.



For a time, as the steam era waned in Canada in the nineteen-fifties, CPR trains 9 and 10 between Montreal and Sault Ste. Marie, Ontario were powered by CPR E8's following their displacement from the Montreal- Boston overnight service. In August 1958, E8 1800 paused at CD with eastbound No. 10. Familiar Ottawa landmarks such as the Parliament Buildings, the Rideau Canal and the Chateau Laurier Hotel are prominent in this scene. Bruce Chapman.

Durant la décennie de 1950, alors que la vapeur disparaissait graduellement, le CP confia ses trains 9 et 10, entre Montréal et Sault-Ste-Marie, à des diésels de type E8 qui avaient été déplacées de la ligne entre Montréal et Boston, U.S.A. En août 1958, la E8 1800 est en gare Union avec le train 10 en direction Est. À l'arrière-plan, l'hôtel Château Laurier, le Parlement et, à gauche, le canal Rideau. Bruce Chapman.



On November 8, 1965, CNR GMD1 1911 is the station switcher at 'CD' as a CPR FP7 awaits the departure time for Montreal. Within a year, the new Ottawa Union Station will open and scenes like this would be history. Bruce Chapman.

Le 8 novembre 1965, la locomotive de manœuvre attitrée à la gare Union est la GMD-1911 du CN. À l'arrière-plan, une FP7 du CP attend de prendre le départ vers Montréal. Dans moins d'une année, la nouvelle gare d'Ottawa sera inaugurée et cette image ne sera plus qu'un souvenir. Bruce Chapman.



An unusual view looking north, from under the train shed as CPR 4-6-2 G5b 1230 (Montreal 1945) awaits its departure on track 8, on December 14, 1958. The Peace Tower of Canada's Parliament is visible in the background, an indication as to just how 'central' Central Station was. Robert Sandusky.

Cette photo, prise depuis l'intérieur du hangar des trains, montre la Pacific 4-6-2 G5b 1230 du CP (construite à Montréal en 1945) attendant le départ sur la voie no 8, le 14 décembre 1958. À l'arrière-plan, les bâtisses du Parlement et la Tour de la Paix. Cette gare était très bien située au centre de la ville. Robert Sandusky.

CPR D4 4-6-0 424 arrived at Ottawa Union Station with a CRHA fall foliage excursion on October 4, 1959. During the course of its Ottawa layover, the CPR's flagship train, The Canadian, paused beside the CRHA special while making her westward trek to Vancouver. Remarkably, the Budd stainless steel fleet still serves the travelling public on VIA Rail's Canadian. Ian Taylor, Bruce Chapman collection.

Le 4 octobre 1959, la D4 4-6-0 424 du CP vient d'arriver en gare Union d'Ottawa avec le train nolisé par l'ACHF pour son excursion Feuilles d'automne. À ses côtés, on peut voir The Canadian, le train de prestige du CP, qui fait une pause avant de continuer sa route vers Vancouver. Il est remarquable que les wagons en acier inoxydable fabriqués par Budd soient encore utilisés aujourd'hui par VIA Rail sur son célèbre train. Ian Taylor, collection Bruce Chapman.





CPR D4 4-6-0 424 awaits her return trip to Montreal with the October 4, 1959 CRHA excursion. A classic is the Canadian Pacific Express trailer in the background. CRHA Archives, Fonds Kemp 393.

Le 4 octobre 1959, la D4 4-6-0 424 du CP attend en gare Union le moment de retourner à Montréal avec le train nolisé de l'ACHF. À l'arrière-plan, on peut voir une remorque de livraison de colis du Canadian Pacific Express, un service qui n'existe plus. Archives ACHF, Fonds Kemp 393.

One year later, on September 4, 1960, CNR 4-8-4 6153 is at Ottawa Union Station preparing for her return to Montreal with the last 'official' CNR steam passenger train. Canadian Rail Co-Editor Peter Murphy joined the CRHA on this excursion, and our President Stephen Cheasley was membership Chairman at that time! CRHA Archives, Fonds Angus 2897.



Un an plus tard, le 4 septembre 1960, la Northern 4-8-4 6153 s'apprête à quitter la gare Union pour retourner à Montréal en tête de ce qui est officiellement le dernier train tracté par la vapeur au CNR. Le co-éditeur de Canadian Rail, Peter Murphy, faisait partie de cette excursion de l'ACHF ainsi que notre président, Stephen Cheasley, qui, à l'époque, s'occupait des communications avec les membres. Archives ACHF, Fonds Angus 2897.



A set of CNR passenger Fs in the 1961 'new colours' heads up the Super Continental in this shot from the early 1960's. The 1961 livery will prevail on passenger power until the advent of the VIA Rail era starting on CN in 1976. Canada Museum of Science and Technology, CNR Collection.

Sur cette photo prise au début des années 1960, un attelage de deux diesels du CN est en tête du Super Continental, qui quitte la gare Union. Les locos arborent la toute nouvelle livrée inaugurée en 1961 et qui sera utilisée par la suite sur toutes les locomotives pour trains de passagers jusqu'à l'arrivée de VIA Rail sur les voies du CN en 1976. Musée canadien de la science et de la technologie, collection CN.

A westbound fourteen car Canadian approaches the Laurier Avenue Bridge at 1540 on Friday, May 17, 1963 behind FP7's 1421 and 1401 (GMDL April 1952 and May 1953). A heavy train for the day before the Victoria Day Weekend, the consist includes a former silk car converted to a baggage car. Bill Linley.

Le train 1 du CP entre à Ottawa à 15 h 40 le vendredi 17 mai 1963. Ce train est composé de 19 wagons pour répondre à l'achalandage de cette fin de semaine de la fête de la Reine. Deux locomotives diesels FP-7, la 1421 construite par GMDL en avril 1952 et la 1401 en mai 1953, sont en tête du train. Le premier wagon derrière les deux locos est un ancien wagon dédié au transport des soieries et qui fait maintenant office de wagon à bagages. Bill Linley.





CPR passenger RS10 8480 is alongside the Rideau Canal as it exits Ottawa Union Station's train shed for Brockville with pool train 263. At Brockville, the coaches, diner and parlor will be marshalled into train 15 for the remaining distance to Toronto. The date is May 1, 1963. The waiting room rises above the engine while the main concourse is above the baggage car. Within three years, the pool trains will be gone and all Ottawa passenger trains will use 'new CD'. Bill Linley.

Le 1er mai 1963, la locomotive diesel de type RS-10 8480 du CP longe le canal Rideau alors qu'elle quitte la gare Union avec le train commun 263. Rendue à Brockville, les wagons seront rattachés au train 15 en provenance de Montréal pour continuer le voyage vers Toronto. La salle d'attente de la gare est située au-dessus de la locomotive et le grand hall est au-dessus du fourgon à bagages. Trois ans plus tard, les trains communs seront choses du passé et tous les trains de passagers arrivant et partant d'Ottawa devront utiliser la nouvelle gare. Bill Linley.

Under the train sheds at 'Old CD', CPR FP7 1426 repose with train 3 in June 1965. Within a year, all trains will be using 'New CD' to the south-east of the downtown Ottawa urban core. Bruce Chapman.



Photographiée dans le hangar recouvert de la gare Union en juin 1965, la FP-7 du CP 1426 est en tête du train 3. Dans moins d'un an, tous les trains devront utiliser la nouvelle gare située au sud-ouest de la ville d'Ottawa, bien loin du centre-ville. Bruce Chapman.



A quintet of CPR RDC's are at rest just east of Ottawa Union Station on July 25, 1965. The 5 RDCs will likely be from train 134, a Sunday evening service from Ottawa to Montreal operating via the CPR's Lachute Subdivision along the north shore of the Ottawa river. Bill Linley.

Un attelage de cinq autorails de type RDC du CP sont en attente près de la gare Union le long du canal Rideau, le 25 juillet 1965. Ces autorails deviendront probablement le train 134 en service le dimanche soir pour se rendre à Montréal en empruntant la subdivision Lachute longeant la rive nord de la rivière des Outaouais. Bill Linley.

CPR passenger FP7's in both the 1400 and 4000 series were the ubiquitous passenger diesel power on CPR until VIA assumed the passenger rail services in 1978. Stopping beside the Rideau Canal on June 23, 1965, FP7 1431 and her B unit mate have paused with No. 8, The Dominion, while sister FP7 1429 prepares to be off for Montreal with train 232. Bill Linley.

Jusqu'au moment de la prise en charge des services de passagers par VIA Rail en 1978, les trains de passagers du CP étaient presque tous tractés par des diesels de type FP-7 numérotées dans le groupe 1400 ou 4000. Le 23 juin 1965, la 1431 et sa compagne de type FP-7 B sont en gare Union avec le train 8, The Dominion, alors qu'une autre FP7 1429 attend d'emmener le train 232 vers Montréal. Bill Linley.





Times have changed but to this time, the garb has not! A steam era hogger eyeballs CNR passenger GP9 4114 doing station work at 'CD'. CNR train 4, the remnant of the Continental, prepares for its 0755 departure behind passenger-gear'd GP9's 4114 and 4120 (GMDL 1957) in June 1965. The 4114 was rebuilt and renumbered to 4021 in 1984 at the same time as the 4120 was renumbered to 4376 before being rebuilt as the 7217 in 1986. Bill Linley.

Les temps ont changé, mais pas la tenue vestimentaire! Un conducteur de loco vapeur regarde cette nouvelle diesel à la gare Union d'Ottawa. Celle-ci, la GP-9 4114, et la 4120 furent toutes deux construites par GMDL en 1957. Elles sont en tête du train 4, le Continental, qui doit quitter la gare à 07 h 55 en juin 1965. La 4114 sera reconstruite et numérotée 4021 en 1984 en même temps que la 4120, qui sera renumérotée 4376 avant d'être reconstruite et numérotée 7217 en 1986. Bill Linley.

CNR FP9 6501, (GMDL October 1954), rests with train 5, the Panorama, in Ottawa Union Station train shed at 0030 on Sunday, July 31, 1966. This through Montreal-Vancouver train had the honour of being the last train in and out of Union Station. A fact its banner attests to. At 0045 it would back in to the night. Next morning, rail passenger service would begin using the new Ottawa Station. (Bill Linley).



Le dimanche 31 juillet 1966 à 00 h 30, le train 5 du CN, The Panorama, est en gare Union. Comme il s'agit d'un arrêt pour ce train reliant Montréal à Vancouver, ce dernier eut l'honneur d'être le dernier train à entrer en gare Union et à en ressortir pour continuer sa route. Une affiche à l'avant de la FP-9 6501 souligne cet événement. À 00 h 45, le train quittera la gare, qui sera définitivement fermée. Bill Linley.

A Thousand Bouncing Seatboxes Remembering Duncan du Fresne

By Stan J. Smaill

The title for this eulogy of one of Canada's most famous and revered 'men of steam', Duncan du Fresne, comes from the forward to the 1961 Kalmbach book 'Canadian Steam' edited by the late David P. Morgan. At the recent Ottawa Train show, Duncan and I were discussing this memorable piece of Morgan prose (one of his favorites and mine too). We both agreed it was a perfect accounting of the Canadian steam experience, at least from the trackside observer's point of view.

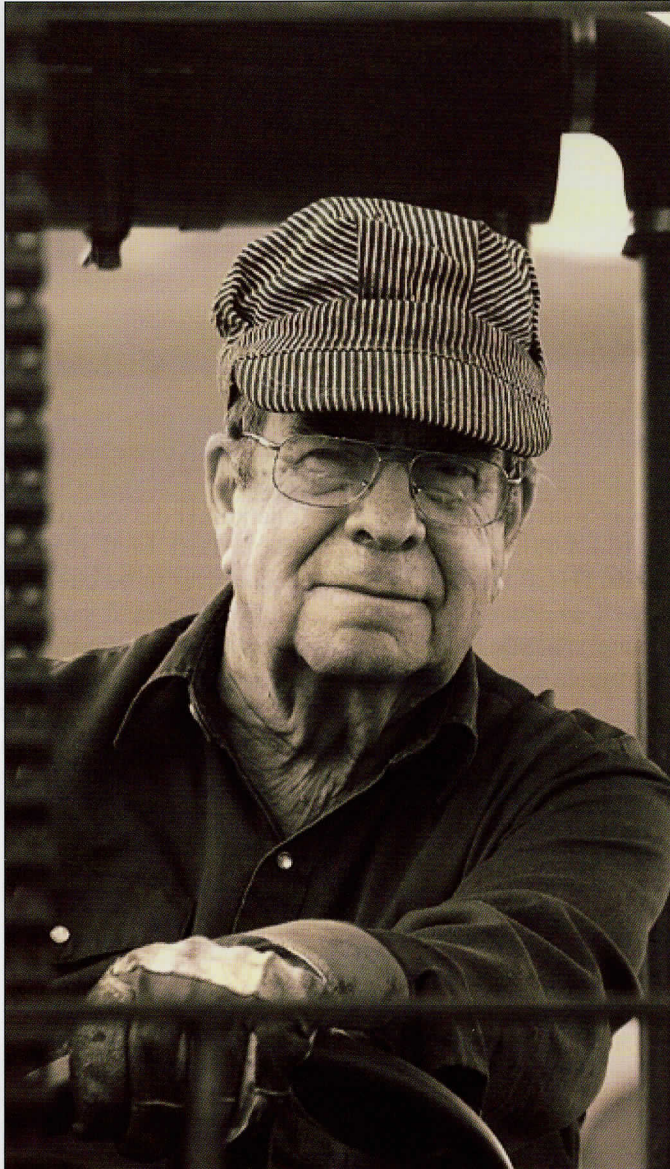
And finally there were the names: Rivière du Loup, Teeswater, Moncton, North Bay, Medicine Hat, Red Pass Junction, Capreol, Field, Portage la Prairie, Revelstoke - romance names and railroad names. Names on a station board clutched by icicles, names in operating timecards stuck in the pockets of overalls riding a thousand bouncing seatboxes, names called out across the red plush of coaches with floors gritty with cinders. Oh, the names as well as the towns, junctions, and cities they identify are with us yet, but they'll never be quite the same as when they were accessible only by steamcars. "Canadian Steam", Kalmbach Publishing.

Une vie consacrée à la vapeur Un hommage à Duncan du Fresne

Par Stan J. Smaill

Je veux ici rendre hommage à la vie et à la carrière de l'un des plus connus et appréciés des vaporistes canadiens. Pour ce faire, je vais utiliser un texte tiré d'un livre publié sous la direction du regretté David P. Morgan en 1961 par la Société Kalmbach et intitulé Canadian Steam. J'avais eu l'occasion peu avant sa mort de parler de ce texte avec Duncan et nous étions tous les deux tombés d'accord pour dire qu'il résumait parfaitement la vie des personnes qui avaient participé à l'ère de la vapeur au Canada.

Et puis, après toutes choses, il y avait ces noms : Rivière-du-Loup, Teeswater, Moncton, North Bay, Medicine Hat, Red Pass Junction, Capreol, Field, Portage-la-Prairie, Revelstoke. Des noms de romans et de chemins de fer, des noms que l'on retrouvait couverts de glaçons sur les affiches des gares, des noms inscrits sur des milliers de fiches de travail conservées dans les poches des



salopettes de milliers de travailleurs œuvrant sur les plateformes instables des locomotives. Ces noms qui résonnaient dans les wagons de passagers, salis par la suie. Oh! Tous ces noms de villes, de villages, de jonctions que nous utilisons toujours, mais qui ne seront jamais tout à fait les mêmes alors que ces lieux n'étaient accessibles que par les trains à vapeur. Traduit de Canadian Steam, Kalmbach Publishing.

Near Ashton, Ontario on the now abandoned CPR Carleton Place Subdivision, ex CPR D10 4-6-0 1057 hurries her train of excursionists back to Ottawa in August 1974. That's Duncan du Fresne watching the motorcade from the gangway of the erstwhile D10. Stan J. Smail.



En août 1974, la locomotive D10 4-6-0 1057, ayant déjà appartenu au CP, était en tête d'un train nolisé revenant vers Ottawa sur les rails de l'ancienne subdivision Carleton Place du CP. C'est Duncan du Fresne que l'on voit sur la plateforme. Stan J. Smail.

On Tuesday June 12, 2012, Duncan du Fresne passed away in Ottawa at the age of 82. With his passing goes one of Canada's most important living links to the steam locomotive era in Canada. Duncan's railway career as a CPR fireman was relatively short (about 7 years), but he embraced the craft with excellence then passed it on down to many younger folk who learned the ways of steam in the years that the Bytown Railway Society operated ex CPR steam locomotives such as D10 4-6-0 1057 and GS 4-6-2 1201. Other engines, such as ex TH&B 0-6-0 No 40 and the CMST Shay No 3 as well as the ex Central Vermont steam crane 4251, became a 'hands on' steam loco classroom for all who were fortunate enough to work with Duncan.

Thankfully, Duncan's engine service memoirs have been preserved with the recent Bytown Railway Society publication "When Steam and Steel Get in Your Blood". In this book, Duncan reveals the gritty, arduous work that a hostler and fireman in the steam era could expect to do on a daily basis. There was nothing glorious about working on steam engines. It was a way to make a living.

Duncan du Fresne est décédé à Ottawa le 12 juin 2012 à l'âge de 82 ans. Sa disparition nous prive de l'un des plus importants liens avec l'âge de la vapeur au Canada. Duncan a travaillé comme chauffeur pendant environ sept ans pour le Canadien Pacifique. Il adorait son métier et il se fit un devoir de l'enseigner aux plus jeunes de la Bytown Railway Society à l'époque où ceux-ci faisaient fonctionner des locomotives ayant appartenu au CP telles que la D10 4-6-0 1057 et la GS 4-6-2 1201. D'autres locomotives telles que la 0-6-0 No 40 du TH&B, la Shay No 3 et la grue à vapeur 4251 du Central Vermont lui furent également confiées. Il les utilisait pour enseigner.

Heureusement, Duncan a écrit ses mémoires, qui ont été publiés récemment par la Bytown Railway Society sous le titre *When steam and steel get in your blood*. Dans ce livre, Duncan raconte sa vie quotidienne, parfois ardue et difficile, de chauffeur de locomotive à l'époque de la vapeur.



Ex CPR D10 1057 readies her train for departure from the National Museum of Science and Technology 'station' back in August 1974. The destination is Wakefield, Quebec on the CPR Maniwaki Subdivision and Duncan du Fresne is the steam supervisor for today's trip. The CPR van is part of the present day BRS-CMST excursion train that operates with Shay No. 3. Stan J. Smail.

La D10 1057 Ex CP est en attente de départ à la gare du Musée canadien de la science et de la technologie à Ottawa en août 1974. Elle doit amener un train nolisé vers Wakefield au Québec sur la subdivision Maniwaki du CP. Duncan du Fresne est aux commandes pour ce trajet. La van ex CP à gauche fait maintenant partie du train d'excursions BRS-CMST tractée par la locomotive Shay No 3. Stan J. Smail.



Ex CPR D10 1057 displays the while flags of an extra train as she arrives at Wakefield, Quebec back on a sultry day in August 1974. "There's no glory in working on these things on a day like this, Stan", Duncan was heard to say! Stan J. Smail.

Le train spécial d'excursion arrive à Wakefield avec la D10 1057 par une chaude et humide journée d'août 1974. Ce jour-là, Duncan m'a dit : « Il n'y a rien de glorieux à travailler sur ces engins par une telle journée! ». Stan J. Smail.

Two years later and the Wakefield excursion train is now in the hands of ex CPR G5 4-6-2 1201 seen here crossing the Rideau River in Ottawa. Duncan is firing with his old engineer buddy, Elwood Sloan. The O train runs here today. Stan J. Smail.

Deux ans plus tard, en 1976, c'est maintenant la G5 4-6-2 ex CP qui tracte le train d'excursion vers Wakefield. On la voit ici traversant le pont sur la rivière Rideau. Duncan s'occupe de la chaufferie et son ami Elwood Sloan est aux commandes. Cette voie est maintenant utilisée par un train de banlieue. Stan J. Smail.




Personal remembrances of Duncan for me probably go back to the mid-seventies when I was a relief train dispatcher for the CPR on the Smiths Falls Division. On days off, when I could, I would attend slide shows in Ottawa hosted by Bill Linley and more often than not, Duncan was in attendance spinning tales of his fireman days out of Montreal and Ottawa. When D10 1057 and G5 1201 began their NCC-NMST excursions out of Ottawa on the CPR Maniwaki and Carleton Place Subdivisions, often under Duncan's direction, some of the first train orders I issued as a CPR dispatcher authorised these movements. In fact, I made a number of trips on these runs under the auspices of the road trip articles in our dispatcher's collective agreement. Often, Duncan was the fireman of record.

I never got to work on 1201 during the BRS excursion years because my work had taken me to Sherbrooke, Quebec, after the closure of the dispatching office in Smiths Falls, Ontario. I did manage to get on with the Bytown Steam Crew some six years ago and often enjoyed running and firing Shay No. 3 with Duncan. One time some extensive switching was the order of the day and Duncan had me run the engine while he performed the yardmaster's duties on the ground! 'You can do it, Smail, just make sure you drop her down in the corner when you shut off!'

Je me rappelle avoir rencontré Duncan pour la première fois vers le milieu des années soixante-dix. Je travaillais alors pour le CP comme répartiteur-substitut de la subdivision Smiths Falls. Durant mes journées de congé, je venais souvent assister aux conférences de Bill Linley à Ottawa. Duncan était également là pour nous raconter ses souvenirs des années passées au service du CP comme chauffeur. Lorsque les deux locomotives D10 1057 et G5 1201 commencèrent à tracter les trains d'excursion NCC-NMST d'Ottawa vers Maniwaki et Carleton Place, Duncan faisait souvent partie de l'équipe de la loco. J'étais celui qui autorisait ces trains à circuler sur les voies du CP. J'ai souvent participé au voyage – j'étais autorisé à le faire selon la convention collective – et Duncan était souvent le chauffeur inscrit sur la feuille de route.

Je n'ai jamais eu l'occasion de travailler sur la loco 1201 durant les années des trains d'excursions du BRS. J'avais été muté à Sherbrooke, au Québec, à la suite de la fermeture du bureau de Smiths Falls. J'ai réussi à me joindre à l'équipe des vaperistes de Bytown il y a six ans et j'ai souvent eu l'occasion de faire fonctionner la locomotive Shay No 3 en compagnie de Duncan.

Un jour, nous devons effectuer de nombreuses manœuvres de triage et Duncan m'a laissé conduire la locomotive alors que lui-même dirigeait ces opérations. Il m'avait alors dit : « Tu peux le faire, Smail. Souviens-toi seulement de mettre le levier au neutre lorsque tu arrêtes! »

CP Rail 

Form 19 Y

Train order no. 222 AUG 24 19 77

To EXTRA TRAINS TO MANIWAKI SUB ENG 1201	At WALKLEY YARD
---	--------------------

ENG 1201 WORK EXTRA

TEN HUNDRED 1000

UNTIL TWENTY HUNDRED 2000 BETWEEN

LAMAN AND KAZABAZUA


NOT PROTECTING AGAINST EXTRA TRAINS.

S.J.S.

Repeated at 0700.

Made Low Time 0700 Dpt Belton

Signatures

CP Rail 

Clearance

Station Walkley Yard Aug 24 1977

Train Walk Extra 1201

975-222-

Orders for your train are

The next train ahead from this station left at

0700 S.J.S.

OK at _____ Dispatcher

_____ Dispatcher

_____ Dispatcher

J.T. Lelan
Operator



I never got to talk to Duncan about the Kellogg Commission fireman issues. Duncan was a great friend to the railway labour movement.

I never got to make the video with Chandos Productions Sean Ropchan about Duncan's firing days including a spot where he was to rant to his heart's content from the seatbox of ex CPR D4 4-6-0 492 at Exporail - the Canadian Railway Museum.

I did get to enjoy a wonderful review of our 2004 video production 2816 East 'The Return of Dominion's Dream' about CPR Hudson 2816's visits to the east which Duncan wrote for the BRS "Branchline". I also enjoyed the BRS steam course given by Duncan and John Bryant some years ago.

Rest easy my old friend. May your bouncing seatbox be on CPR H1c Hudson 2828 on Second 7 rather than D4 4-6-0 425 on the 'Pontiac' to Waltham!

Up the Maniwaki along the Gatineau River in a scene that Duncan saw many times in his firing years on the CPR out of Ottawa. G5 1201 slows for one of the many curves near Alcove on the CPR Maniwaki Sub in August 1976. Stan J. Smaill.

En août 1976, la G5 1201 ralentit pour emprunter l'une des nombreuses courbes de la subdivision Maniwaki près d'Alcove. Ce paysage était familier à Duncan durant les années où il était chauffeur sur les trains du CP au départ d'Ottawa. Stan J. Smaill.



Merrill Ring Lumber Shay No. 3 prepares to back its train down to the Canada Museum of Science and Technology's station under the guidance of engineer Stan J. Smaill, assisted by John Halpenny and Duncan du Fresne. Working with Duncan and the Bytown Railway Society's steam crew has been a highlight of Smaill's 'life on the rails'. Ray Farand.

L'ingénieur Stan J. Smaill est aux commandes de la Shay No 3 de la Merrill Ring Lumber sur les rails du Musée canadien de la science et de la technologie. Il est assisté de John Halpenny et de Duncan du Fresne. Travailler avec les vapistes de la Bytown Railway Society et Duncan du Fresne a été une expérience inoubliable pour l'auteur. Ray Farand.

Je n'ai jamais discuté avec Duncan du rapport de la commission Kellogg et de la disparition du poste de chauffeur sur les locos diésels, mais je sais qu'il était un grand ami du mouvement syndical.

Je n'ai pas participé à la vidéo réalisée par Sean Ropchan, de Chandos Production, sur la carrière de Duncan comme chauffeur et dans laquelle on peut le voir sur le siège du chauffeur dans la cabine de la D4 4-6-0 492 du CP au Musée Exporail.

J'ai bien aimé la critique qu'il a écrite dans le magazine Branchline sur la vidéo 2816 East 'The Return of Dominion's Dream' que nous avons faite lors de la visite de la locomotive à vapeur Hudson 2816 du CP en 2004.

J'ai bien aimé les cours donnés par Duncan et John Bryant à la Bytown Railway Society il y a plusieurs années.

Au revoir, mon bon ami. Puisses-tu retrouver ton siège de chauffeur sur la Hudson H1c 2828 du CP sur une grande ligne au lieu de celui de la D4 4-6-0 425 sur le Pontiac vers Waltham!

Homeward bound at Gracefield, on the Maniwaki Sub, Duncan makes a little black smoke for the camera as 1201 hurries her fall 1981 BRS excursion train home from Maniwaki to Ottawa. Stan J. Smail.



À Gracefield sur la subdivision Maniwaki, Duncan réussit à faire un beau panache de fumée noire pour le photographe! La G5 1201 est en tête d'un convoi d'excursions du BRS qui rentre de Maniwaki vers Ottawa. Stan J. Smail.

Rolling thunder at Steamtown. In November 1981 restored G3 4-6-2 2317 roars past the faithful with legendary D&H man of steam Bernie O'Brien at the throttle. Duncan revered the CPR G3 4-6-2's especially the later 2400 series machines of which none, unfortunately were preserved. Stan J. Smail.



Belle photo prise à Steamtown, U.S.A., en novembre 1981, de la G3 4-6-2 2317 du CP complètement rénovée et remise en marche. À ses commandes, le légendaire vaporiste Bernie O'Brien du D&H. Duncan adorait les G3 4-6-2 du CP, surtout celles de la série 2400. Malheureusement, aucune n'a été conservée. Stan J. Smail.

continued from page 147

rejected them and imposed a deadline to provide an acceptable design or lose the tax concessions and the sale of land.

In May, the Grand Trunk produced new plans by different architects. They kept the original Chateau Laurier block plan with an altered interior layout and simplified classical external decoration. However, the station was a completely new Roman-inspired Beaux-Arts design, symmetrical, with unfluted doric columns, small dome, axial plan, grand barrel and groin-vaulted waiting room, and arched concourse.

The new architects, Ross and MacFarlane, were Canadians from Montreal, trained in Canada, the United States, and France. They had been associates of Carrère and Hastings in the design of the Toronto Union Station completed a year earlier. Their Ottawa design was illustrated by a leading perspective artist from Boston, David A. Gregg. The drawings were described by the press as “strikingly beautiful” and “so completely different” from the previous design. Hays wrote that the Chateau design was basically as previously agreed, but that the new station design was more appropriate to its intended use.

George Allen Ross had been a draftsman for the Grand Trunk after his architectural apprenticeship in Montreal. His Beaux-Arts training at the Massachusetts Institute of Technology (MIT) and in Paris and work in New York for Carrère and Hastings strongly influenced his style and methods. He partnered with David MacFarlane in 1904. They designed bank and school buildings in Montreal in the Beaux Arts style in 1906 and 1907 and submitted a competition design for the McGill medical school in 1907, after it was destroyed by fire. Charles Hays was one of the judges and their Beaux-Arts design drew media praise, sounding a lot like the Ottawa station design^{xx}.

George Allen Ross, architect of Ottawa Union Station and Toronto Union Station. Notman photo, 1910, McCord Museum.



George Allen Ross, architect des gares Union d'Ottawa et de Toronto. Photo Notman, 1910, Musée McCord.

En mai, le GTR propose de nouveaux plans conçus par d'autres architectes. Ils conservent le plan-masse original du Château Laurier avec un intérieur modifié et une décoration extérieure simplifiée de style classique. Cependant, la gare a un nouveau style Beaux-Arts d'inspiration romane, symétrique avec des colonnes doriques droites, un petit dôme, un plan axial, une salle d'attente au plafond voûté, et enfin, un hall avec des arches.

Les nouveaux architectes, Ross et MacFarlane, sont des Canadiens de Montréal, formés au Canada, aux États-Unis et en France, qui ont été associés à Carrère et Hastings pour la construction de la gare Union de Toronto terminée un an plus tôt. Leur travail est illustré par une vue en perspective d'un artiste reconnu de Boston, David A. Gregg. Ces dessins sont décrits dans la presse comme « d'une beauté saisissante » et présentant un concept complètement différent des précédents. Hays note que le projet du Château correspond essentiellement à ce qui a été convenu, mais que la conception de la nouvelle gare répond mieux à sa fonction.

George Allen Ross a été dessinateur pour le GTR après avoir fait son apprentissage d'architecte à Montréal. Sa formation aux Beaux-Arts de l'Institut de technologie du Massachusetts (MIT) de Boston et à ceux de Paris ainsi que sa pratique chez Carrère et Hastings à New York ont beaucoup influencé son style et ses méthodes de travail. Il s'associe à David MacFarlane en 1904. Ensemble, ils conçoivent plusieurs écoles et banques de style Beaux-Arts à Montréal en 1906 et 1907, et concourent pour rebâtir la nouvelle École de médecine de l'Université McGill en 1907, auparavant détruite par un incendie. Charles Hays est l'un des juges et le concept « Beaux-Arts », qui ressemble à celui de la gare d'Ottawa, est louangé par la presse^{xx}.

^{xx} There was a row of columns with windows behind, interior light wells, a central museum space, and a rusticated base.

^{xx} Il y avait une rangée de colonnes avec des fenêtres en arrière, des puits de lumière, un espace muséal central et un soubassement de pierre rustiquée.

David Huron MacFarlane was an experienced Montreal architect who had worked on many CPR stations and hotels. As draftsman and junior partner for the celebrated Edward Maxwell in Montreal, he did much of the design of CPR stations or hotels at Sicamous Junction, New Westminster, Montreal's Windsor station expansion, the Montreal mansion of Charles Hosmer, and a proposed Chateau-style hotel and station for Winnipeg. He also designed the first Manoir Richelieu hotel. MacFarlane also had Beaux-Arts training at MIT and in France.

Their chief draftsman and subsequent partner to Ross, Robert Henry Maconald, also brought important assets. Though an Australian, he apprenticed in Montreal^{xxi}, and worked in senior drafting positions for two leading American Beaux-Arts architects, George B. Post and William Welles Bosworth, who had both designed White City buildings at the 1893 Chicago Columbian Exhibition^{xxii}.

Gilbert was furious at his dismissal. His scathing attack on the new designs was forwarded to Laurier and published in American and Canadian architectural journals. His lawyer, Charles Murphy, was a Laurier confidant who became Secretary of State in October 1908. However, Gilbert's lawsuit against the Grand Trunk did not answer his complaints, as he received only a modest out-of-court settlement in December 1909^{xxiii}. However Gilbert's young Canadian associate, Colborne P. Meredith, was given a commission to redesign Ottawa City Hall in 1910 and was appointed to Laurier's Ottawa Improvement Commission.

Ross and MacFarlane's design team was not assembled until 1909. They created a full set of drawings for the station and hotel by 1 June. This delay caused consternation at city council, but the Grand Trunk found a loophole in the agreement. While construction had to be complete within three years of approval of plans, there was no deadline for it to start. The clock finally started when the city approved the plans and issued building permits in June 1909.

The design team comprised experienced Montreal architects and draftsmen^{xxiv}, recent immigrants

David Huron MacFarlane est un architecte chevronné de Montréal qui a travaillé à plusieurs projets de gares et d'hôtels du CPR. Comme dessinateur, puis associé junior du célèbre Edward Maxwell de Montréal, il a contribué à la conception de la plupart des gares ou hôtels du CPR à Sicamous Junction, New Westminster, ainsi qu'à l'agrandissement de la gare Windsor et à la construction du manoir Charles Hosmer à Montréal, sans compter une proposition de gare-hôtel de style château à Winnipeg. Il a également conçu le premier hôtel Manoir Richelieu. MacFarlane a lui aussi été formé au MIT et à Paris.

Le dessinateur en chef et prochain associé de Ross, Robert Henry Maconald, est un atout important. D'origine australienne, il a été formé à Montréal^{xxi} et a travaillé dans des postes importants pour deux célèbres architectes américains de facture classique, George B. Post et William Welles Bosworth, qui ont conçu les immeubles de la « ville blanche » à la World Columbian Exposition de 1893, à Chicagox^{xxii}.

Gilbert est furieux d'avoir été écarté. Son attaque cinglante contre le nouveau projet parviendra jusqu'à Laurier et sera publiée dans les revues d'architecture tant canadiennes qu'américaines. Son avocat, Charles Murphy, est un confident de Laurier et deviendra conseiller d'État en octobre 1908. Cependant, le procès de Gilbert contre le GTR ne donne pas les résultats escomptés : à la suite d'un règlement hors-cour, il recevra une maigre compensation en décembre 1909^{xxiii}. Le jeune associé canadien de Gilbert, Colborne P. Meredith, reçoit une commande pour la rénovation de l'hôtel de ville d'Ottawa et sera nommé à la Commission Laurier pour l'amélioration d'Ottawa.

L'équipe de Ross et MacFarlane ne sera complétée qu'en 1909 lorsqu'elle présentera le 1er juin l'ensemble des dessins réalisés pour la construction de la gare et de l'hôtel. Ce délai cause la consternation au conseil municipal, mais le GTR trouve une faille dans l'accord. S'il est dit que les travaux de construction doivent être terminés trois ans après l'approbation des dessins, il n'y a pas de date d'échéance de fixée pour le début des travaux. Le décompte commence lorsque la

xxi For his cousin Robert Findlay, who designed Westmount Library at that time.

xxii Post was on the architectural board and designed the Manufactures and Liberal Arts Buildings. He also designed Montreal's Stock Exchange. Bosworth designed the Vermont pavilion and was architect to M.I.T.

xxiii \$20,000 compensated him for one set of designs (not four), at the standard rate based on the estimated cost, but not for the loss of the detailed design and supervisory work.

xxiv They came from the offices of Edward Maxwell, Alexander Dunlop, Brown & Vallance, Percy Nobbs, Gauthier & Daoust, Robert Findlay, Alexander Hutchison, and others

xxi Pour son cousin Robert Findlay, qui conçut à la même époque la Bibliothèque de Westmount. Union Station French

xxii Post siégeait au conseil d'architecture et conçut le bâtiment des Manufactures et des Arts libéraux de l'exposition universelle de Chicago. Il dessina également les plans de la Bourse de Montréal. Bosworth conçut le pavillon du Vermont pour la même exposition et fut architecte au MIT.

xxiii Il reçut 20 000 \$ pour un jeu de dessins (et non les quatre), coût estimé au tarif standard, mais rien pour les détails et le travail de supervision.

xxiv Ils provenaient des bureaux d'Edward Maxwell, Alexander Dunlop, Brown & Vallance, Percy Nobbs, Gauthier & Daoust, Robert Findlay, Alexander Hutchison et d'autres.

from Britain, some Americans, and graduates of McGill University's new architecture program^{xxv}. It was led by designer Louis-Joseph Théophile Décary, a young architect from St. Jérôme, who trained at the École Polytechnique in Montreal and MIT. He had work experience with leading Boston and Montreal architects including his professor, Guy Lowell, architect of Boston's Fine Arts Museum. Décary had just designed the École des Hautes Études Commerciales on Place Viger, Montreal's school of business, in the Beaux-Arts style; today it serves as the Québec National Archives^{xxvi}.

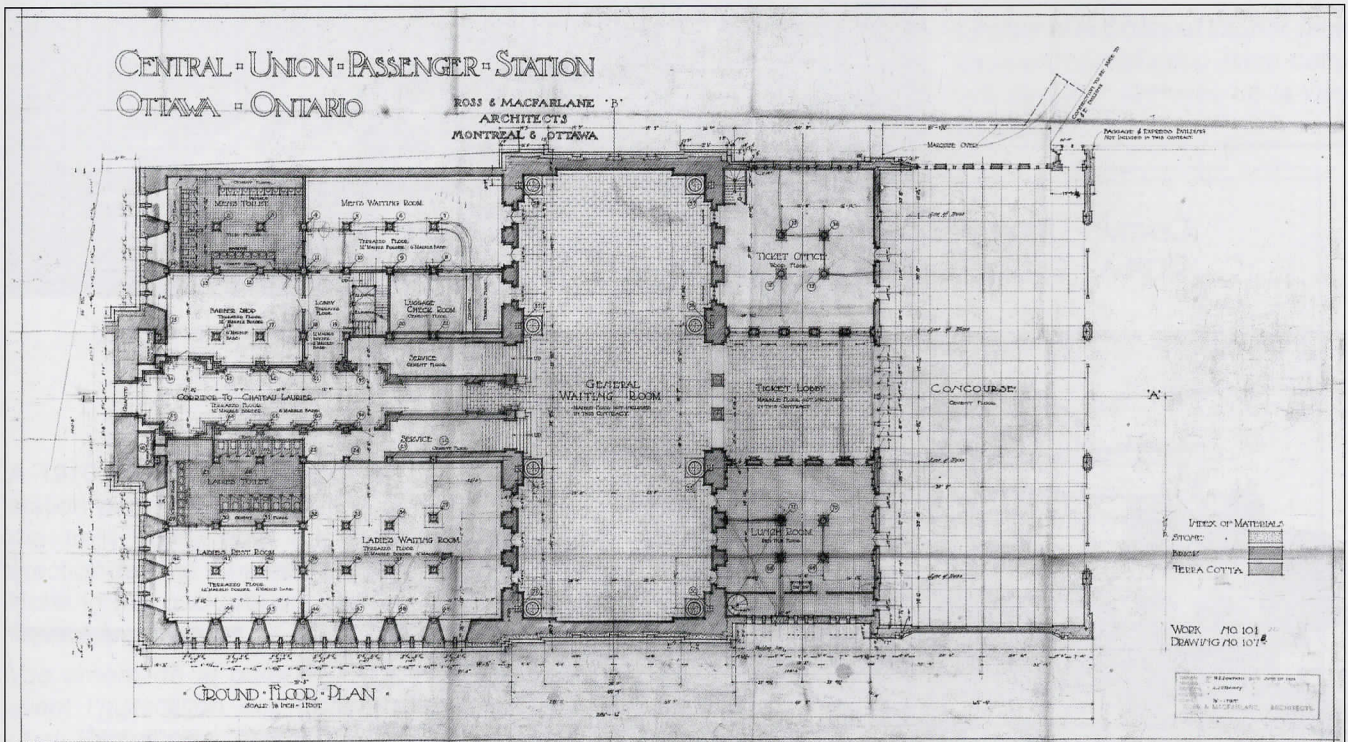


L. J. T. Décary, Designer, Ross & MacFarlane Architects. Archives Nationales du Québec.

L.J.T Décary, concepteur, Ross & MacFarlane, architectes. Archives Nationales du Québec.

Ville approuve les plans et délivre les permis de construire en juin 1909.

L'équipe de conception comprend des architectes réputés de Montréal^{xxv} et des dessinateurs nouvellement arrivés de Grande-Bretagne, quelques Américains et des diplômés du nouveau programme d'architecture de l'Université McGill^{xxv}. Ce programme est dirigé par Louis-Joseph Théophile Décary, jeune architecte originaire de Saint-Jérôme, formé à l'École Polytechnique et au MIT. Il a travaillé avec des architectes prestigieux de Montréal et de Boston, dont son professeur Guy Lowell, architecte du Musée des Beaux-Arts de Boston. Décary vient de concevoir l'École des hautes études commerciales de Montréal, dans le style Beaux-Arts, de la place Viger; ce bâtiment abrite aujourd'hui les Archives nationales du Québec^{xxvi}.



Ground Floor Plan, June 1909, H.R. Dowswell, Ross and MacFarlane fonds, Canadian Centre for Architecture.

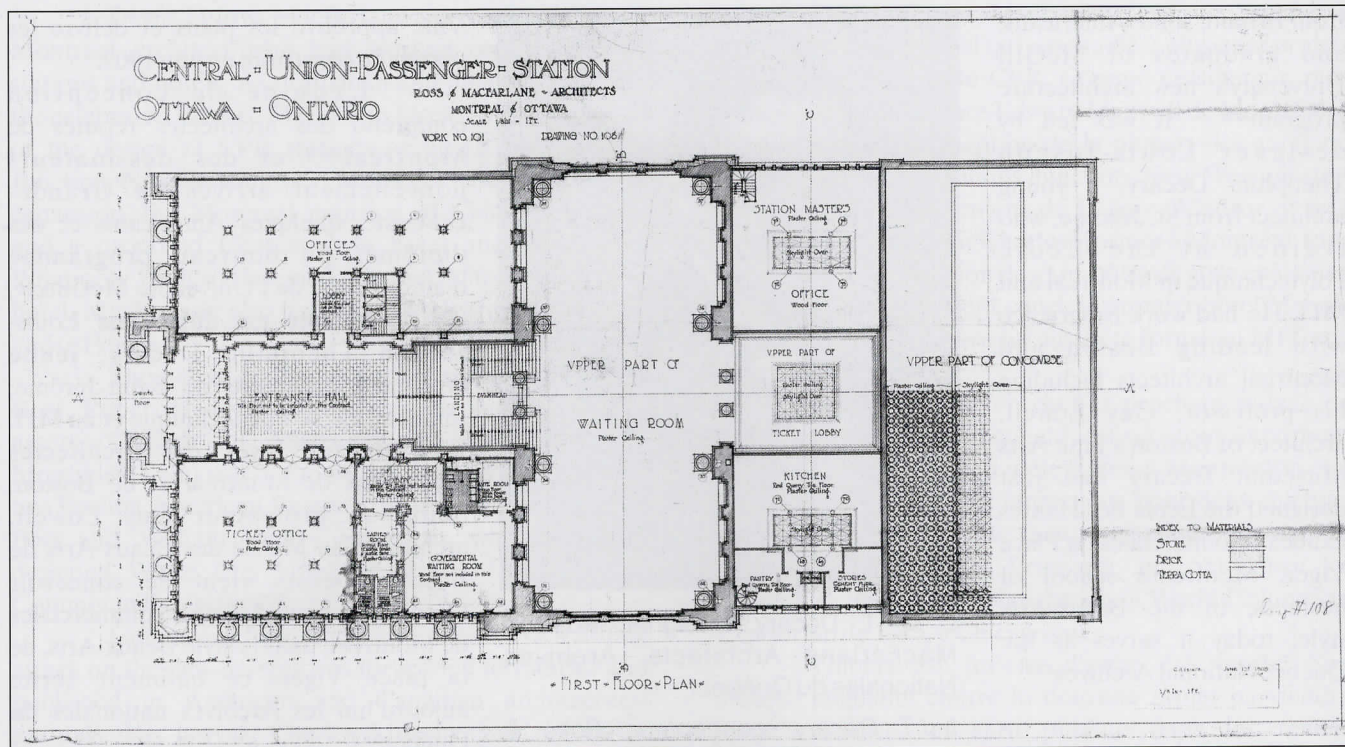
Plans du rez-de-chaussée, juin 1909. H.R. Dowswell, fonds Ross & MacFarlane, Centre Canadien d'Architecture.

xxv Scholarship student Harry Royden Dowswell and Harold Lea Fetherstonhaugh.

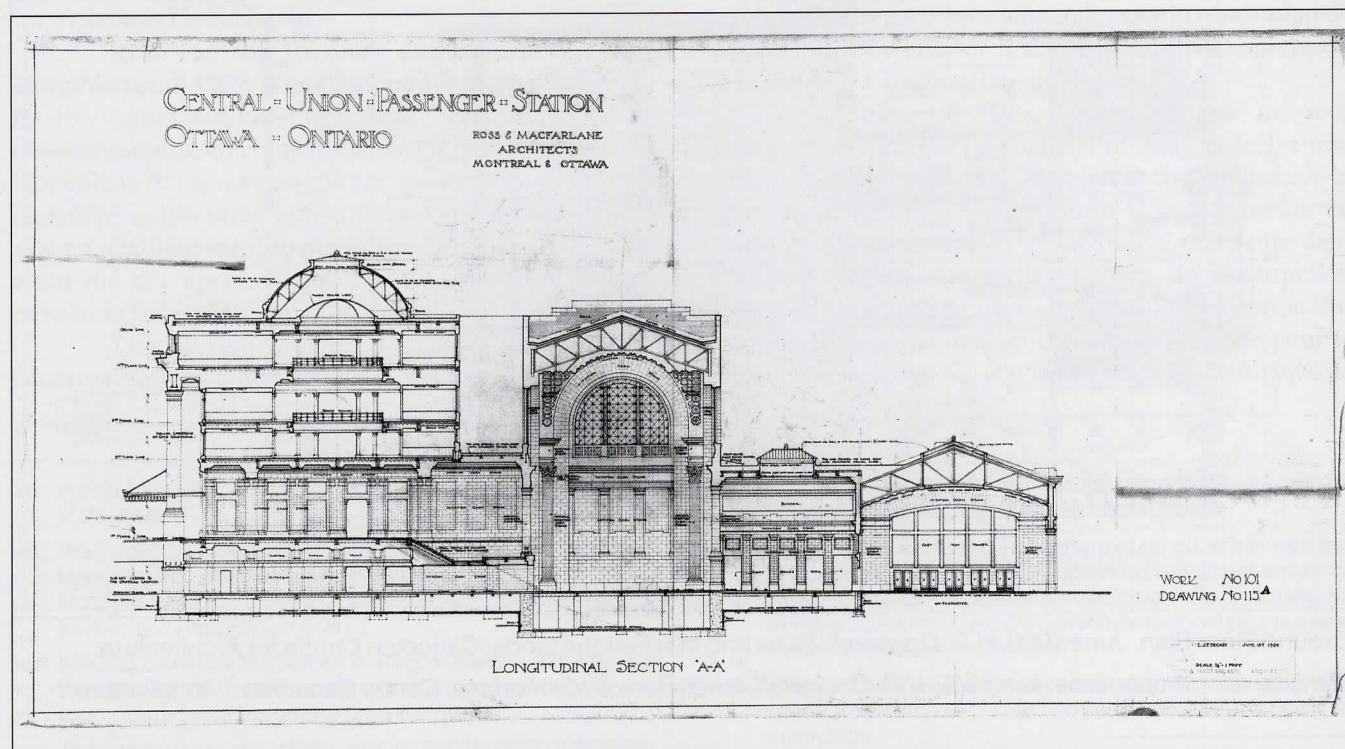
xxvi The architect was Louis-Zéphirin Gauthier.

xxv Les étudiants boursiers Harry Royden Dowswell et Harold Lea Fetherstonhaugh.

xxvi L'architecte était Louis-Zéphirin Gauthier.



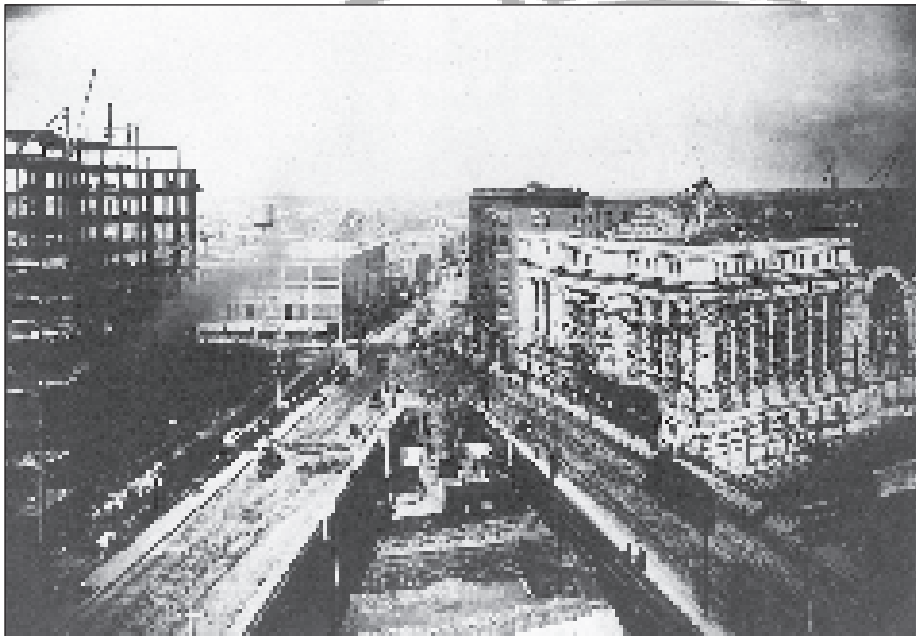
First Floor Plan, June 1909, C.A. Pearce, Ross and MacFarlane fonds, Canadian Centre for Architecture.
 Plan du premier étage, juin 1909. C.A. Pearce, fonds Ross & MacFarlane, Centre Canadien d'Architecture.



Longitudinal Section, June 1909, L.J.T. Décar, Ross and MacFarlane fonds, Canadian Centre for Architecture.
 Section longitudinale, juin 1909, L.J.T. Décar, Pearce, fonds Ross & MacFarlane, Centre Canadien d'Architecture.

The baggage and express annex beside the tracks was built first. It was adapted as a temporary station with ticket office, waiting rooms and a grand entrance towards Sussex Street. Demolition of the militia stores and erection of steel for the station began in September 1909. The contractor was the prominent Montreal firm Peter J. Lyall & Sons that had already built many monumental buildings across Canada, including Montreal's CPR Viger station-hotel in 1898, the Montreal's Windsor Hotel in 1906, Winnipeg's 1904 CPR station and hotel, and an extension to Windsor Station in Montreal. By February 1910, construction had reached roof level and the concrete dome and the Indiana limestone wall facing were being installed.

Le bâtiment annexe pour les bagages et pour la messagerie express est le premier terminé et aménagé comme gare temporaire avec une billetterie, une salle d'attente et une grande entrée rue Sussex. La démolition des magasins militaires et l'érection de la structure d'acier de la gare commencent en septembre 1909. L'entrepreneur est la grande firme Peter J. Lyall & Sons, qui a déjà construit plusieurs édifices monumentaux dans tout le Canada, dont la gare-hôtel Viger du CPR en 1898 et l'hôtel Windsor en 1906 à Montréal, la gare et l'hôtel du CPR à Winnipeg en 1904, et l'agrandissement de la gare Windsor en 1900. En février 1910, la construction atteint le niveau du toit, et le dôme de béton et la façade en calcaire de l'Indiana sont en cours de réalisation.

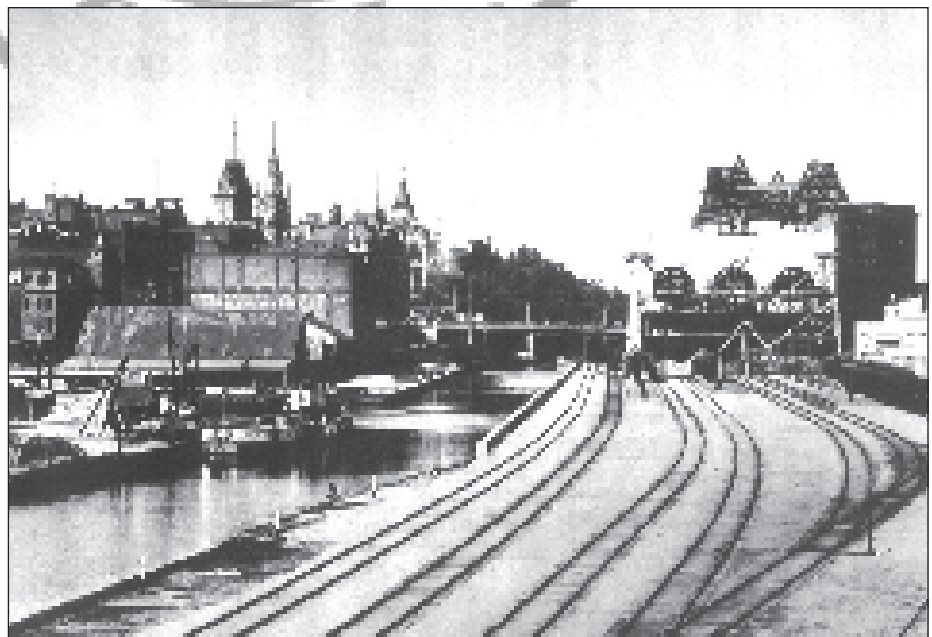


Both the Ottawa Station and Chateau Laurier Hotel are under construction in this 1910 view. City of Ottawa Archives.

La gare et le Château Laurier, tous deux en construction dans cette vue de 1910. Archives de la Ville d'Ottawa.

A 1910 view of the back of the station prior to the installation of the train shed, note the steel erection for the Chateau Laurier Hotel in the background. City of Ottawa Archives.

Vue arrière de la gare en 1910, avant l'installation des abris de quai. Remarquez l'érection de la structure d'acier de l'hôtel Château Laurier en arrière-plan. Archives de la Ville d'Ottawa.



In the winter of 1909-1910 a massive retaining wall was built along the canal bank to support the tracks and train shed. The shed was a new patented design, first used at Hoboken, NJ in 1907, by Abraham Lincoln Bush, chief engineer of the Lackawanna Railroad. It combined a low-cost roof with an efficient method of extracting steam locomotive smoke through long ducts over the tracks. Bush sheds would be used at many US and Canadian rail stations over the next decade. Examples remain at Toronto and Winnipeg and as a US historic landmark at Hoboken. Ottawa's platforms and train shed were not completed until late 1911.

À l'hiver 1909-1910, un grand mur de retenue est construit le long de la berge du canal pour soutenir les voies et les quais couverts. La structure de cette couverture est une nouvelle conception révolutionnaire, appliquée pour la première fois à Hoboken (New-Jersey) en 1907 par Abraham Lincoln Bush, ingénieur en chef du Lackawanna Railroad. Elle combine un toit bas économique avec une méthode très efficace de captage des fumées des locomotives à vapeur dans de longs conduits. Ces abris de Bush seront utilisés dans de nombreuses gares canadiennes et américaines pendant plusieurs décennies. Ceux de Toronto, Winnipeg et Hoboken sont conservés comme patrimoine historique. À Ottawa, les quais et leur couverture ne seront pas terminés avant la fin 1911.

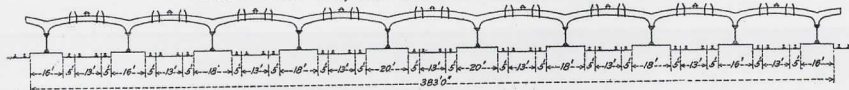
March 23, 1916

RAILWAY AGE GAZETTE

13



Bush Train Shed, Grand Trunk Railway, Ottawa, Ont.



Bush Train Shed, Central Railroad of New Jersey, Jersey City, N. J.

Growth of Bush Patented Train Sheds

Scale: 1 inch=200,000 sq. ft. of Shed

1906—1908		245,811 sq. ft.
1910—1912		560,670 sq. ft.
1913—1915		987,991 sq. ft.

Name of Railroad.	Location.	No. of Tracks.	Area Sq. Ft.	Area Acres.	Remarks.
D., L. & W. R. R.	Hoboken, N. J.	14	208,785	4.79	Completed 1906
D., L. & W. R. R.	Scranton, Pa.	4	37,026	.85	Completed 1908
Western Pac. Ry.	Oakland, Cal.	4	44,400	1.02	Completed 1910
C. & N. W. Ry.	Chicago, Ill.	16	265,800	6.10	Completed 1911
Canadian Northern Ry.	Winnipeg, Can.	6	92,205	2.12	Completed 1911
Northern Central R. R. (Pennsylvania R. R.)	Baltimore, Md.	7	71,875	1.65	Completed 1911
Ottawa Term. Ry. Co. (Grand Trunk System)	Ottawa, Can.	7	86,390	1.98	Completed 1912
Detroit River Tunnel Co. (Michigan Central R. R.)	Detroit, Mich.	11	247,740	5.69	Completed 1913
Canadian Pacific Ry.	Montreal, Can. (Windsor Street)	11	191,664	4.40	Completed 1914
Central R. R. of N. J.	Jersey City, N. J.	20	308,040	7.07	Completed 1915
D., L. & W. R. R.	Buffalo, N. Y.	6	86,000	1.98	Under Contract 1916
Lehigh Valley R. R. Co.	Buffalo, N. Y.	9	154,547	3.55	Under Contract 1916
Total.....	12 sheds	115	1,794,472	41.20	

For further information write

L. BUSH, E. D., Cons. Eng., 1 Madison Avenue, New York City

Advertisement for Bush Patented Train Sheds, with illustration of Ottawa's Railway Age Gazette.

Publicité pour les abris de quai brevetés par Bush, avec en illustration ceux d'Ottawa. Railway Age Gazette.



Overview of the train-shed roof of the Ottawa Central Station in 1928. Canada Science and Technology Museum, CN Collection 005681.

Vue générale des abris de quai à la gare Centrale d'Ottawa en 1928. Musée des sciences et de la technologie du Canada, collection CN 005681.

The design of the Ottawa station was heavily influenced by the Pennsylvania Railroad's New York Station, a monumental building that was designed by Charles McKim and William Symmes Richardson. The final design for the Pennsylvania station announced in 1906 and variations were shown the public as early as 1904. This station had a grand barrel and groin vaulted Roman-style waiting room with eight Corinthian columns and 'thermal' windows copied from the Thermae or Baths of Caracalla and Diocletian. These features were replicated in the design of the Ottawa station waiting room. The Ottawa waiting room at 134 feet long by 56 wide and 75 high was half the size of the Pennsylvania's New York station which was 300 feet long by 110 wide and 150 high.

Major design changes delayed completion of the station and the shed. In 1907 a design competition for a new building to house the Supreme and Exchequer Courts and the Railway Commission had been awarded to Edward Maxwell, but the project was not carried out. Instead the government decided to place the Railway Commission on three floors of the station. To accomplish this, major changes were made to the plans in August 1909. These added a courtroom, library and commissioners' offices (each with fireplace and private washroom), and eliminated the light well under the dome. An extra floor was added between the waiting room and concourse to house the Grand Trunk divisional offices.

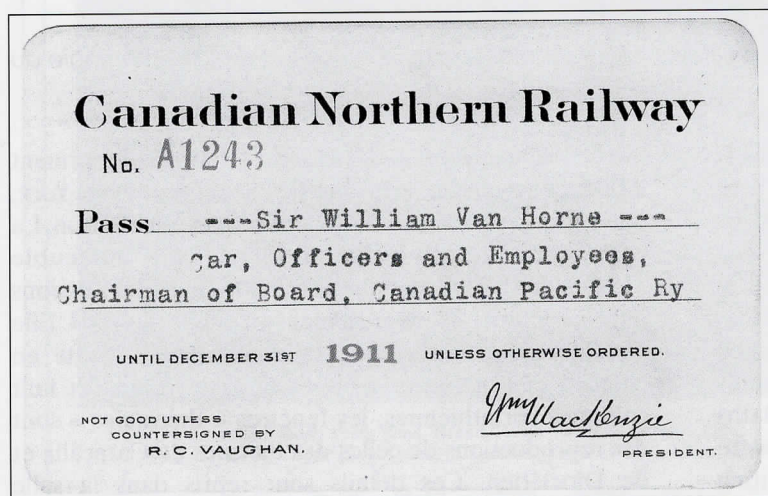
Another change in the design of the Ottawa station in June 1910 called for the replacement of the

La conception de la gare d'Ottawa est largement influencée par celle de la gare Pennsylvania, à New York, due à Charles McKim et William Symmes Richardson. La version finale de cette dernière, un immeuble monumental, était prévue pour 1906, mais les versions intermédiaires ont été présentées au public dès 1904. Elle possède aussi une grande salle d'attente à voûte en berceau et à nervures croisées de style roman et huit colonnes corinthiennes; les fenêtres « thermales » sont des reproductions de celles des thermes de Caracalla et de Dioclétien. Ces détails sont repris dans la salle d'attente d'Ottawa, dont les dimensions sont de 40 m x 17 m x 23 m de haut (134 ft. by 56 ft. By 75 ft.), soit la moitié de celles de la gare Pennsylvania : 91 m x 34 m x 46 m de haut (330 ft. by 110 ft. by 150 ft high).

Plusieurs importantes modifications du dessin de départ retardent l'achèvement de la gare et de la couverture des quais. En 1907, Edward Maxwell gagne le concours pour le design de l'édifice des cours Suprême et de l'Échiquier et celui de la Commission des chemins de fer, mais le projet n'est pas réalisé. Le Gouvernement décide alors de loger la Commission sur trois étages de la gare. Les changements majeurs apportés aux plans de 1909 comprennent l'ajout d'une salle d'audience, d'une bibliothèque et de commissariats (chacun avec cheminée et salle d'eau privée), mais supprime le puits de lumière sous le dôme. Un étage supplémentaire est ajouté entre la salle d'attente et le hall pour abriter les bureaux de division du GTR.

D'autres changements apportés en juin 1910

3-inch thick Caen Stone interior walls with 2-inch thick Travertine, the building stone of ancient Rome. Ross and MacFarlane had worked with Westinghouse, the consulting engineer for Pennsylvania Station, on the 1907 design for Toronto Union Station, and with the George A. Fuller, general contractor for Pennsylvania Station. Pennsylvania Station was the first American project to import Travertine, used for St. Peters Church and the Colosseum in Rome, Italy. Ross and MacFarlane would have known Richardson from his work on the Bank of Montreal's headquarters, the Mount Royal Club and his membership in the Province of Quebec Association of Architects. In the end, a cleverly crafted imitation Travertine was used, created from dyed plaster. The waiting room columns were also imitation travertine on metal frames and lath with plaster capitals, instead of stone. Both features were identical to New York's Pennsylvania Station, completed in September 1910. Two Travertine columns on the grand staircase and Travertine panels for the concourse walls were specified later in 1910.



After further government-imposed changes to the Board of Railway Commissioners' courtroom, a government waiting room with Marble fireplace, and changes to accommodate a bank on the ground floor, the station building was handed over to the railway in October 1911. The train shed was further delayed by a last-minute decision by the Grand Trunk that the CPR through track should be outside the shed with no platform. This wasted their investment in the retaining wall. The roof would not be extended over this eighth track until 1920.

The station had an imposing foyer for the Rideau Street entrance, with a second high-ceilinged foyer below it for the pedestrian tunnel to connect to the Chateau Laurier. A grand marble-lined staircase led down to the main waiting room, which had a 75-foot ceiling and was lit by eight large semicircular windows. Beyond the waiting room was the ticket lobby, which lead to the departure

prévoient le remplacement des murs intérieurs initialement en pierre de Caen de 3 pouces d'épaisseur par du travertin de 2 pouces, la pierre de construction dans l'ancienne Rome. Ross et MacFarlane ont travaillé avec Westinghouse, l'ingénieur consultant pour la gare Pennsylvania, au design de la gare Union de Toronto de 1907, et avec George A. Fuller, entrepreneur général de la gare Pennsylvania. Cette gare est le premier projet américain à nécessiter l'importation de travertin tel celui de la basilique St-Pierre et du Colisée de Rome. Ross et MacFarlane connaissent Richardson par ses travaux au siège social de la Banque de Montréal et au Club Mont-Royal, et parce qu'il est membre de l'Association des architectes de la province de Québec. Finalement, on utilisera une imitation habile de ce travertin réalisée en plâtre teint. Les colonnes de la salle d'attente seront aussi en imitation de cette matière sur une structure métallique et lattis, et décorées de chapiteaux en plâtre au lieu de pierre; le même principe a été utilisé à la gare Pennsylvania de New York, achevée en 1910. Deux colonnes en travertin du grand escalier et les panneaux de travertin du hall seront commandés fin 1910.

The Canadian Northern Railway would also use the new Central Station, this pass was issued to W. C. Van Horne in 1911. CRHA Archives, Fonds Ritchie.

Le Canadian Northern Railway veut aussi profiter de la nouvelle gare Centrale. Ce laissez-passer est émis pour W. C. Van Horne en 1911. Archives de l'ACHF, fonds Ritchie.

Après de nouveaux changements imposés par le gouvernement à la salle d'audience de la Commission des chemins de fer, la construction d'une nouvelle salle d'attente pour le gouvernement dotée d'un foyer en marbre et l'aménagement du rez-de-chaussée pour recevoir une banque, le bâtiment est remis à la compagnie en octobre 1911. La couverture des quais est cependant reportée à la dernière minute par décision du GTR, qui veut que la voie du CPR soit sans quai et en dehors de la couverture, même si cela équivaut à avoir bâti un mur de retenue pour rien. La couverture des quais ne sera complétée qu'en 1920.

La gare présente un imposant foyer dans l'entrée de la rue Rideau et un second en-dessous, avec un haut plafond, dans le passage souterrain partant du Château Laurier. Un grand escalier bordé de marbre conduit à la salle d'attente principale de presque 23 m (75') de haut, éclairée par huit grandes fenêtres semi-circulaires.

concourse. The passenger platforms served the eight tracks. The waiting room and concourse were similar in size, 134 feet by 56 and 130 feet x 60.

The station building was opened to the public as 'Grand Trunk Central Station' on 1 June, 1912, the last day before the city's agreement for a fixed assessment would be cancelled. The delay had to do with plans by Charles Hays for a grand opening of both hotel and station, and one more attempt to get the city and federal government to remove the canal warehouses and beautify the west bank.

L'espace suivant est occupé par la billetterie, par où l'on accède au hall des départs. De là, on atteint les quais pour les huit voies. La salle d'attente et le hall sont de dimensions presque identiques : 40 m x 17 m (134 ft. by 56 ft.) et 39 m x 18 m (130 ft. x 60 ft.).

Le bâtiment est ouvert au public sous le nom de « gare Centrale du Grand Trunk » le 1er juin 1912, un jour avant que l'entente avec la Ville ne prenne fin. Ce retard est dû aux plans de Charles Hays, qui voulait inaugurer en grande pompe la gare et l'hôtel en même temps, et essayait toujours de convaincre la Ville et le gouvernement fédéral d'enlever les entrepôts et d'embellir la berge ouest du canal.



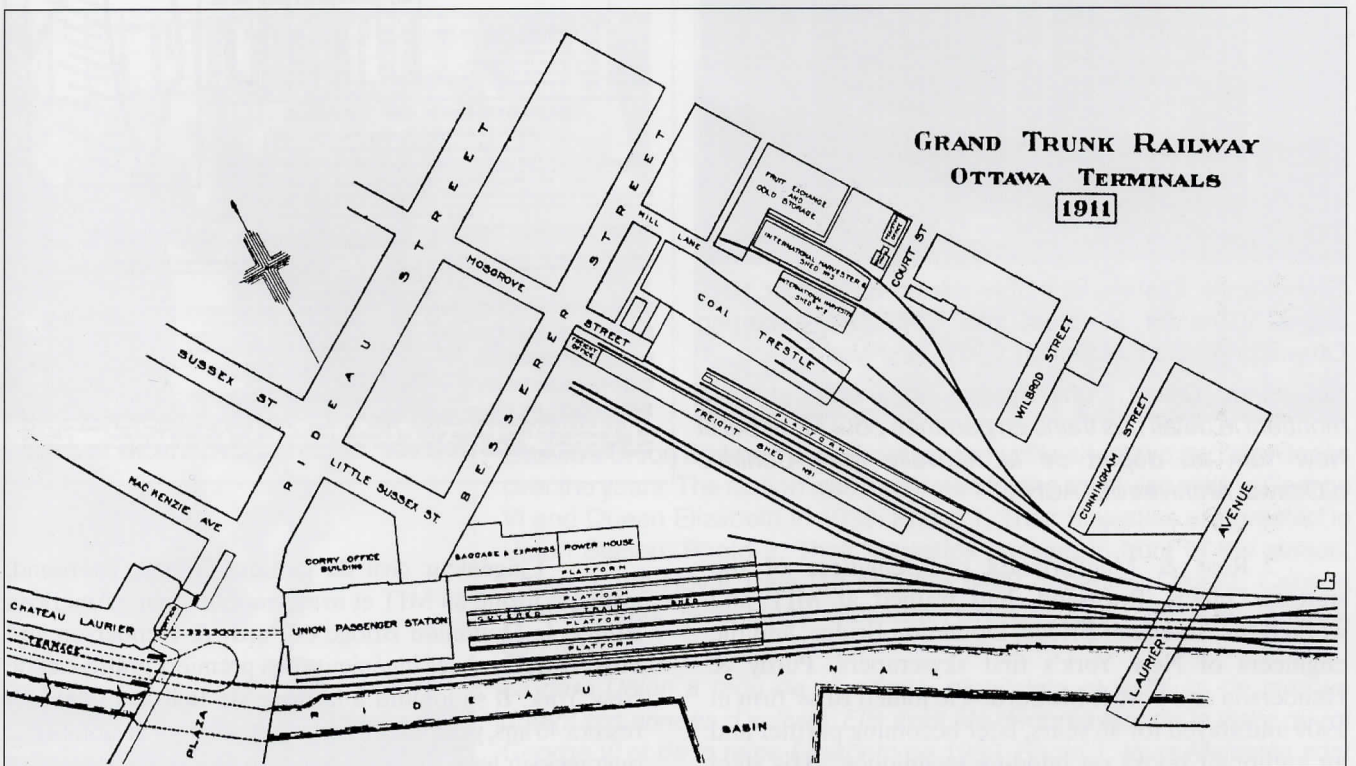
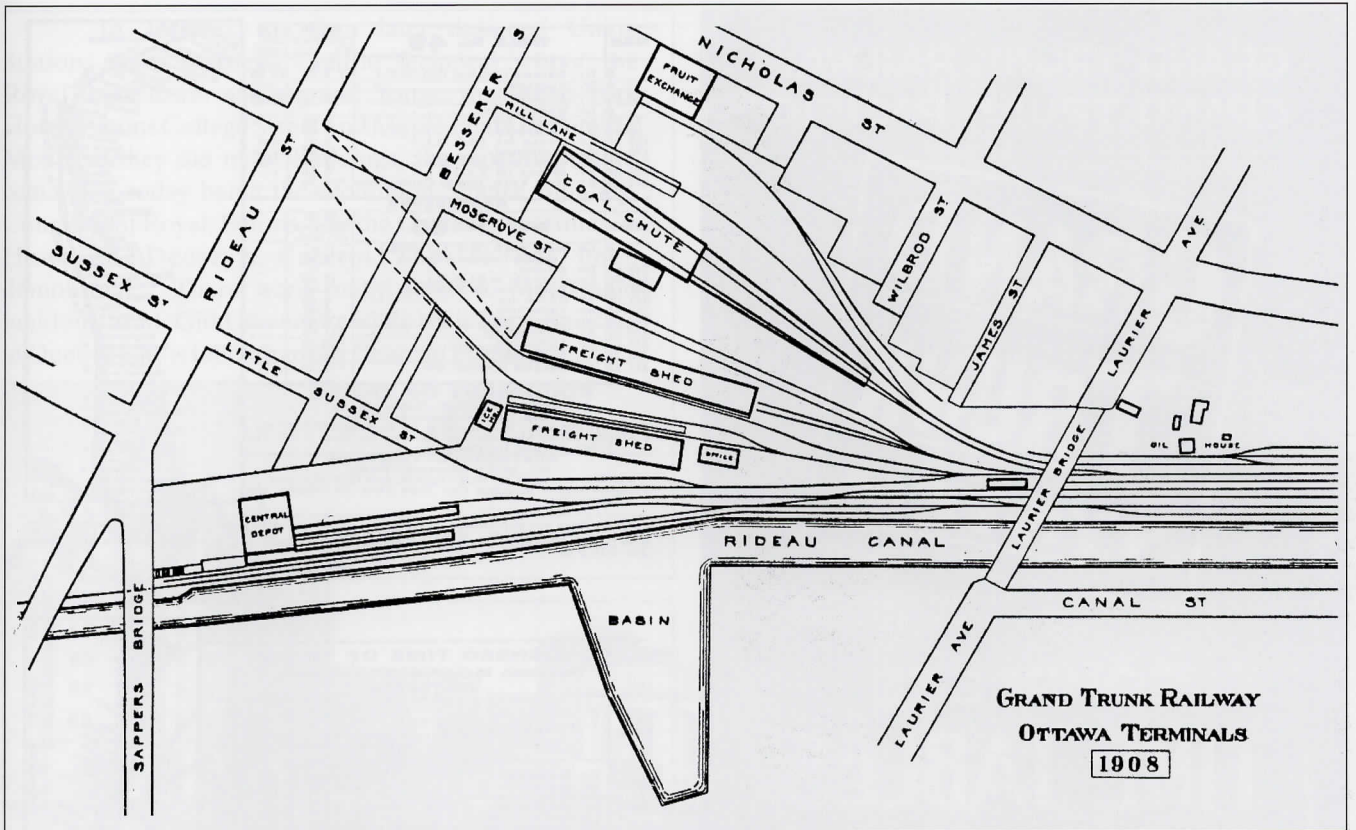
Grand Trunk Central Station as opened in 1912. Library and Archives Canada.

La gare Centrale du Grand Trunk lors son inauguration en 1912. Bibliothèque et Archives Canada.

The Great Hall, Ottawa Union Station. Canada Science and Technology Museum, CN Collection 001104.

Le grand hall de la gare Union à Ottawa. Musée des sciences et de la technologie du Canada, collection CN 001104.





GRAND TRUNK RAILWAY GRAND TRUNK PACIFIC

TIME TABLES SUBJECT TO
CHANGE WITHOUT NOTICE

GRAND
TRUNK
SYSTEM

THE ONLY ALL CANADIAN
TRANSCONTINENTAL ROUTE

COMPLETE TIME TABLES

FOR CONTENTS, SEE PAGE 4
INDEX TO STATIONS, PAGES 5-10

DOUBLE TRACK
AND SOLID TRAINS
BETWEEN
CHICAGO, MICHIGAN
ONTARIO AND
NEW YORK AND
PHILADELPHIA
VIA
NIAGARA FALLS

ONLY
DOUBLE TRACK
RAILWAY
BETWEEN
MONTREAL, TORONTO
AND OTHER
PRINCIPAL CITIES
IN CANADA

OCT. 6th, 1912

Grand Trunk System timetable issued 6 October 1912 shows trains for Montreal and New York departing Ottawa's new Central Station. CRHA Archives.

Horaires du Grand Trunk System du 6 octobre 1912 montrant le détail des trains en partance pour Montréal et New York au départ de la nouvelle gare Centrale d'Ottawa. Archives de l'ACHF.

Ross & MacFarlane's civil engineer of the station, Gilbert Townsend, had trained at MIT and worked for American Bridge, Dominion Bridge, and the engineers of New York's first skyscrapers, Purdy & Henderson and Post & McCord. He joined Ross' firm in 1909 and stayed for 46 years, later becoming partner and an author of books on building techniques. His steel frame designs for the Chateau and the station were the most elaborate yet built in Ottawa. The station design included many truss bridge members above its vast waiting room and concourse ceilings.

TABLE No. 49

Miles		26-30 Express Ex. Sun.	126 Sun. only
0	Lv. Ottawa (Central Stn.) (E.T.)	† 5.00	‡ 6.29
55.34	Lv. Rockland	† 6.15	‡ 7.44
55.34	Lv. Alexandria	† 6.15	‡ 7.44
78.35	Lv. Hawkesbury	6.55	7.24
83.70	Lv. Valleyfield	7.10	7.39
127.36	Lv. Noyan Jct. (R.R.R.)	10.55	Note
170.36	Ar. Burlington	8.20	⊙
322.36	Ar. Troy (B. & M.R.R.)	6.55	.....
328.36	Ar. Albany (N.Y.C.)	* 7.26	.....
471.36	Ar. New York, Grand Central Stn.	A.M.	.....

TABLE No. 50

Miles		29-21 Express ex. Sun.	P.M.
0	Lv. New York (N.Y.C.) (E.T.) Grand Central Station	* 7.45	.....
143.00	Lv. Albany	12.00	.....
149.00	Lv. Troy (B. & M.R.R.)	4.35	.....
301.00	Lv. Burlington (R.R.R.)	5.55	.....
344.00	Ar. Noyan Jct.	8.27	.....
387.66	Ar. Valleyfield	* 8.30	.....
393.01	Ar. Coteau Jct.	11.05	.....
429.57	Ar. Hawkesbury	*10.00	.....
416.02	Ar. Alexandria	11.20	.....
455.26	Ar. Rockland	*11.30	.....
471.36	Ar. Ottawa (Central Stn.)	A.M.	.....

EQUIPMENT OF TRAINS

SOUTHBOUND—Table No. 49

No. 26-30—Express—Daily

Via G.T. Ry. Sys., R.R.R., B. & M.R.R. and N.Y.C. Ry.

Pullman Buffet Sleeping Car Ottawa to New York via
Noyan Jct. and Burlington.

NORTHBOUND—Table No. 50

No. 29-21—Express—Daily

Via N.Y.C. B. & M.R.R., R.R.R. and G.T. Ry. Sys.

Pullman Buffet Sleeping Car New York to Ottawa via
Noyan Jct.

Train signs are as follows: *Daily. †Daily except Sunday. ‡Eastern Time. Light Type, A.M. time. Heavy type, P.M. time. NOTE: On Saturdays, 6.55 p.m. on Sundays will wait for connection of Train No. 126 from Ottawa due Coteau Jct. 7.10 p.m.

25

CONDENSED TIME OF TRAINS Between Montreal and Ottawa

WESTBOUND

Miles	TABLE No. 51	21		23		25		27	
		Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.
		Daily	ex. Su.	ex. Su.	ex. Su.	Daily	Daily	Daily	Daily
0	Lv. Montreal	* 8.15	† 9.30	‡ 13.55	* 8.00				
37.85	Ar. Coteau Jct.	9.10	10.20	4.47	8.55				
53.39	Ar. Glen Robertson	9.45	5.18	10.26	10.26				
60.94	Lv. Alexandria	10.00	11.05	5.33	9.40				
93.75	Lv. South Indian	10.52	10.52	6.25	10.34				
116.20	Ar. Ottawa (Central Stn.)	*11.30	†12.15	17.10	*11.15				

EASTBOUND

Miles	TABLE No. 52	22		24		26		28	
		Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.	Pass.
		Dly.	ex. Su.	ex. Su.	only	only	only	only	only
0	Lv. Ottawa (Central Stn.)	* 8.30	† 9.15	15.00	15.00	† 8.00			
22.45	Ar. South Indian	9.06	3.48	15.39	5.35	8.39			
55.26	Lv. Alexandria	10.15	4.43	16.23	6.40				
62.81	Ar. Glen Robertson	10.14	4.57	16.25	6.42	9.53			
78.35	Ar. Coteau Jct.	10.45	5.30	6.45	7.10	10.20			
116.20	Ar. Montreal	†11.45	†6.30	†7.45	†15.11	11.15			

EQUIPMENT OF TRAINS

WESTBOUND—Table No. 51

No. 21—Passenger—Daily

Pullman-Parlor Car and Through Coach Montreal to Ottawa.

No. 23—Passenger—Daily, Except Sunday

Parlor-Library-Buffet Car and Through Coach Montreal to Ottawa.

No. 25—Passenger—Except Sunday

Pullman Observation Parlor-Buffet Car and Through Coach Montreal to Ottawa.

No. 27—Passenger—Daily

Pullman Observation Parlor-Buffet Car and Through Coach Montreal to Ottawa.

EASTBOUND—Table No. 52

No. 22—Passenger—Daily

Pullman Observation Parlor-Buffet Car and Through Coach Ottawa to Montreal.

No. 24—Passenger—Except Sunday

Pullman Observation Parlor-Buffet Car and Through Coach Ottawa to Montreal.

No. 26—Passenger—Daily, except Sunday

Parlor-Library-Buffet Car Ottawa to Montreal.

No. 28—Passenger—Sunday only

Parlor-Library-Buffet Car Ottawa to Montreal.

No. 28—Passenger—Except Sunday

Pullman Parlor Car Ottawa to Montreal.

Train signs are as follows: *Dly. †Dly. ex. Su. ‡Will stop on Sundays and week-days to let off passengers from points west of Coteau Junction on the Eastern Division. ⊙ Stops on Sundays only. x Will stop Saturdays and Sundays. □ Stops on Sundays, also stops on week-days for passengers to New York. For local times see Tables 155, 156, 151 and 152.

36

L'ingénieur civil de la gare, Gilbert Townsend, avait été formé au MIT et avait travaillé pour l'American Bridge, la Dominion Bridge et Purdy & Henderson and Post & McCord, les ingénieurs des premiers gratte-ciel de New York. Il se joindra à la firme de Ross en 1909 et y restera 46 ans, y deviendra associé et publiera de nombreux ouvrages sur les techniques de construction. Les structures d'acier conçues pour le Château et la gare sont les plus complexes jamais construites à Ottawa. Son design de la gare inclut de nombreuses fermes et membrures dans les plafonds de la vaste salle d'attente et du hall.

In Toronto, the firm later designed Union Station, Arena Gardens, Central Technical School, the Royal Bank tower at King and Yonge, the Royal York Hotel, Eatons College Street and Maple Leaf Gardens. In Montreal they did many buildings, the most important remaining today being the Dominion Square Building, Cours Mont Royal, Eatons, and the Chateau Apartments. However, Décarý's Capitol Theatre has been demolished. There were many Ross & Macdonald buildings at McGill University, while their Price Building in Quebec City is taller than the Chateau Frontenac.

Plus tard à Toronto, la firme Ross & Macdonald concevra la gare Union, l'aréna Gardens, la Central Technical School, la tour de la Banque royale au coin des rues King et Yonge, l'hôtel Royal York, le magasin Eaton de la rue College et le Maple Leaf Gardens. À Montréal, elle construira quantité d'édifices parmi lesquels on retient le Dominion Square, les Cours Mont-Royal, le Centre Eaton, les appartements Le Château, sans compter bien des constructions de l'Université McGill. Le théâtre Capitol de Décarý a toutefois été démoli. À Québec, on leur doit l'édifice Price, plus haut que le Château Frontenac.



Union Station and the Chateau Laurier Hotel in the 1930's.

La gare Union et l'hôtel Château Laurier dans les années 30.



Ottawa's Union Station played host to many official visitors and dignitaries over the years. The station was decorated for the royal visit of King George VI and Queen Elizabeth in 1939. Photo 1, Their Majesties are greeted in Union Station; Photo 2, Their Majesties passing in front of the station; Photo 3, the Royal Train led by CNR 6400 departing Ottawa. Canada Science and Technology Museum, CN Collection 002908, 000983, 000577.

La gare Union a reçu de nombreux dignitaires et visiteurs de marque durant ses années d'activité. Elle avait été décorée lors de la visite du roi George VI et de la reine Élisabeth en 1939. Photo 1, leurs Majestés sont accueillies à la gare Union. Photo 2, elles passent devant la gare. Photo 3, le train royal au départ d'Ottawa avec en tête la locomotive 6400 du CNR. Musée des sciences et de la technologie du Canada. Collection CN, 002908, 000983, 000577.

In Ottawa the firm expanded the Daly department store building, opposite Union Station, to 2.5 times its original size and built the Lord Elgin Hotel in 1941. Projects in the Maritimes included Saint John's Admiral Beatty Hotel and the rebuilding of Halifax with its hydrostone houses after the 1917 explosion. In the west, their railway hotels are landmarks in Winnipeg, Regina, and Edmonton.

Two members of the project, including the onsite supervising architect, joined the Department of Public Works, Thomas Dunlop Rankin eventually becoming Assistant Chief Architect and Gustave Brault Chief Architect. They influenced the use of the Chateau style with copper roofs for many government buildings.

Twice as many buildings by them were chosen for the Royal Architectural Institute of Canada's Millennium Celebration as any other firm from the first half of the 20th century. They also won RAIC gold medals for Toronto's Royal York Hotel in 1930, (the first one ever awarded), and Montreal's Holt Renfrew store in 1937.

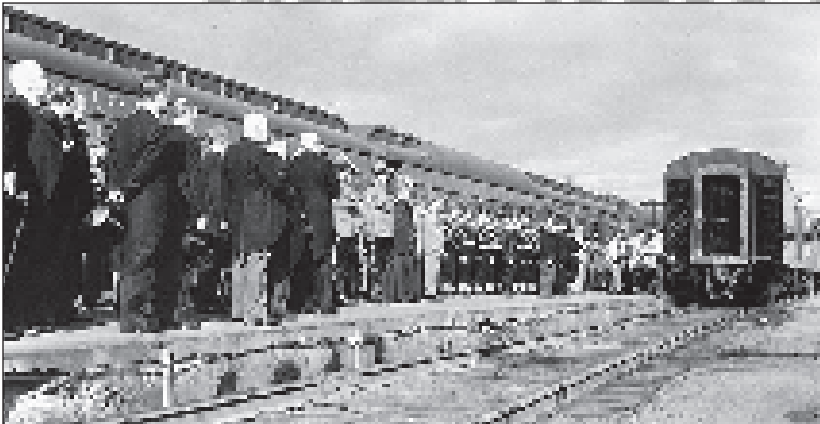
Others besides Hays did not survive to see the station open. Most American architects who inspired the design had died: Bradford Lee Gilbert died in September

À Ottawa, la firme Ross & Macdonald augmentera l'édifice Daly de 2,5 fois sa taille originale et bâtera l'hôtel Lord Elgin en 1941. Dans les Maritimes, elle construira l'hôtel Admiral Beatty à Saint John et participera à la reconstruction d'Halifax en bâtissant le quartier Hydrostone après l'explosion de 1917. Dans l'Ouest, les hôtels construits pour les compagnies ferroviaires à Winnipeg, Regina et Edmonton demeurent des points d'intérêt célèbres.

Deux membres du projet, dont l'architecte chargé de la supervision des travaux, se sont joints au ministère des Travaux publics : Thomas Dunlop Rankin, qui deviendra architecte assistant-chef, et Gustave Brault, chef architecte. Ils influenceront beaucoup l'utilisation des toitures en cuivre et du style château dans beaucoup d'édifices gouvernementaux.

Lors des célébrations du Millénaire, l'Institut royal d'architecture du Canada (IRAC) a sélectionné deux fois plus d'édifices de la firme que de toute autre entreprise de la première moitié du XXe siècle. Elle a remporté la première médaille d'or attribuée par l'IRAC pour l'hôtel Royal York de Toronto en 1930 et une autre pour le magasin Holt Renfrew en 1937.

D'autres que Hays n'ont pas vécu assez longtemps pour voir l'inauguration de la gare. Ainsi, la plupart des architectes américains sont morts avant : Bradford Lee Gilbert en septembre 1911;



Ottawa Union Station also played a role in the 'final journey' of many dignitaries; this is the Funeral Train of William Lyon Mackenzie King in 1950. Library and Archives Canada C075207.

La gare Union a été aussi le témoin du « dernier voyage » de plusieurs dignitaires; ici, le train funéraire de William Lyon Mackenzie King en 1950. Bibliothèque et Archives Canada C075207.



A streetcar loads passengers in front of Union Station circa 1950. Canada Science and Technology Museum, CN Collection 000652.

Un tramway prend des passagers devant la gare Union aux environs de 1950. Musée des sciences et de la technologie du Canada, collection CN 000652.

1911, Charles McKim in 1909, John Carrère in a traffic accident in 1911, and Daniel Burnham, (creator of Chicago's White City at the 1893 Columbian Exposition, the Washington plan, and its Union Station), on 1 June, 1912, the day Ottawa's station opened^{xxvii}. Hays' ghost is still said to stalk the Chateau Laurier, and the station has a ghost too, a former railway official named Leduc.



A 1950 aerial view showing Union Station, the Chateau Laurier Hotel, railway yard and freight sheds. Canada Science and Technology Museum, CN Collection 002815.

Vue aérienne en 1950 de la gare Union, de l'hôtel Château Laurier, de la cour de triage et des entrepôts. Musée des sciences et de la technologie du Canada, collection CN 002815.



It's 24 April 1955 and Canadian Pacific Railway's 'The Canadian', on its inaugural run has just left Ottawa's Union Station and will soon cross the Alexandra Bridge into the Province of Quebec. Author's collection.

Le 24 avril 1955, le premier train du CPR, The Canadian, quitte la gare Union d'Ottawa et se prépare à traverser le pont Alexandria vers le Québec. Collection de l'auteur.

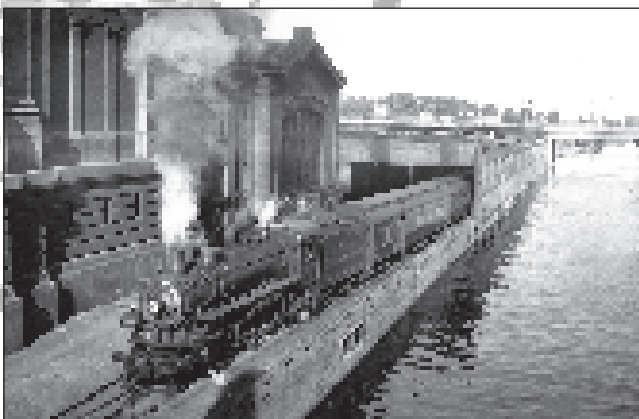
^{xxvii} Two other leaders of the style had died earlier, Charles B. Atwood in 1895, Burnham's lieutenant and designer of the railway station at the Chicago fair, and Stanford White, McKim's partner, in 1905.

Charles McKim en 1909; John Carrère dans un accident de circulation en 1911 et Daniel Burnham – créateur de la ville blanche de Chicago, du plan d'urbanisme de Washington et de sa gare Union – le 1er juin 1912, jour de l'inauguration^{xxvii}. Le fantôme de Hays hante le Château Laurier et la gare a aussi son fantôme, un ancien officiel des chemins de fer nommé Leduc.



Princess Elizabeth and the Duke of Edinburgh lay a wreath at the National War Memorial, Ottawa Union Station is in the background. Canada Science and Technology Museum, CN Collection 003758.

La reine Élisabeth et le duc d'Édimbourg déposant une couronne au Mémorial du monument commémoratif national de guerre; la gare Union en arrière-plan. Musée des sciences et de la technologie du Canada, collection CN 003758.



Canadian Pacific G5b 4-6-2 1231, a 1946 MLW product, hauls a northbound train on one of two through tracks at Ottawa Union Station in the 1950's. David Shaw.

La locomotive du CP G5b 4-6-2 no 1231, construite par le MLW en 1946, tire un train en direction nord sur l'une des deux voies qui traversent la gare Union d'Ottawa dans les années 50. David Shaw.

^{xxvii} Deux autres spécialistes de ce style étaient morts plus tôt : Charles B. Atwood en 1895, bras droit de Burnham et concepteur de la gare de l'exposition de Chicago, et le partenaire de McKim, Stanford White, en 1905.

After 54 years the station closed on 31 July, 1966 when the National Capital Commission opened a new station in Alta Vista. From Central Depot's opening on 28 September, 1896, there had been a central station in the heart of Ottawa for nearly 70 years. At the 100th anniversary in 2012, many now believe that removal of the downtown station with its grade-separated rail access line to be the greatest mistake of French urban planner Jacques Gréber and the federal government's National Capital Plan of 1950.

Despite plans for its demolition, the station building has survived, first as the Centennial Centre during the celebrations of 1967, and since 1968, as the Government Conference Centre. It can host about 1,200 meetings a year in its various meeting rooms, including the former waiting room, now called the Great Hall. Proposals for its future have included Canada's Sports Hall of Fame, the Canada History Centre, and a rehearsal and performance space for the National Arts Centre. It may even house the Senate, during upcoming Centre Block reconstruction on Parliament Hill.

La gare a fermé après 54 ans d'activité, le 31 juillet 1966, quand la Commission de la capitale nationale a ouvert une nouvelle gare à Alta Vista. On peut dire que depuis l'ouverture du Dépôt central le 28 septembre 1896, il y a eu une gare au centre d'Ottawa pendant près de 70 ans. Lors du centenaire de l'édifice en 2012, la plupart ont convenu que la plus grande erreur commise par l'urbaniste français Jacques Gréber et la Commission de la capitale nationale dans son plan de 1950, avait été de retirer l'accès du réseau ferroviaire à une gare centrale.

Malgré plusieurs projets de démolition, le bâtiment de la gare a survécu, d'abord comme Centre du centenaire lors des célébrations de 1967 et depuis 1968, comme Centre de conférences du gouvernement. Il est l'hôte de près de 1200 manifestations chaque année dans ses différentes salles, comme le grand hall et l'ancienne salle d'attente. Pour l'avenir, on propose d'en faire le Temple de la renommée des sports du Canada, le Centre d'histoire du Canada et un lieu de répétition et de spectacles pour le Centre national des arts. Il pourrait même abriter le Sénat durant sa reconstruction sur la Colline parlementaire.

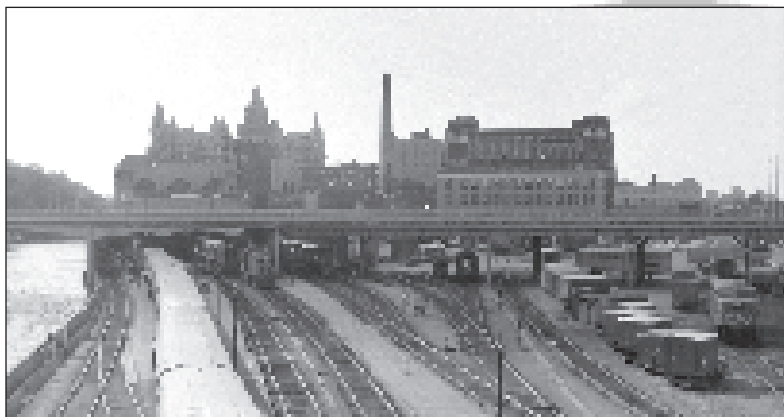


Just prior to the closing of Ottawa Union Station in 1966, the National Capital Commission took a series of photos to document the scene. Below we see the ticket lobby, Rideau Street entrance lobby, waiting room and departure concourse.

Peu avant la fermeture de la gare Union en 1966, la Commission de la capitale nationale prend une série de photos pour documenter les lieux. Ci-dessous on peut voir la billetterie, le hall d'entrée rue Rideau, la salle d'attente et le hall des départs.

For the past eleven years Union Station/the Government Conference Centre has been one of the most popular buildings at Doors Open Ottawa, held in early June, as the public seldom get to see the interior. This year special exhibits were mounted to commemorate the 100th anniversary, which fell on the same weekend as Doors Open. Although extensive maintenance is required, there is still hope that eventually the building will be given a more public role and its grand interior restored closer to its original appearance.

Durant les onze dernières années, la gare Union/le Centre de conférences du gouvernement a été l'un des bâtiments les plus visités durant les portes ouvertes de la Ville d'Ottawa, début juin, le public ayant rarement l'occasion d'en admirer l'intérieur. Cette année, une exposition spéciale a été réalisée pour commémorer son 100e anniversaire, qui tombe la même fin de semaine que celle des portes ouvertes. Bien que l'édifice exige beaucoup d'entretien, il faut espérer qu'il retrouvera une fonction plus publique et que ses magnifiques décorations intérieures seront restaurées pour leur redonner leur apparence originale.



An overall view of the tracks leading into Central Station some two months before closing on 31 July 1966. Photo, Thomas J. Garrett.

Vue générale des voies entrant dans la gare Centrale environ deux mois avant sa fermeture le 31 juillet 1966. Photo Thomas J. Garrett.

BACK COVER TOP: Our regular contributor Bob Sandusky is not overly happy with this image shot with Kodachrome 10 (slow speed) film. Nevertheless this classic image is worth reproducing in the context of the Ottawa Central Station feature article. It's December 13, 1958 and OTC car 801 (Ottawa Car 1924-25) pauses in front of Ottawa's Union Station. Within a year Ottawa trams would be gone, so would the station (as a railway terminal) eight years later. Robert Sandusky.

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : *Notre collaborateur émérite, Bob Sandusky, nous a dit qu'il n'était pas trop fier de cette photo qu'il a prise le 13 décembre 1958 à l'aide d'un film à basse vitesse Kodachrome 10. Toutefois, nous sommes d'avis que cette image historique doit être montrée. Le tram 801 de la Ottawa Car Co (OTC), construit en 1924-1925, est à l'arrêt devant la gare Union. Dans moins d'un an, les tramways d'Ottawa auront cessé de circuler et huit ans plus tard, la gare sera fermée et utilisée à d'autres fins. Robert Sandusky.*

BACK COVER BOTTOM: Almost to its fiftieth year, on Friday, May 11, 1962, it's just another afternoon at Ottawa Union Station. Meanwhile, the tulips on Confederation Square are ablaze with colour and two Ottawa Transportation Commission 45-S Twin Coaches and a GM TDH-5105 ply their trade. In some respects, the side of the station was more impressive than the front! Bill Linley.

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : *La gare Union, près de 50 ans après sa construction, le 11 mai 1962, par un bel après-midi ensoleillé. Les tulipes du parc de la Confédération sont en fleur et trois autobus de la Ottawa Transportation Commission attendent les passagers. Certains prétendent que le côté de la gare est une plus belle réussite architecturale que sa devanture! Bill Linley.*

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit canadianrailwayobservations.com

Pour des nouvelles concernant le chemin de fer canadien, s'il vous plaît visitez le:

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



Canadian Rail

110, rue St. Pierre, St.-Constant, Quebec
Canada J5A 1G7

Postmaster: If undelivered within 10 days,
return to sender, postage guaranteed.

