

CPR's Minto Subdivision, Cap Rouge Viaduct; Photo Gallery; Heritage Business Car

La sous-division Minto du CP, le viaduc de Cap Rouge, galerie de photos, le patrimoine ferroviaire

# Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 556 • SEPTEMBER - OCTOBER • 2013





# 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

CPR's Minto Subdivision in New Brunswick, by Omer Lavallee.....	187
Stan's Photo Gallery, by Stan Smail.....	201
The Cap Rouge Viaduct, by Denis Fortier and friends.....	211
Heritage Business Car .....	225

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 2013:

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, Denis Vallières et Gilles Lazure

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: On a cold and frosty morning on New Year's Day 1951, 4-4-0 144 awaits duty as the power for train 160 to Norton. The 160's trainman buttons his uniform coat as he strides forward to move 144 off the shop track at Chipman, New Brunswick and onto the cars that will become today's mixed train to Norton. The vintage water tank at Chipman is noteworthy as it is not enclosed to prevent freezing. Ronald Ritchie.

BELOW: The Washademoak drawbridge at Mile 69.5 between Norton and Chipman; this photo was taken from the rear of the train on May 25, 1949. The swing bridge is in the foreground before the lattice truss span. CRHA Archives, Fonds Toohey, 49-265

PAGE COUVERTURE : Par un froid matin du Premier de l'an 1951, la locomotive 144 du CP, une 4-4-0, est en attente pour amener son train mixte 160 vers Norton. Le conducteur attache son manteau alors qu'il se dirige vers la 144 qui est sur la voie des ateliers de Chipman, Nouveau-Brunswick. L'ancien château d'eau de Chipman n'avait pas été recouvert pour empêcher le gel. Ronald Ritchie.

CI-DESSOUS: Photo du pont-levis de Whashademoak prise le 25 mai 1949 à partir de l'arrière d'un train. Ce dernier est à l'avant-plan et le pont en treillis métallique à l'arrière-plan. Archives ACHF, Fonds Toohey, 49-265.



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](http://www.exporail.org) or by telephone at (450) 638-1522



# 50 Years Since the Abandonment of the CPR's Minto Subdivision

By Omer Lavallee

French Version, Jean-Maurice Boissard

# Cinquante ans après l'abandon de la division Minto par le CPR

Par Omer Lavallee

Version française : Jean-Maurice Boissard

Fifty years ago the Canadian Pacific Railway abandoned a 25.5 mile section of the Minto Subdivision between Norton and Young's Cove Road in New Brunswick; the official end of service took place on September 1, 1963. Because of two weight restricted bridges, the Minto Subdivision was served by a trio of 4-4-0s right to the end of steam! As a result, the venerable 29, 136 and 144 survived and are extant today. This is the story of the Minto Subdivision, the original article appeared in Canadian Rail No. 150, December, 1963, and it has been expanded with additional photos to commemorate this anniversary.



Omer dared Ron Ritchie to take this photo of him while riding the 'Minto Mixed'. Ronald Ritchie

Omer a demandé à Ron Ritchie de prendre cette photo de lui à bord du train mixte de Minto. Ronald Ritchie

Il y a 50 ans, le Canadien Pacifique (CP) abandonne une section de 41 km (25,5 milles) de la division Minto entre Norton et Youngs Cove Road au Nouveau-Brunswick, le service prenant fin officiellement le 1er septembre 1963. Cette division est exploitée jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur par un trio de machines 4-4-0 à cause d'une limitation de charge sur deux ponts, tant et si bien que les vénérables numéros 29, 136 et 144 ont survécu jusqu'à maintenant.

Voici l'histoire de la division Minto selon l'article original de l'époque paru dans le Canadian Rail 150, en décembre 1963, agrémenté ici de plusieurs photos pour commémorer cet anniversaire.

## History

The story of the Norton - Chipman Railway goes back to 1871, when the Government of New Brunswick issued a charter to the Central Railway Company permitting it to build from Fredericton to Grand Lake, thence to a point on the Intercolonial Railway between Apohaqui and Salisbury, New Brunswick. As was usual in the case of smaller railways, several years were lost at the beginning in seeking and gaining financial support and a decade and a half elapsed before construction started in 1887. Fifteen miles of track were laid in that year, extending from Norton to Annandale (later Annidale); in the following year, a further 23 miles were added, bringing the railhead to Coal Creek. In 1889, the complete 44.66-mile railway opened through to Chipman. Two years earlier, the Central Railway had purchased the St. Martins & Upham Railway, which it operated until 1897 as its 'Southern Division'. The Norton - Chipman portion was known, during this period, as the 'Northern Division'.

## L'histoire

L'histoire du Norton-Chipman Railway remonte à 1871, année où le gouvernement du Nouveau-Brunswick accorde une charte à la Compagnie du Central Railway pour construire une liaison entre Fredericton et Grand Lake, et de là, jusqu'à un point entre Apohaqui et Salisbury au Nouveau-Brunswick. Comme c'est habituellement le cas pour les petits réseaux de l'époque, plusieurs années sont perdues au début à rechercher le financement et il faudra attendre 15 ans avant le début des travaux en 1887. Cette année-là, 24 km (15 milles) de voies sont posées et 37 autres km (23 milles) de voies sont rajoutées pour atteindre Coal Creek. En 1889, les 72 km (44,66 milles) de voies sont terminées pour atteindre Chipman. En 1887, le Central Railway avait acheté le St. Martins & Upham Railway qu'il exploitait comme sa division sud. Durant cette période, la portion Norton-Chipman est connue comme la division nord.



New Brunswick Coal and Railway 4-4-0 1 at Minto, New Brunswick circa 1910; from left to right: Ed Bovne, Fireman; George Yao, Engineer; E. W. Folkins, Trainman (early relative of the famous railway artist); Arthur Barton, Baggage man and W. A. Morrison, Conductor. New Brunswick Museum Archives, 1967.81.21.2d

*La 4-4-0 numéro 1 du New-Brunswick Coal & Railway (NBC&R) aux environs de 1910 au Nouveau-Brunswick. De gauche à droite: Ed Bovne, chauffeur; George Yao, mécanicien-conducteur; E. W. Folkins, agent de train (ancêtre d'un artiste renommé du monde ferroviaire); Arthur Barton, bagagiste, et W.A. Morrison, chef de train. Archives du Nouveau-Brunswick, 1967.81.21.2*



New Brunswick Coal and Railway American style 4-4-0 6 coming into the station at Norton, New Brunswick circa 1912; note the built up flat cars used for hauling coal from the Pennlyn coalfield to be picked up by the Intercolonial Railway and the wooden wedge plow parked behind the train. The bridge at the top of the photo runs north over the Kennebecasis River to Belleisle, Chipman and Minto. The other trackage is Intercolonial Railway's line between Moncton and Saint John. The wooden NBC&R's coal rack for coaling their locomotives; the wooden shop belongs to the NBC&R and survived into 1963. New Brunswick Museum and Archives 1967.81.21.5.; caption information Wendell Lemon

*Sur cette photo prise à Norton aux environs de 1910, on peut voir la 4-4-0 numéro 6 du NBC&R avec des wagons plats rehaussés pour le transport du charbon destiné à l'Intercolonial Railway (ICR). Le pont sur le haut de la photo, enjambant la rivière Kennebecasis va vers le nord en direction de Belleisle, Chipman et Minto. Les autres voies sont celles de la liaison Moncton et Saint-John de l'ICR. On aperçoit les bacs-râteliers en bois de la NBC&R pour l'alimentation en charbon de leurs locomotives; ils survivront jusqu'en 1963. Musées et Archives du Nouveau-Brunswick 1967.81.21.5.; information de la photo : Wendell Lemon*



In 1901, the New Brunswick Coal and Railway Company (NBC&R) was incorporated and in 1903, it purchased the erstwhile Northern Division of the Central Railway Company. In 1905, the NBC&R was sold to the Province of New Brunswick, who appointed Commissioners to operate it. As part of the reorganization, the word 'Company' was dropped from the corporate title. Traffic in these early years was chiefly coal, lumber and lumber products.

The NBC&R was extended from Chipman to Minto in 1905, where connection would later be made with the Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Company (F&GLC&R), which connected South Devon, on the north bank of the Saint John River opposite Fredericton to Minto. After the F&GLC&R was leased by the Canadian Pacific Railway in 1914, the entire section of track from South Devon to Norton became the CPR's Minto Subdivision.

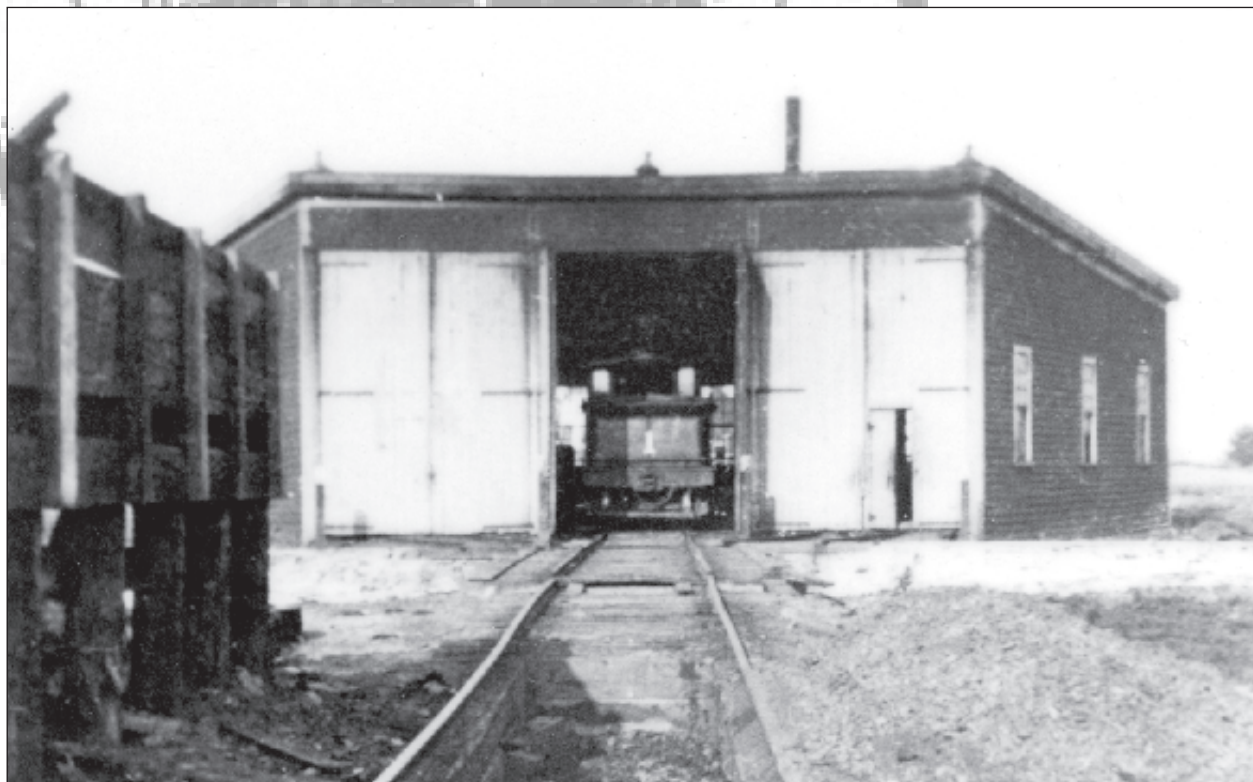
On October 2, 1912 an agreement of lease was signed between the Government of New Brunswick and the CPR, whereby the NBC&R was transferred to the CPR. This agreement, which was confirmed by Order No. 257 of the Privy Council on February 2, 1915, approved the CPR's lease of the line for 999 years. The CPR maintained the NBC&R name to about 1929, known during this period, as the 'Northern Division'.

En 1901, la NBC&R est incorporée et en 1903, elle achète l'ancienne division nord de la Compagnie Central Railway. En 1905, la NBC&R est vendue à la province du Nouveau-Brunswick qui emploie alors des commissaires pour son exploitation, si bien que le mot « Company » est effacé du nom de l'entreprise. Le trafic, à cette époque, consiste essentiellement en transport de charbon, de bois et produits du bois.

La ligne du NBC&R est rallongée de Chipman à Minto en 1905 où le raccordement avec la Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Company (F&GLC&R) sera fait ultérieurement à South Devon, sur la rive nord de la rivière Saint-Jean, de l'autre côté de la ligne Minto-Fredericton. Après la location du F&GLC&R par le CPR en 1914, la section South Devon-Norton devient la division Minto.

Le 2 octobre 1912, une entente est conclue entre le Gouvernement du Nouveau-Brunswick et le CPR pour la location de la ligne entraînant le transfert du NBC&R au CPR. Cette entente est confirmée par l'acte numéro 257 du Conseil Privé le 2 février 1915. On y précise que le CPR loue la ligne pour 999 ans. Le CPR maintient l'identité propre du NBC&R jusqu'en 1929.

Central Railway 4-4-0 1 in the 3 stall engine facility at Minto, New Brunswick circa 1910. Note the coal rack, turntable and ash pit. This three stall facility burned to the ground on September 10, 1910, it was replaced with a two stall facility. The Central Railway locomotives were taken over by the NBC&R about 1905 and kept the same numbers. The earlier railroad names disappeared from correspondence after around 1930. Wendell Lemon collection



La 4-4-0 numéro 1 dans la remise à 3 baies au dépôt de Minto, Nouveau-Brunswick, aux environs de 1910. On remarque les bacs à charbon, le pont tournant et la fosse pour les cendres. Cette remise, rasée par le feu le 10 septembre 1910 est remplacée par une remise à deux baies. Les locomotives du Central Railway passent au NBC&R en 1905 et gardent leur numérotation. Les dénominations des routes antérieures finissent par disparaître aux environs de 1930. Collection Wendell Lemon



The Norton - Chipman line ran geographically more or less north - south; this map situates the line in the Province of New Brunswick. Google maps modified

*La ligne Norton-Chipman s'étend géographiquement plus ou moins du sud vers le nord; cette carte permet de situer la ligne dans la province du Nouveau-Brunswick. Carte Google maps modifiée.*



The Author's first trip to the Minto Subdivision was on May 25, 1949, 136 was the engine in service that day; 136 has just taken water at Perry, N. B. while a crew member checks the valve-gear. CRHA Archives, Fonds Toohey 49-263

*Le premier voyage de l'auteur sur la division Minto a lieu le 25 mai 1949. La numéro 136 qui est de service ce jour là, vient de faire le plein d'eau à Perry, Nouveau-Brunswick, alors qu'un membre de l'équipe inspecte le distributeur. Archives ACHF, Fonds Toohey 49-263*



### Author's experience on the 'Minto'

My own experience with the eastern half of the Minto Subdivision began on a rainy day in 1949, when on a rail 'safari' into the Maritimes accompanied by Canadian Rail's Editor, Anthony Clegg, and Allan Toohey, I disembarked from the CNR Edmundston - Moncton train at Chipman, New Brunswick. We made our way over to the Canadian Pacific station in time to connect with the mixed train for Norton, hauled that day by number 136. In the enginehouse adjacent to the station site (the station had just burned down a short while before and was temporarily replaced by a railway car), we found numbers 29 and 144. Our visit that day was the first of many trips to the Chipman - Norton line, trips which became almost ritual in character, and which extended over the ensuing ten years.

Each time that one of the engines came due for a general overhaul, it was an occasion for apprehension among a gradually-increasing circle of admirers of the three septuagenarian locomotives. Fate, however, was benevolent, and the Canadian Pacific's mechanical department wisely did not try to interfere with the predispositions of destiny. In between the five-year-interval visits to Angus Shops, the locomotives were looked after by the man who operated them - John W. Myers of Norton, New Brunswick - an engineman of the 'old school', who had worked on the line when it was still owned by the NBC&R, and who every inch of railway between Norton and Chipman. It is to Johnny Myers' conscientious care that we owe the fact that these engines remained in service until they could be rescued by the railway museum movement. The veteran engineman applied for his pension when the diesel came, an action that did not surprise his many friends in the least.

### L'expérience de l'auteur à la division Minto

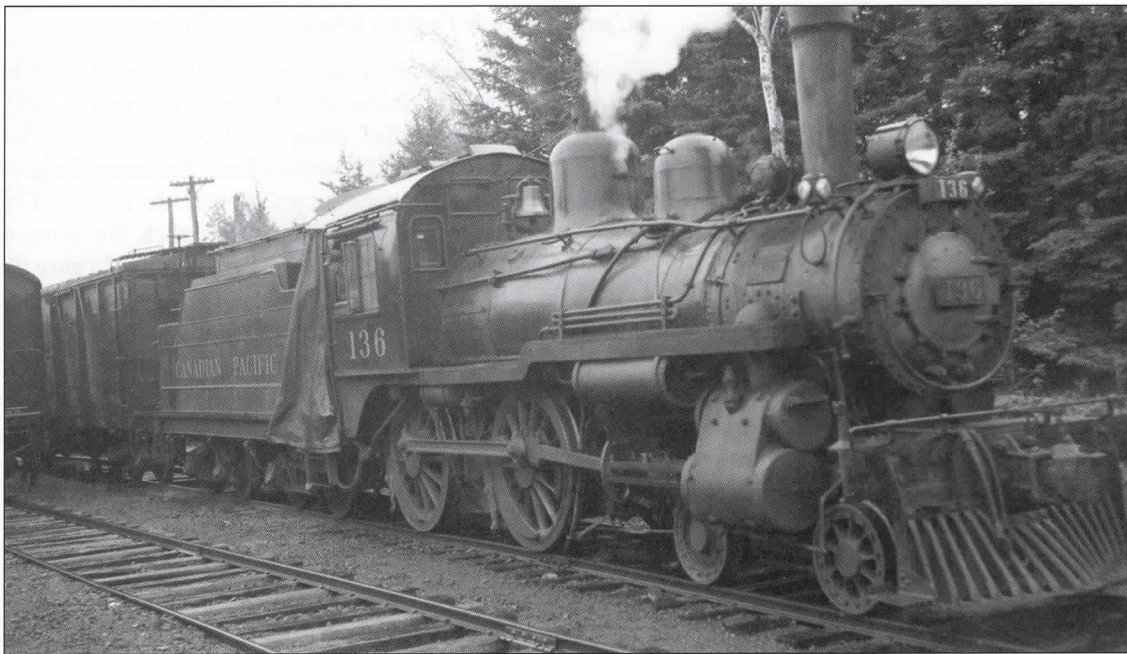
Mon expérience personnelle avec la partie est de la division Minto commence un jour pluvieux de 1949, lors d'un safari photo dans les Maritimes avec les rédacteurs-éditeurs du Canadian Rail, Anthony Clegg et Allan Toohey, en descendant à Chipman du train du CN Edmundston-Moncton au Nouveau-Brunswick. Nous avons planifié notre parcours pour atteindre à temps la gare du CP et prendre le train mixte pour Norton, qui, ce jour-là, est tiré par la numéro 136. Dans l'atelier attendant à la gare (cette dernière ayant brûlé peu de temps avant et ayant été remplacée par une voiture voyageur), nous trouvons les locomotives numéros 29 et 144. Notre visite, ce jour-là, est la première d'une longue série sur la ligne Chipman-Norton, visites qui deviendront presque un rituel et qui s'étendront sur plus de 10 ans.

Chaque fois que l'une des machines passe une révision générale, c'est l'occasion de voir la popularité grandissante de ces trois locomotives septuagénaires. Le destin, cependant, était bienveillant et le département mécanique du CP, à bon escient, n'a pas cherché à contrarier ce destin. Entre les révisions tous les cinq ans aux ateliers Angus, les locomotives sont inspectées par celui qui les conduit, John W. Myers de Norton, un mécanicien de la vieille école qui travaillait déjà sur la ligne du temps de la NBC&R et connaît chaque pouce de la ligne entre Norton et Chipman. C'est grâce aux soins méticuleux de ce John W. Myers que ces machines restent en service jusqu'à ce qu'elles soient prises en charge par les institutions muséales ferroviaires. Ce vétéran mécanicien prend sa retraite lors de l'arrivée des diesels, ce qui ne surprend personne chez ses nombreux amis.

Lunch-time switching at Chipman, the combination car is slightly visible behind the engine. CRHA Archives, Fonds Toohey 49-262

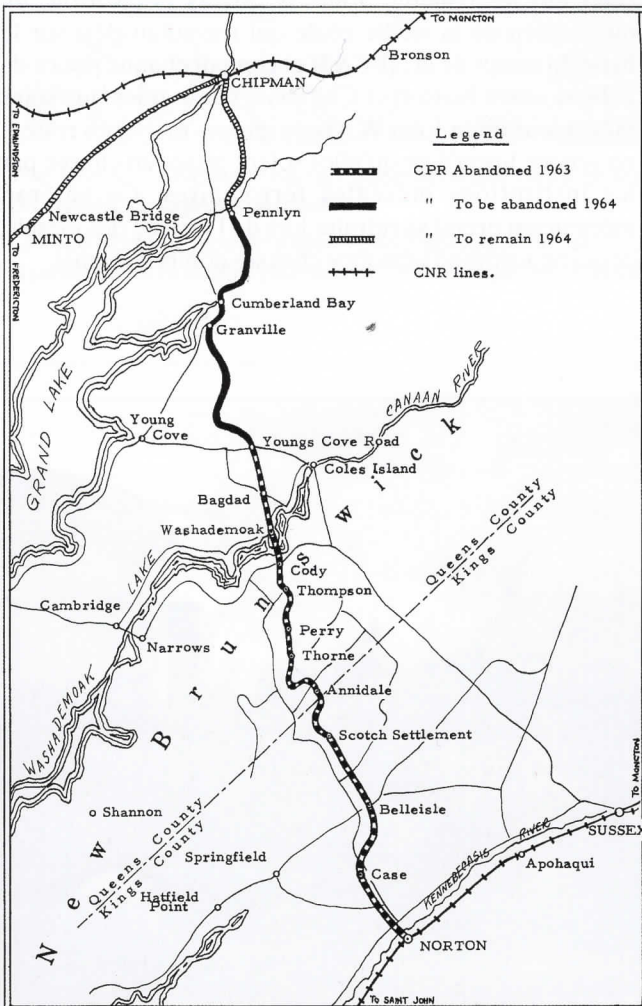
Pause repas lors de manœuvres à Chipman; la composition des wagons est à peine visible derrière la locomotive. Archives ACHF, Fonds Toohey 49-262





The 136 pauses at Cody, N.B. on the return trip, the engine had long been 'modernized' with the addition of a steam powered generator and an electric headlight and marker lights. CRHA Archives, Fonds Toohey 49-264-B

La numéro 136 arrêtée à Cody, Nouveau-Brunswick, au retour; cette locomotive a depuis longtemps été « modernisée » avec une génératrice à turbine vapeur, un phare et des feux de numérotation électriques. Archives ACHF, Fonds Toohey 49-264-B



TIME TABLE No. 121, O

WESTWARD TRAINS— INFERIOR DIRECTION				MINTO SUBDIVISION Atlantic Standard Time				EASTWARD TRAINS— SUPERIOR DIRECTION			
SECOND CLASS		Miles from South Down Telephones and Telegram Offices	Telegraph Calls	STATIONS		Car Capacity Sleeping	SECOND CLASS				
573 Mixed Daily ex. Sun.	559 Mixed Daily ex. Sun.			570 Mixed Daily ex. Sun.	560 Mixed Daily ex. Sun.						
	A.M.			NORTON	KWY O	NIL		P.M.	3.05		
f	8.00	90.3	D	CASE		NIL	f	2.46			
s	8.14	86.1		BELLEISLE		7	f	2.36			
	8.27	82.8		SCOTCH SETTLEMENT		NIL	f	2.23			
f	8.41	79.0		ANNIDALE		6	f	2.18			
f	8.48	77.4		THORNE		NIL	f	2.08			
f	8.55	75.0		PERRY	W	NIL	f	2.04			
	8.58	73.9		THOMPSON		NIL	f	1.54			
	9.06	72.0		CODY		4	s	1.48			
s	9.13	70.1	P	WASHADEMOAK		NIL	f	1.42			
f	9.20	68.5		BAGDAD		NIL	f	1.38			
f	9.25	66.9		YOUNG'S COVE ROAD		7	s	1.32			
s	9.35	64.8	P	GRANVILLE		NIL	f	1.14			
f	9.56	57.6		CUMBERLAND BAY		4	s	1.11			
s	10.02	56.6	P	PENILYN		NIL	f	12.55			
f	10.25	51.9		DUFFERIN		NIL	A.M.	12.39			
	P.M.	10.45		CHIPMAN	KWYZ C H	13	f	11.20			
	A.M.	45.7	D	IRON BOUND COVE		NIL	f	11.07			
f	12.30	40.8		MIDLAND		NIL	f	11.05			
f	12.40	39.9		NEWCASTLE BRIDGE		NIL	s	10.53			
f	12.42	37.7		MINTO	WYZ M O	24	s	10.50			
s	12.54	34.2	D	SCALE		14	f	10.27			
	1.10	33.1		ripples		20	f	10.04			
	1.33	30.4	P	FERNMOUNT		NIL	f	9.53			
f	1.49	23.3	P	MOGEE		NIL	f	9.47			
	2.00	18.0		BARKER		14	f	9.27			
	2.06	15.5	P	MARYSVILLE JCT.	YZ	17	f	9.16			
f	2.26	5.6		SOUTH DEVON		NIL	f	9.13			
f	2.37	0.5	P	UNA JUNCTION			A.M.				
	2.40	0.0		FREDERICTON	KWY R S						
	P.M.										

Rule 93a applies.  
Rules 41 and 44 apply.  
Daily ex. Sun. 573  
Daily ex. Sun. 559  
Daily ex. Sun. 570  
Daily ex. Sun. 560



**MINTO SUBDIVISION FOOT NOTES**

The sounding of engine whistles approaching public crossings at grade within the part of the City of Fredericton that lies South of the St. John River between the Eastern boundary of University Avenue, Mileage 21.5 and 790 feet North of Fredericton Station, Fredericton Subdivision, is prohibited except when necessary to prevent accident.

Automatic crossing signals must be operated by member of the train crew when movements are made over freight shed tracks at Regent Street, Mileage 21.9, Fredericton Subdivision. Boxes locked with switch locks and marked "Switch in box for manual operation" located on posts each side of crossing to be opened and pushbutton marked "START" pushed; to stop, press pushbutton marked "STOP".

C.N.R. timetable governs on C.N.R. Tracks between Una Jct. and South Devon.

Yard limits Marysville Jct. extend to yard limit sign North of North Devon on Gibson Subdivision.

Yard limits Chipman extend to yard limit sign East of Pennlyn.

Yard limits Minto extend from yard limit sign East of Newcastle Bridge to yard limit sign West of Scale.

Railway crossing at grade with C. N. R. Mileage .0 Interlocked. Signals and derails are normal when set for C. N. R. trains. C. P. R. trainmen will operate signals for C. P. R. movements and restore to normal position and lock after their train has cleared.

Drawbridge at Mileage 69.5—Not Interlocked.

Trains and engines must not exceed five miles per hour on both legs of wye at Fredericton.

Trains must not exceed ten miles per hour over crossings University Avenue Mileage 21.5 and Regent Street Mileage 21.9, Fredericton Subdivision.

Maximum gross weight of car and contents must not exceed 136,000 lbs between Mileage 56.6 and 90.3.

Automatic crossing signals installed Mileage 45.55 Minto Subdivision. Manual control box for westward trains located on signal mast at southeast corner of Bronson Road and for eastward trains on signal mast at northwest corner of Main Street, Open proper box and push key marked "START". Push key marked "STOP" to cancel.

P-1 and N-2 class engines and Diesel Units may operate between South Devon and Cumberland Bay only, and must not exceed thirty miles per hour over Bridges Mileage 31.73, 40.2 and 41.0 and ten miles per hour over Bridge Mileage 45.45.

Diesel Hydraulic Units HS-5a may operate between Cumberland Bay and Norton.

All trains must move at yard speed between University Avenue Mileage 21.5 Fredericton Subdivision and Fredericton Passenger Station.

No. 559 due to arrive Chipman 10.50 a. m. daily ex. Sun.

No. 570 due to leave Fredericton 9.00 a. m. daily ex. Sun.

No. 573 due to arrive Fredericton 2.50 p. m. daily ex. Sun.

No. 570 must obtain terminal clearance at Fredericton and may leave South Devon without terminal clearance.

**MAXIMUM SPEEDS UNLESS OTHERWISE RESTRICTED — MILES PER HOUR**

Passenger Trains	
(Between South Devon and Chipman).....	30
(Between Chipman and Norton).....	25

Permanent Slow Orders		Permissible Speed—Miles Per Hour	
Mileage	Location	Psgrs. Trains	Frt. & Mixed Trains
0.0 to 0.2	On Curves.....	10	10
" 0.2 to 32.8	On Curves.....	30	30
" 32.8	Public Crossing.....	10	10
" 32.8 to 45.5	On Curves.....	30	30
" 45.5	Public Crossing.....	10	10
" 45.5 to 45.6	On Curves.....	30	30
" 51.9	Over Bridge.....	20	20
" 56.7	Over Bridge.....	25	25
" 69.5	Over Bridge.....	10	10
" 70.1	Public Crossing.....	10	10
" 81.1	Over Bridge.....	20	20
" 90.1	Over Bridge.....	4	4

Stan Smail collection

Those who visited the line, intent on spending the day making the round trip boarded the train at Norton, where a dead end platform track abutting against the west end of the Canadian National station, served the needs of the Chipman mixed train. Canadian Pacific's facilities here included a one stall enginehouse, a small yard, and a wye bearing the Minto Subdivision away to the northward, at right angles to the CNR's St. John - Moncton main line. The north wye switch was situated on the south abutment of a very light lattice girder bridge over the Kennebecasis River, which was a relic of the times of the Central Railway and demanded a speed restriction of but four miles per hour!

Norton was a pleasant settlement founded by United Empire Loyalists in 1793, and the railway paralleled its main street about a quarter of a mile to the west up to the crossing of the St. John - Moncton highway. From an elevation of only thirty feet above sea level at the

Ceux qui connaissent la ligne savent qu'ils passeront la journée pour faire l'aller-retour depuis Norton où un quai borgne, partant de l'extrémité ouest de la gare du CN, permet l'embarquement dans le train mixte pour Chipman. Les installations du CPR comprennent une remise simple, un petit triage et un triangle de retournement allant vers la division Minto vers le nord, perpendiculaire à la ligne principale Saint-John-Moncton du CN. L'aiguillage nord du triangle de retournement est situé sur le côté sud d'un pont en treillis de poutrelles, très léger, au-dessus de la rivière Kennebecasis, relique de l'époque du Central Railway, qui oblige à réduire la vitesse à 6,5 km/h (4 milles/h) !

Norton est une petite bourgade agréable fondée par les Loyalistes en 1793 avec la voie de chemin de fer suivant sa rue principale sur 400 m (1/4 mille) vers l'ouest jusqu'à l'intersection avec la route principale St.John-Moncton. À partir de 9 m (30 pieds) au-dessus du niveau



Kennebecasis bridge, the railway climbed all but five hundred feet in the ensuing twelve miles through Case, Belleisle and Scotch Settlement. An even sharper descent was made in the next eight miles to an elevation of only seventeen feet at the Washademoak drawbridge just north of Cody. An invariable stop for the mixed train in the steam days along this stretch was the water tank at Perry, a 'ceremony' which has been recorded by the lenses of many cameras.

Usually there was some switching to be done at Cody, after which the engine coupled onto a gradually-enlarging train. The mixed was then propelled gently down the slope to the drawbridge, a combination girder drawbridge and latticework fixed truss span, the whole resting on piles in Washademoak Lake. The structure was negotiated with extreme care, after which a quickened exhaust from the engine signalled an attack on the grade out of the lake valley. Once up the north side, the train bounded on again with scarcely a pause at Bagdad (not, we hasten to add, the romantic domed and minaretted capital of Arabian Nights' fame. but just a halt in the second-growth forest) and on to Young's Cove Road, which lost its station years ago and received a superannuated boxcar in replacement.

de la mer au pont sur la Kennebecasis, la voie grimpe à 152 m (500 pieds) sur les 19 km (12 milles) suivants, traversant Case, Belleisle et Scotch Settlement. Suit une descente rapide jusqu'à une altitude de 5,2 m (17 pieds) sur les 13 km (8 milles) suivants au pont-levis de Washademoak, juste au nord de Cody. Les trains mixtes au temps de la vapeur, sur ce parcours, doivent s'arrêter impérativement au château d'eau de Perry, « cérémonie » captée bien souvent par les objectifs des appareils photos.

Habituellement, on procède à quelques manœuvres à Cody à la suite desquelles le train est rallongé. Alors, le train mixte descend doucement la côte vers le pont-levis et un ensemble de portées en poutrelles reposant sur des piles dans le lac Washademoak. On aborde l'ouvrage avec grande prudence, après quoi le rythme de l'échappement s'accélère, annonçant l'attaque de la montée pour sortir de la vallée du lac. Rendu du côté nord, le train continue avec à peine un arrêt à Bagdad (non pas la ville aux dômes et minarets, capitale des mille et une nuits, mais juste une halte dans la forêt de seconde génération) et à Youngs Cove Road, qui a perdu sa gare il y a des années, remplacée par un wagon couvert suranné.

**CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY** FORM 31

Train Order No. *6 W Woodstock June 16, 1956*

To *No 159* At *Sparton*

X *No 159 Eng 144 wait at Perry until Eleven fifty 11:50 pm for yard eng 5215-* M.

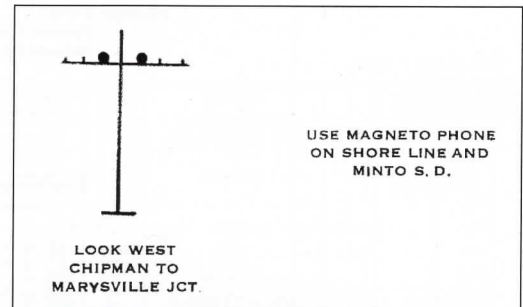
*3/2*

Conductor and Engineer must each have a copy of this order.

REPEATED AT *8:16 am*

CONDUCTOR	ENGINEER	TRAIN	MADE	TIME	OPERATOR
<i>Sparton</i>		<i>No 159</i>	<i>Can 816</i>		<i>Stevens</i>

1948-C



**CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY** FORM 19

TRAIN ORDER No. *672* *Oct 26 1957*

To *Muskegon Trains* AT *Sparton*

X *No not exceed six miles per hour* TIME

*Over bridge mileage fifty one point eight six*

*Six 51.86*

*FMB*

REPEATED AT *9:08 am*

MADE *Leand* TIME *9:08 am* OPR. *Stevens*



More switching, then back into the woods again and on to Cumberland Bay, passing through a farmyard en route which was made familiar to us one Easter in 1952, when a 'sun kink' in the track, which happened just as the northbound train was passing over it, delayed us for a pleasant hour or two while the section crew effected emergency repairs for the southbound trip in the afternoon. At Cumberland Bay, there was a slightly tilted siding layout that always made switching a problem for Number 29, whose 70 inch diameter driving wheels were noticeably less effective than the 63 inch wheels on the companion engines. I remember one or two occasions when we and the crew assisted the 29 out of the siding by pushing at the rear of the cut of cars. Whenever this procedure was necessary, it was also necessary for the 29 to back the train about half a mile south of Cumberland Bay, then reverse and get a 'run' for the grade past the station.

The last usual stop was at the strip coal mine operation at Pennlyn, where the train's tonnage would be filled out with a car or two of coal. Finally, just before noon, the train pulled into Chipman where passengers and crew would lunch while the engine was fed at a coal bucket hoist. After lunch, the engine would be turned on the wye, watered, and recoupled onto its train for the return trip, which would be the reverse image of the northbound trip up in the morning, except the size of the train diminished as Norton was approached. The afternoon water stop at Perry was more casual, and infinitely better photographically, and, if schedule-keeping had been particularly good, we might also depend upon a special stop for photographs at some scenic place of our own choosing. One such spot was at Belleisle Creek, just south of the station of the same name, while another was about a mile north of Norton. Arrival at the terminal always left us enough time to see the engine put away at the enginehouse, before returning to Saint John on the CNR's evening train.

### **The 'Minto Combine'**

The Canadian Pacific Railway had a large fleet of company-built wood passenger cars constructed between the late 1890s and 1913, some luckily remained in active service until the end of the steam era! These cars typically had canvas covered roofs, tongue-and-groove side sheathing, and pintsh-gas lighting. They were supported by truss rods and rode on four-wheel composite trucks. Visibly, these cars were pure CPR and were instantly recognizable as such by the unique multi-pane transoms above each window. Those that remained in service until the late 1950s had the longest period of revenue service of any passenger cars on the CPR system.

CPR's wooden passenger cars survived to serve the Lake Winnipeg Specials in Manitoba, as well as the Laurentian ski-train services out of Montreal, Quebec.

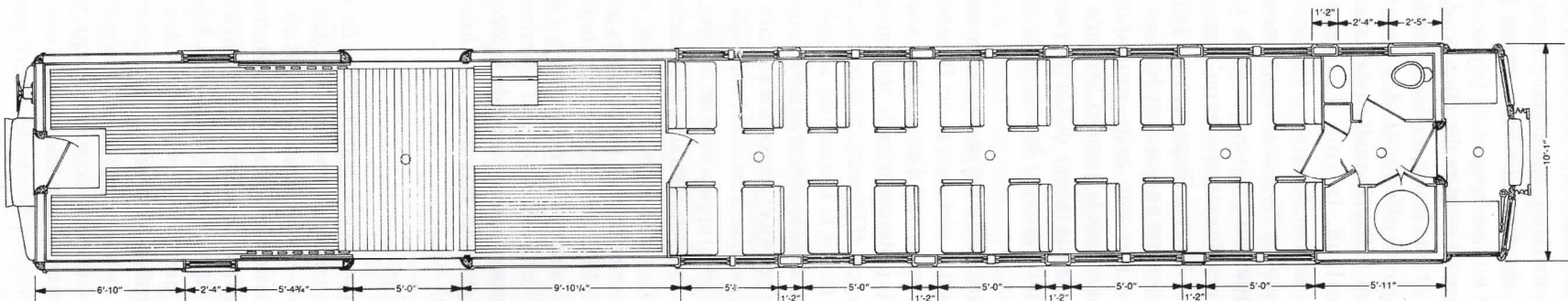
Encore des manœuvres et retour dans les bois et dans la baie de Cumberland, traversant la cour d'une ferme qui nous est devenue familière, en ce jour de Pâques 1952 quand un flambement de la voie, survenu exactement au passage du train en direction nord, nous a retardés agréablement une heure ou deux, pendant que l'équipe de la division effectuait des réparations d'urgence pour le train de l'après-midi en direction sud. À la baie de Cumberland, la voie d'évitement est légèrement inclinée, ce qui complique les manœuvres pour la locomotive numéro 29, avec ses roues motrices de 1,78 m (77 pouces) moins efficaces que celles de 1,6 m (63 pouces) de ses collègues. Je me souviens qu'à une ou deux occasions, nous avons dû, avec l'équipe, aider la numéro 29 sur cette voie d'évitement en poussant derrière la rame de wagons. Chaque fois que cette procédure était nécessaire, il fallait aussi que la numéro 29 recule le train 800 m (1/2 mille) au sud de la baie de Cumberland pour prendre son élan afin de grimper la côte et de passer la gare.

Le dernier arrêt habituel permet les manœuvres à la mine de charbon à ciel ouvert de Peenlyn où le tonnage du train est augmenté d'un ou deux wagons de charbon. Finalement, juste avant midi, le train arrive à Chipman où les passagers et l'équipe de conduite peuvent se restaurer comme le fait la locomotive à l'élévateur à charbon. Après le repas, la locomotive est retournée sur le triangle, rechargée en eau et accrochée au train pour le trajet du retour qui ressemble à celui de l'aller vers le nord sauf que le train s'allège en approchant de Norton. L'arrêt pour l'eau à Perry est plus décontracté et beaucoup plus photogénique et, si l'horaire est bien respecté, on peut aussi s'arrêter, spécialement pour prendre des photos, à des endroits choisis, à Belleisle Creek par exemple, juste au sud de la gare du même nom, ou encore à 1,6 km (1 mille) au nord de Norton. L'arrivée au terminus nous laisse le temps d'admirer la manœuvre de la locomotive regagnant sa remise avant de retourner à St-John par le train du CN en soirée.

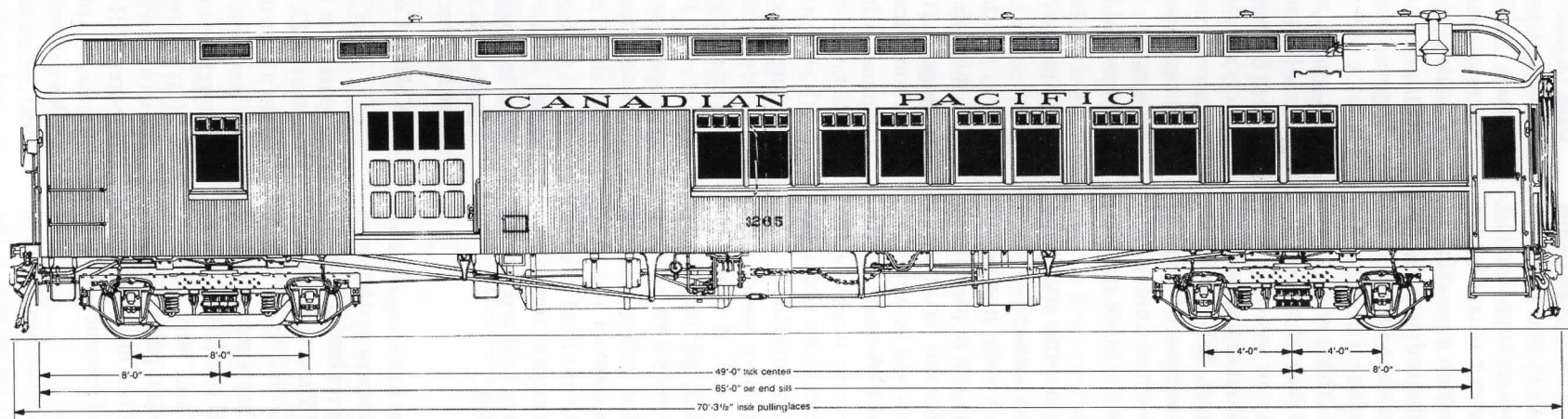
### **The 'Minto Combine'**

Le CPR dispose d'une grande flotte de wagons de passagers en bois construits entre la fin des années 1890 et 1913, certains chanceux étant restés en service jusqu'à la fin de la vapeur. Ces voitures ont un toit en toile, des revêtements latéraux assemblés par languettes et rainures et un éclairage par rampes à gaz. Elles sont renforcées par des tirants et roulent sur des bogies composites à quatre roues. Visiblement, ces voitures sont de pures CPR et sont instantanément reconnaissables par les vasistas à plusieurs volets au-dessus de chaque fenêtre. Celles qui sont restées en service jusqu'à la fin des années 1950 ont eu la plus longue période de service payant de toutes les voitures de passagers du CPR.

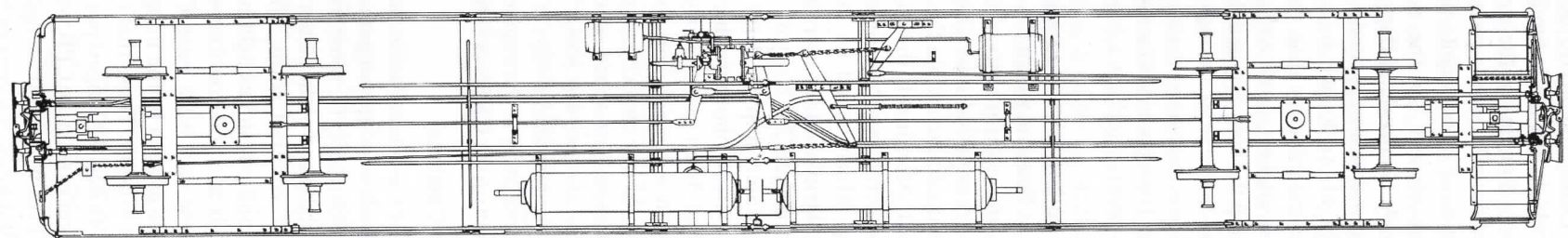
Ces wagons de voyageurs en bois du CPR ont



Planview



Leftside



Underbody (shown from below)



Branchline service accounts for the longevity of one class of these wood cars, the combination baggage and passenger cars. Because in the many branchlines could not justify a full passenger train, the solution to meagre traffic lay in combining freight and passenger service and the implementation of mixed trains on some branchlines. These combine cars acted as a coach for the occasional rider, a working area for the crew as well as baggage and express space.

Between 1881 and 1965 some 210 wood passenger cars have been identified as serving in the capacity as baggage (or mail) and passenger cars for some portion of their lifetime. Forty such wood cars, eventually members of the 3260 - 3299 series, were designed as combines and built by the CPR between 1906 and 1912 (no new wood passenger cars were ordered by the CPR after January 1, 1913). Other combines were converted from full passenger cars, it was a converted car that was regularly assigned to the 'Minto Mixed'.

The cars were adequately designed and their survival into the 1960s is testimony to the quality of the materials and workmanship when the cars were constructed primarily at Montreal's Angus Shops, around the turn of the last century.

#### **Abandonment**

The first portion of the Minto Subdivision was abandoned between Norton and a point near Pennlyn on September 1, 1963. The Board of Transport Commissioners for Canada authorized the abandonment by Order No. 111442 of the Board of Transport Commissioners for Canada issued on June 10, 1963. Service had ceased between Norton and Young's Cover Road, a distance of 25.5 miles on April 2nd when the ice damage to the Washademoak River drawbridge north of Cody had caused the suspension of service. Since that time, no service had been offered, and the legal extinction was only a matter of time. The Board Order, however, went further in that it permitted further abandonment of 11.8 miles of track on the same Subdivision, permitting it to be closed back to mile 53, just south of the Pennlyn coalfield, upon three months public notice at any time after June 10, 1964.

As late as 1958, the line was still one of the last dependable strongholds of the steam locomotive in Canada, due largely to the severe weight restrictions which were imposed by the same drawbridge whose failure then, with grim propriety, drops the curtain of abandonment on most of the 'Norton - Chipman'. As late as the autumn of 1959, the Norton-Chipman mixed train ran on a daily except Sunday basis, drawn by one of the 4-4-0 locomotives. Since no other engine then in service on the CPR was light enough to meet the rigid requirements imposed by the eastern end of the Minto Subdivision, the company maintained three vintage fugitives from the

survécu sur les trains spéciaux du lac Winnipeg au Manitoba et sur les trains de skieurs dans les Laurentides, à partir de Montréal, Québec. Une autre classe de ces voitures en bois doit sa longévité à la desserte d'embranchements. Plusieurs de celles-ci ne pouvant justifier la composition de trains strictement de voyageurs, la solution consiste alors dans les trains mixtes : de la place pour les passagers occasionnels, une zone de travail pour les équipes et un espace pour les bagages et les colis express.

Entre 1881 et 1965, c'est 210 voitures de voyageurs en bois qui serviront comme fourgons à bagages ou postaux et passagers durant leur service actif. Quarante de celles-ci, soit celles de la série 3260-3299, sont conçues comme voitures mixtes et construites par le CPR entre 1906 et 1912 (aucune autre voiture en bois n'a été commandée par le CPR après le 1er janvier 1913). Les autres voitures mixtes sont converties complètement en voitures passagers. C'est une voiture convertie qui est assignée au Minto-mixte.

Ces voitures sont très bien conçues et les survivantes des années 1960 prouvent la qualité des matériaux et de la main-d'œuvre lors de leur construction, principalement aux ateliers Angus à Montréal, au début du siècle dernier.

#### **L'abandon**

L'abandon d'une première portion de la division Minto, entre Norton et un point près de Pennlyn, a lieu le 1er septembre 1963. L'abandon est entériné par l'ordonnance numéro 11442 de la Commission des transports du Canada datée du 10 juin 1963. Le service a cessé entre Norton et Youngs Cover Road, soit une distance de 41 km (25,5 milles), le 2 avril quand la glace a causé d'importants dégâts à la structure du pont-levis au nord de Cody sur la rivière Washademoak. Depuis ce temps, aucun service n'avait été offert et l'extinction juridique complète ne semblait qu'une question de temps. L'ordonnance du Conseil, cependant, allait plus loin car elle autorisait, en outre, l'abandon de 19 km (11,8 milles) de voies ferrées sur la même division, étendant la fermeture jusqu'au PM 53, juste au sud de la mine de Pennlyn, avec trois mois d'avis public à tout moment, après le 10 juin 1964.

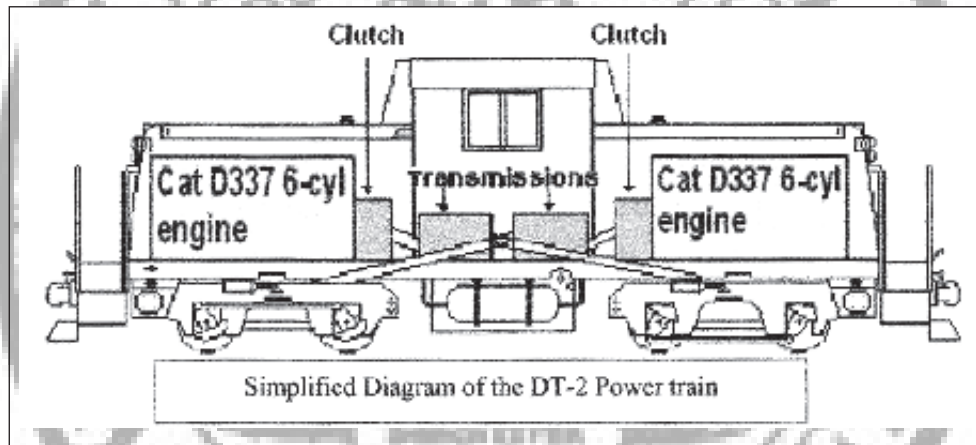
La ligne reste un des derniers bastions solides de la locomotive à vapeur au Canada jusqu'en 1958, essentiellement à cause de la restriction de poids imposée par le pont-levis dont la faiblesse sera finalement fatale, contraignant dignement à l'abandon d'une grande partie du Norton-Chipman. Jusqu'à l'automne 1959, un train mixte tiré par un 4-4-0 fait l'aller-retour quotidiennement, sauf le dimanche. Aucune autre locomotive du CPR n'étant assez légère pour respecter les exigences sévères de l'extrémité est de la division Minto, la compagnie conserve les machines numéros 29,

Nineteenth Century in the form of locomotives 29, 136 and 144.

These engines seemingly led a charmed life until a newcomer came upon the scene in the early autumn of 1959 in the form of an HS-5c class diesel-hydraulic locomotive Number 18, whose 88,600-pound weight on drivers was acceptable on the Minto Subdivision. The HS-5c class diesel-hydraulic locomotives were built by the Canadian Locomotive Company in Kingston, Ontario and were introduced in 1956; Canadian Pacific bought 14 of these 44 tonners. The last CLC model DT-2 was built in 1960, Canadian Pacific started to dispose of them in 1968. The DT-2 was powered by two Caterpillar D337 250 horse power engines. Both trucks were independently powered, each drive train having a TwinDisc clutch or torque converter, and a two speed reversing gearbox. A universal joint transferred power to the innermost wheels, where the siderods transfer power to the outer wheels.

136 et 144, les trois fugitives rescapées du XIXe siècle.

Ces machines ont eu une vie agréable jusqu'à l'arrivée d'une nouvelle venue à l'automne 1959, sous la forme d'une locomotive diesel-hydraulique classe HS-5c, numéro 18, dont les 44 tonnes (exactement 40,2 t. ou 88 600 pounds) sont acceptables pour la division Minto. Ces HS-5c sont construites par la Compagnie Canadienne de locomotive (CLC) à son usine de Kingston, Ontario, et sont introduites dès 1956; le CPR en achète 13. Le dernier modèle de la CLC, le DT-2 est construit en 1960 et le CPR commence à s'en départir en 1968. Les DT-2 sont mus par 2 moteurs Caterpillar D337 de 250 Hp. Chacun des deux bogies est motorisé individuellement à partir d'un embrayage à double disque ou un convertisseur de couple et une boîte de vitesse réversible à deux rapports. Un cardan transfère la puissance à l'essieu intérieur de chaque bogie et un système de bielles entraîne l'essieu extérieur.



The dual power train was a problem in these units. because of the two fully-independent drives, if the two drive trains were not kept exactly synchronized, one tends to lead (or pull), the other tends to drag; this very quickly caused premature clutch wear.

Steam locomotive number 144 was withdrawn in November, 1959, followed by 136 in the spring of 1960. Number 29, last of the A Class eight wheelers, remained as a 'spare' for the diesel until October, 1960.

Then, as a 'quid-pro-quo' for having shared enginehouse space at Chipman with the new-fangled intruder whose 'name' was only eleven numbers removed from its own, Number 29 was given the honour of pulling the last steam-hauled passenger train on the Canadian Pacific Railway on November 6, 1960 (this held true until the Canadian Pacific Railway restored Hudson type locomotive 2816 and returned it to active service in 2001). The 144 was donated to the Canadian Railroad Historical Association in 1959 and the 29 followed in 1960. The third and oldest member of the trio, number 136, was preserved by Mr. Neil McNish near Toronto.

La motorisation par deux trains moteurs cause de sérieux problèmes à ces unités. Les deux entraînements complètement indépendants ne peuvent être exactement synchronisés, l'un cherchant à pousser ou tirer l'autre, causant ainsi l'usure prématurée des embrayages.

La locomotive numéro 144 est retirée en novembre 1959, suivie par la numéro 136 au printemps 1960. La numéro 29, la dernière des huit roues de la classe A, restera comme remplaçante pour la diésel jusqu'en octobre 1960.

Puis, comme un quiproquo pour avoir partagé la même remise à Chipman avec l'intrus d'un nouveau genre dont le «numéro n'a que 11 de moins que le mien », la numéro 29 a l'honneur de tirer le dernier train de passagers du CPR le 6 novembre 1960 (ce qui restera vrai tant que le CPR ne restaurera pas la Hudson numéro 2816 qui reprendra du service actif en 2001). La numéro 144 est confiée à l'Association Canadienne d'histoire Ferroviaire en 1959 et la numéro 29 la suit en 1960; la troisième et la plus vieille du trio, la numéro 136, est conservée par M. Neil McNish près de Toronto.



### Conclusion

The abandonment of the most interesting part of the Minto Subdivision left a large gap in the steadily-diminishing number of Canadian railway byways which can lay claim on sentiment for sheer quaintness. Much of the character was supplied by the steam locomotives, of course, and with the passing of that era, a part of the quaintness disappeared. Fortunately, the Norton - Chipman line was well documented photographically, both in still and motion-pictures and its irreplaceable locomotive antiques safely preserved for posterity. And with these aids, we might from time to time try to recapture the leisurely pace of another era which so long and so effectively withstood the realities of Twentieth Century, space age existence.

Today, the 29 is on lease to the CPR by the Canadian Railroad Historical Association and is on display outside the company's head office in Calgary, Alberta; the 136 is operational on the South Simcoe Railway in Tottenham, Ontario; the 144 is on display in the Angus Pavilion at Exporail, in Saint Constant Quebec, a Montreal suburb.

### A post-mortem

### Conclusion

L'abandon de la partie la plus intéressante de la subdivision Minto a laissé un grand vide parmi les chemins de fer canadiens, de moins en moins nombreux, qui peuvent se prétendre réellement pittoresques. Leur charme est associé pour une bonne part aux locomotives à vapeur, bien sûr, et une fois cette époque passée, une partie de l'originalité a disparu. Heureusement, le Norton-Chipman est bien documenté par des photos et des films et ses antiques locomotives précieusement conservées pour la postérité. Grâce à ces supports, nous pourrons, de temps à autre, revivre le rythme tranquille d'une autre époque qui, si longtemps et si efficacement, a su résister aux réalités du XXe siècle, le temps de son existence.

Aujourd'hui, la numéro 29 est prêtée par l'ACHF et est exposée devant le siège social du CPR à Calgary, Alberta. La numéro 136 est opérationnelle sur le South Simcoe Railway à Tottenham, Ontario, et la numéro 144 est exposée au pavillon Angus d'Exporail, à Saint-Constant, en banlieue de Montréal.

### A post-mortem



It's June 23, 2013, summer is here and canoeists leisurely motor by the old CPR Minto Subdivision bridge abutment at Cody's looking north across the Canaan River just west of Richardson's Cove. Bill Linley

*Le 23 juin 2013, l'été est là et les canoéistes passent tranquillement près de la culée du vieux pont de la division Minto du CPR sur la rivière Canaan en regardant vers le nord, près de la crique Richardson. Bill Linley*

A visit to the line in June of 2013 revealed that very little remains following the abandonment many years previously. The post-war station at Chipman survives as a library. A connecting track from the CN's former National Transcontinental main line to the CPR in Chipman has been extended to service a large Irving lumber mill. The former station at Codys survives as a residence. Here and there bridge abutments are still in place.

The right of way is visible in some places although much of it has been overgrown with trees. Even former grade crossing sites are almost indistinguishable from the adjacent woods. The roadbed is visible in places such as the crossing of New Brunswick Highway 10 – the former TransCanada Highway – at Youngs Cove Road and again at Codys and Belleisle Creek. Some roadbed is active as all-terrain-vehicle trails. The site of the wye, enginehouse and yard at Norton is also largely overgrown. One might say that this rural line has reverted to nature some 125 years after construction began.

En juin 2013, une visite de l'ancienne ligne a permis de retrouver quelques vestiges, plusieurs années après son abandon. La gare d'après-guerre de Chipman survit comme bibliothèque. La voie de raccordement avec l'ancien Transcontinental du CN est rallongée pour desservir une grande scierie de la compagnie Irving. L'ancienne gare de Cody est devenue une résidence privée. Ici et là subsistent des culées de pont.

Le passage de la voie est encore visible à certains endroits, bien que la majeure partie soit enfouie sous les arbres. La plupart des passages à niveau sont indiscernables dans les bois. Le talus est parfois visible, comme au croisement de l'autoroute 10 du Nouveau-Brunswick (l'ancienne transcanadienne) à Youngs Cove Road et encore à Cody et Belleisle Creek. Certaines parties de ce talus sont des pistes pour des véhicules tout-terrain. Le triangle de retournement, la remise et le triage de Norton sont également largement envahis par la végétation. On peut dire que cette ligne de campagne est retournée à la nature 125 ans après le début de sa construction.



Codys station survives to this day as a private house. Bill Linley

*La gare de Cody survit maintenant comme résidence privée. Bill Linley*

#### Sources

Canadian Rail No. 150, December 1963  
 The Blue Flag, Spring 2006, Alberta Centennial Railway Museum  
 Model Railroader, May 1990  
 Jennifer Longon, New Brunswick Museum  
 Wendell lemon  
 Ronald Ritchie  
 Stan Smaill  
 Douglas N. W. Smith  
 Bill Linley

#### Sources

Canadian Rail No. 150, December 1963  
 The Blue Flag, Spring 2006, Alberta Centennial Railway Museum  
 Model Railroader, May 1990  
 Jennifer Longon, New Brunswick Museum  
 Wendell lemon  
 Ronald Ritchie  
 Stan Smaill  
 Douglas N. W. Smith  
 Bill Linley



## Stan's Photo Gallery

By Stan Smaill

French Version, Michel Lortie

### Introduction

Two anniversaries! One in New Brunswick, the other in Quebec. The legendary CPR Minto Subdivision in New Brunswick which operated with a trio of 4-4-0 steam locomotives until 1960, was finally abandoned. The massive CNR Cap Rouge trestle near Quebec City turns one hundred years old in 2013 and fifty years ago,

Because of light rail and bridge restrictions between Chipman (Mi.45.7) and Norton (Mi.90.3), the heaviest steam locomotive permitted on the Pennlyn – Norton section of the CPR Minto Subdivision was an A class 4-4-0. The only diesels allowed were the unique CLC built 44 ton HS5 class diesel hydraulics,

The use of the famous trio of A class 4-4-0's 29, 136 and 144 attracted rail enthusiasts from everywhere. Our usual suspects, Messrs. Lavallee, Ritchie and Kemp made many trips after 1949 to ride and photograph the unlikely scene of a 4-4-0 and a wooden combine traversing the rural wilds of New Brunswick in the late 1950s. We are fortunate to be able to access the photographic results of these sojourns either through Fonds in the CRHA Archives or the extensive photographic holdings of the Ritchie collections.

The CNR Cap Rouge trestle is but one of many spectacular steel trestles built by the National Transcontinental Railway just after the turn of the twentieth century. To maintain a ruling gradient of 0.8 per cent for eastward loaded grain trains and 1.2 per cent for westward empties, the NTR spared no expense when it came to civil engineering in general and bridgework in particular. Located immediately west of the junction of the CN La Tuque and Bridge Subdivisions, the CNR Cap Rouge trestle has often been a photo subject of many a railway lensman.

Thanks to Ken Goslett, Earl Roberts and Denis Fortier, all contributors to this section of Stan's Photo Gallery which celebrates the CNR Cap Rouge trestle, one hundred years young in 2013!

## Les photos de Stan

Par Stan Smaill

Version française : Michel Lortie

### Introduction

En cette année 2013, nous allons célébrer deux anniversaires : l'un au Québec et l'autre au Nouveau-Brunswick. En effet, l'énorme pont à chevalet situé à Cap-Rouge, près de Québec, a été inauguré il y a cent ans ; en 1963, ce sera l'abandon final de la légendaire sous-division Minto du CP avec ses folkloriques petits trains mixtes et ses locomotives à vapeur de type 4-4-0.

Cette sous-division était construite avec des rails légers et deux ponts, l'un à Chipman et l'autre à Norton. Ces ponts ne pouvaient supporter des locomotives à vapeur plus lourdes que les 4-4-0 de type A. Les diesels de 44 tonnes de type HS5 qui les ont remplacées ont été construits par Canadian Locomotive Work de Kingston, Ontario.

Ces fameuses locomotives, numéros 29, 136 et 144, avaient attiré un grand nombre d'amateurs du rail en provenance d'un peu partout. Certains de nos collaborateurs, Lavallée, Ritchie et Kemp, les ont souvent visitées après 1949 pour photographier cette scène peu commune à l'époque des petites locos à vapeur amenant un train mixte dans le paysage bucolique du Nouveau-Brunswick. Nous sommes heureux de partager avec vous ces belles photos choisies parmi les archives de l'ACHF et la collection personnelle de Ronald Ritchie.

Le viaduc du CN de Cap-Rouge est l'un des nombreux ouvrages d'art construit par le défunt chemin de fer Transcontinental, au début du siècle dernier. Le NTR a dépensé beaucoup d'argent en ingénierie et en ponts afin de conserver une pente maximale de 0,8 % en direction est pour ses wagons chargés de blé et de 1,2 % en direction ouest pour les ramener vides. Ce viaduc, situé immédiatement à l'ouest de la jonction des sous-division La Tuque et Bridge du CN, a été souvent photographié par des amateurs du rail.

Nous désirons remercier Ken Goslett, Earl Roberts et Denis Fortier ainsi que tous ceux qui nous ont aidés à célébrer dignement le centième anniversaire du pont à chevalet de Cap-Rouge.



Business as usual. Legendary CPR Minto Subdivision hogger Johnny Myers eyes photographer Ron Ritchie on New Year's Day 1955 as 4-4-0 136 is turned on the wye at Chipman. The mixed ran daily except Sunday; in 1955 January 1 fell on a Saturday! Ronald Ritchie

*Une journée comme les autres : la locomotive 136 du CP est sur la voie de retournement en Y de Chipman. Le mécanicien, Johnny Myer, est aux commandes de ce train qui roulait tous les jours, sauf le dimanche. En 1955, le Premier de l'an est tombé un samedi ! Ronald Ritchie*

June 14, 1958 and not quite business as usual as CPR 4-4-0 136 arrives at Pennlyn with the mixed train in tow. Besides the usual wooden combine, train 560's consist includes a monitor roof coach to accommodate a visiting rail enthusiast tour group from Moncton. The brisk breeze from the south will most certainly dust that '58 Chevy with cinders as 136's fireman 'puts in a fire' at Pennlyn! Ronald Ritchie



*Le 14 juin 1958 n'est pas une journée comme les autres : la locomotive 4-4-0 136 entre en gare de Pennlyn avec son train mixte auquel a été ajouté un wagon de passagers afin d'accueillir un groupe de visiteurs de Moncton, Nouveau-Brunswick. Le vent risque fort de couvrir de suie la Chevrolet toute neuve stationnée derrière la gare ! Ronald Ritchie*





In contrast to its ancient water tank and engine facilities, Chipman, New Brunswick had a modern brick station building as early as 1950. Other examples of station buildings like Chipman that come to mind could be found at Marelan, Quebec (on the CPR Lachute Subdivision), Farnham, Quebec and Adirondack Junction near Montreal. It is April 4, 1953 and 4-4-0 144 awaits departure time as a young lad leans against the bright red CP Express wagon. The express business was perhaps one of the main reasons the Chipman-Norton mixed survived as long as it did. Ronald Ritchie

*La gare de Chipman, Nouveau-Brunswick, était de facture moderne. Elle a été construite en briques en 1950. Elle ressemblait à d'autres gares du même genre comme celle de Marelan au Québec sur la sous-division Lachute ainsi que celles de Farnham et d'Adirondack Junction près de Montréal. Nous sommes en avril 1953 et la 4-4-0 144 attend le départ après avoir déposé de petits colis. Ce genre de marchandises semble être la raison qui a justifié la survie des trains mixtes entre Chipman et Norton aussi longtemps. Ronald Ritchie*

Three years later on June 29, 1956 Engineer Johnny Myers is leaning way out of 4-4-0 144's cab to read hand signals passed by the trainmen of train 159 at Young's Cove Road. On the ground adjacent to the 144's tender is Omer S. A. Lavallee, a passenger on today's 159 but looking for all the world like an old time trainmaster (minus the Fedora hat!). Today, 4-4-0 144 is a prized exhibit at Exporail and is the oldest Canadian built steam locomotive in existence. Ronald Ritchie

*Le 29 juin 1956, le mécanicien Johnny Myers se penche hors de sa cabine afin de suivre les indications du serre-frein du train 159 à Young's Cove Road. À côté du tender, on peut voir Omer Lavallée qui se donne des airs de chef de train bien qu'il ne soit qu'un simple passager ! De nos jours, la locomotive vapeur 144 fait partie de la collection du Musée Exporail. Il s'agit de la plus ancienne locomotive vapeur construite entièrement au Canada. Ronald Ritchie*





Daybreak at Norton, New Brunswick on June 4, 1952. Adjacent to the CNR Sussex Sub, today's train 159 is in the charge of 4-4-0 29. Slightly different than sister 4-4-0's 136 and 144, No 29 had larger driving wheels which made her slippery to handle with a bigger train, especially when rain, mist or icy rail were factors to consider. No 29's consist includes a 'Spans the World' minibox, among the first steel freight cars on the CPR and a Fowler outside braced boxcar rebuilt with a Youngstown door. Ronald Ritchie

*Au lever du jour du 4 juin 1952. à Norton, Nouveau-Brunswick, le train 159 est confié à la locomotive 4-4-0 29. Celle-ci est légèrement différente des deux autres : ses roues motrices sont d'un plus grand diamètre. De ce fait, elle glisse plus facilement en démarrant un train lourd, surtout par temps pluvieux ou si les rails sont glacés. Le convoi de la 29 comprend un des nouveaux wagons couverts en acier avec le logo Spans The World du CP et un ancien wagon couvert de type Fowler muni d'une porte en acier de type Youngstown. Ronald Ritchie*

The intermediate water stop on the CPR Minto Sub was at Perry, mile 73.9. In this undated fifties view by Forster Kemp, engineer, Johnny Myers is looking for something hot in the way of a warm pony truck journal bearing as his fireman prepares to top off 4-4-0 144's tender with water from Perry tank. As late as 1963, CPR timetable no 18 still showed water ('W') available at Perry, although steam power was not used after early 1960. CRHA Archives Fonds Kemp 421



*L'arrêt de ravitaillement en eau à la mi-trajet sur la sous-division Minto se trouvait à Perry, au point milliaire 73.9. Sur cette photo, prise par Foster Kemp, le mécanicien Johnny Myers vérifie la température d'un essieu avant alors que son chauffeur remplit le réservoir de la locomotive 144. Aussi tard qu'en 1963, l'horaire indiquait encore un point d'eau à cet endroit bien que les locomotives à vapeur soient disparues en 1960. Archives ACHF, Fonds Kemp 421*





Just when we thought all unusual views of the CPR Chipman-Norton mixed had been found, a perusal of the CRHA Fonds Kemp by erstwhile Canadian Rail Co-Editor Peter Murphy turned up this remarkable circa 1954 image taken by Forster of train 159 with 4-4-0 144, its combine and a working snowplow! The other sought after image which has yet to appear, is CPR business car No. 1, the former Woodstock Division superintendent's car hauled by one of the three 4-4-0's on trains 159 and 160. Car No. 1 is a cherished, featured exhibit, along with 4-4-0 144, at Exporail. CRHA Archives Fonds Kemp 442

*Alors que nous pensions avoir trouvé toutes les photos sur le sujet, notre éditeur, Peter Murphy, a retracé cette remarquable photo prise par Foster Kemp vers 1954. Elle montre le train 159 avec la loco 4-4-0 144 et son wagon de passagers poussant un chasse-neige en plein travail ! Maintenant, tout ce qui nous manque est une photo de l'une de ces locomotives avec le wagon de fonction numéro 1, celui du gérant de la division Woodstock du CP. Ce wagon fait partie de la collection du Musée Exporail. Archives ACHF, Fonds Kemp 442*

Thought to be at Belleisle, New Brunswick (mi 82.8) this undated view from perhaps 1958, shows 4-4-0 144 spotting a CPR 40 foot steel boxcar. It will be loaded with pulp logs from the vintage Chevy truck adjacent to the seven car siding that the train is on. The late afternoon sun suggests that this is southbound mixed train 560 due to leave Belleisle at 2:36 PM. CRHA Archives Fonds Kemp 438

*Cette photo non datée, prise probablement vers 1958, à Belle-Île, Nouveau-Brunswick, montre la 4-4-0 144 poussant un wagon couvert en acier sur la voie d'évitement. Ce wagon sera probablement chargé des billes de bois qui sont sur le camion stationné à côté. Le soleil d'après-midi suggère qu'il s'agit du train mixte 160 en direction sud, qui quitte Belle-Île à 14h36. Archives ACHF, Fonds Kemp 438*





A marvellous winter scene of backwoods branch line railroading is this undated Forster Kemp image showing the CPR engine terminal at Chipman circa 1956. Facing off against 4-4-0 144 is an M or N class 2-8-0, probably the power for the other Minto mixed trains 173 and 170 that ran daily except Sunday between Chipman and Fredericton, NB. CRHA Archives Fonds Kemp 437

*Cette très belle photo d'hiver, prise par Foster Kemp vers 1956, montre le terminus des locomotives du CP à Chipman, Nouveau-Brunswick. Devant la 4-4-0 144, une 2-8-0 de type M ou N qui emmènera probablement l'un des trains mixtes 173 ou 170 vers Fredericton, Nouveau-Brunswick, tous les jours, sauf le dimanche. Archives ACHF, Fonds Kemp 437*

The interloper. CLC built fourteen 44 ton diesel hydraulic switchers between 1957 and 1960 for service on light rail branch lines such as the easterly end of the CPR Minto Subdivision. Classed as CPR HS5d No. 22 was photographed at Chipman in 1977. No. 22 was the HS5 that in effect, dieselized the light rail segment of the Minto Sub in 1960; however, on at least one subsequent occasion (because of a mechanical breakdown), 4-4-0 29 had to substitute for No. 22 hauling Minto mixed train 560 and 559 in the grand manner one last time. CRHA Archives Fonds Linley



*L'arrivée des diesels !  
La 22 est l'une des 14 locomotives de 44 tonnes construites par Canadian Locomotive pour le CP afin d'être utilisées sur des infrastructures légères telle que la sous-division Minto. Le diesel a détrôné les locomotives à vapeur du type 4-4-0 en 1960. Suite à la panne d'une de celle-ci, on dû avoir recours à la 4-4-0 29 afin d'amener les trains 159 et 160 pour une dernière fois ! Archives ACHF, Fonds Linley*





Like a ghost from a Minto past, ex CPR 4-4-0 29 is seen in this early eighties view moving about the engine terminal at Hillsborough, NB. No. 29 was sent to the Salem and Hillsborough Railway from Exporail along with other pieces of equipment including ex CNR 4-6-0 1009. Both steam locomotives were restored by the S&H and even doubleheaded on occasion. Later the 29 was leased to the CPR and is presently on display outside CPR's Calgary head office. Dave Morris

*Sur cette photo prise au début des années 80, on voit la 4-4-0 29 du CP en pleine action à Hillsborough, Nouveau-Brunswick. Elle avait été prêtée par le musée Exporail au chemin de fer touristique Salem and Hillsborough avec une autre locomotive à vapeur, la CN 4-6-0 1009. Les deux locomotives ont été remises en état de marche et fonctionnaient occasionnellement en tandem. Plus tard, la 29 fut louée au CP qui l'a mise en montre à l'extérieur de son siège social à Calgary. Dave Morris*

From the air the immensity of CN's Cap Rouge viaduct is captured. The photo demonstrates the extent to which the NTR used immense structures to bridge watercourses and other gaps one hundred years ago. Photo TRAQ

*Cette photo aérienne nous fait prendre conscience de l'immensité du viaduc de Cap-Rouge. Cela en dit long sur l'énorme travail fait il y a cent ans par les chemins de fer pour traverser les cours d'eau et autres obstacles sur leur route. Photo TRAQ*







Cap Rouge from the ground. An early seventies view of an eastbound CN local freight hauled by a 3600 series RS18 shows the incredible height of the Cap Rouge viaduct. A similar structure can be found on CN's former NTR main line near New Denmark, NB. Ken Goslett

*Le viaduc de Cap-Rouge vu du sol au début des années 70. Un train du CN en direction est, tracté par une locomotive diesel RS18, nous fait voir l'immense hauteur de ce viaduc. Une structure similaire se trouve sur l'ancienne ligne du NTR près de New-Denmark, Nouveau-Brunswick. Ken Goslett*

In December 1972, the St. Lawrence Valley Railway Society operated an ambitious circle trip from Montreal to Garneau, Quebec via Richmond, Ste. Foy and St. Raymond. Power for the trip was a pair of CN M636's. One of the highlights of this epic excursion was a runpast on the Cap Rouge viaduct. Stan J. Smail



*En décembre 1972, la St Lawrence Valley Railway Society avait organisé une grande excursion par train qui faisait une boucle entre Montréal, Garneau, Québec via Richmond, Sainte-Foy et Saint-Raymond. Le point saillant de ce voyage fut le passage photo que fit le train sur le viaduc de Cap-Rouge. Les deux locomotives étaient des diesels de type M636. Stan J. Smail*





Cap Rouge in steam! On September 26, 1976, the St. Lawrence Valley Railway Society operated a round trip excursion from Montreal to Clermont, Quebec on the former CNR Murray Bay Subdivision with U1f 4-8-2 6060 as the motive power. On the return trip, 6060 performed a runpast for the enthusiasts on the Cap Rouge viaduct. Earl Roberts

*La vapeur sur le viaduc ! Le 26 septembre 1976, la St-Lawrence Valley Railway Society organisa une grande excursion entre Montréal et Clermont dans la région de Charlevoix. La locomotive à vapeur était la U1f 4-8-2 6060 du CN. Lors du retour vers Montréal, la locomotive fit un passage sur le viaduc au bénéfice des amateurs de photos. Earl Roberts*

In the seventies, the CN MR24 class 3200 series C424's were common four axle motive power seen on the La Tuque Sub and beyond to Lac St. Jean and west to Senneterre. C424 3206 has an extra west well in tow as it crosses the Cap Rouge viaduct bound for Hervey and points beyond. Ken Goslett

*Durant les années 70, les locomotives diesel de classe MR24 C424 étaient souvent utilisées sur les trains de marchandises de la sous-division La Tuque. Le train se rendait au Lac-Saint-Jean ou à Senneterre en Abitibi. On voit ici la 3206 avec son train de marchandises, traversant le viaduc de Cap-Rouge. Ken Goslett*







VIA Train 161 passes Cap Rouge station in July 1981 enroute to the CPR's Windsor Station in Montreal. At that time the CPR's Palais Station in Quebec's Lower Town was closed, and all VIA services to Quebec City operated to and from the suburban Ste. Foy station. The train proceeded to Allenby where it accessed the CPR's Trois Rivieres Subdivision. CRHA Archives, Fonds Linley

*Le train 161 de VIA passe devant la gare de Cap-Rouge, en juillet 1981. À cette époque, la gare du Palais de Québec était fermée. Tous les trains arrivaient ou partaient de la gare de Sainte-Foy. Ce train se rendait à la gare Windsor de Montréal, en passant par la rive nord où il rejoignait la ligne du CP de la sous-division Trois-Rivières à Allenby. Archives ACHF, Fonds Linley*

Cap Rouge from the cab. The length and height of Cap Rouge trestle are obvious in this recent view by Denis Fortier from the cab of a modern day CN westbound freight. Denis Fortier



*Le viaduc de Cap-Rouge vu de la cabine de conduite d'une locomotive contemporaine. Cette photo nous donne une bonne idée de la hauteur et de la longueur de cet ouvrage d'art. Denis Fortier*



## The Cap-Rouge Viaduct, 100 years in service!

French version Denis Vallieres

In every era, engineering marvels are created and erected; the Cap Rouge viaduct (built in 1907 and 1908) is a monument to the railway building boom of the early twentieth century. Although lesser known than the famous CPR Lethbridge viaduct, the Cap Rouge civil engineering landmark is one of eastern Canada's most impressive railway structures!



Canada Science and Technology Museum, X31721

## Les 100 ans du pont à chevalets de Cap-Rouge

Version française par Denis Vallières

À chaque époque, des ouvrages de génie sont érigés; le pont de Cap-Rouge, construit entre 1907 et 1908, est un monument à l'essor du chemin de fer du début du 20<sup>e</sup> siècle. Moins connu que le célèbre pont du Canadien Pacifique à Lethbridge, celui de Cap-Rouge est l'une des plus impressionnantes structures ferroviaires de l'est du Canada.

Musée canadien des sciences et de la technologie, X31721.

## The National Transcontinental - A Forgotten Railway

By Douglas N. W. Smith

French version Denis Vallieres

In the 1896 federal elections Canadians voted for change and ended the 18 year reign of the Conservative party. Indeed, with the exception of a five year hiatus in the 1870s, the Conservatives had governed the young Dominion for the 30 years since Confederation occurred in 1867. Perhaps their greatest achievement had been the completion of Canadian Pacific Railway – Canada's first transcontinental railway that secured all the British lands out to the Pacific for the new Dominion. However, the completion of the world's longest railway, which by 1889 stretched from Saint John, New Brunswick to Vancouver, British Columbia, had not produced the expected new golden age. From the time of Confederation to the 1890s, population and economic growth had lagged that of the republic to the south. In response to the slow economic

## The National Transcontinental - Un chemin de fer oublié

Par Douglas N. W. Smith

Version française par Denis Vallières

Aux élections fédérales de 1896, les Canadiens votent pour le changement, mettant ainsi fin aux 18 ans de règne du Parti Conservateur. Ce dernier a dirigé le jeune Dominion durant les trente premières années de la Confédération signée en 1867, mise à part une période de cinq ans durant les années 1870. La construction du premier chemin de fer transcontinental par le Canadien Pacifique (CPR) est peut-être la plus grande réalisation de ce gouvernement. Ce chemin de fer a permis de consolider l'intégration des territoires britanniques à l'intérieur du Dominion et ce, jusqu'à l'Océan Pacifique. Malgré cela, l'achèvement de ce plus long chemin de fer au monde qui, en 1889, s'étend de Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, jusqu'à Vancouver en Colombie-Britannique, n'amène pas l'âge d'or espéré. Depuis la naissance de la

growth, hundreds of thousands of Canadians had slipped over the border to the United States never to return.

Laurier and his Liberal party took power when the economic situation was on the verge of shifting into the long sought period of high growth as new technology in the form of hydro-electric power dams fuelled an industrial revolution in Quebec and Ontario and improved, earlier maturing grains made large scale settlement of northerly prairie lands feasible. With the supply of good arable cheap land in western the United States exhausted, both Americans and Europeans seeking low cost homesteads started flooding onto the prairies. Laurier reflected the new found confidence in the future in a speech he gave in during the 1904 election when he said, "The Twentieth Century will be the Century of Canada."

An outgrowth of the good times was the need to address the concerns of the Prairie Provinces for more railway lines to carry their grain to port. As the number of farms and grain output soared, the CPR had difficulty moving the large crop to Port Arthur and Fort William (now Thunder Bay) for furtherance to the eastern seaboard for shipment to Europe. Most years the CPR embargoed shipments as it ran out of equipment to move the crop and elevator space to store it. At the same time, much of the western grain that was exported to overseas markets moved through American coastal ports. Quebec City, Halifax and Saint John, NB complained bitterly that Canadian grain should move through their ports rather than Portland, Maine; Boston, Massachusetts, or New York, New York. The CPR and GTR favoured these American ports as they were open year round, required a shorter rail haul, and / or were served by a much larger number of competitive ocean shipping lines.

Laurier, a shrewd politician and Canadian nationalist, saw that the construction of a new transcontinental railway would address many of these issues. To keep peace in his party, Laurier agreed that this new transcontinental line would extend from the Maritimes to a new port in northern British Columbia and would have its entire line in Canada. Engineering was to be of the highest standards, with grades of no more than 0.4 percent eastbound and 0.6 percent westbound while the curvature could not exceed 4 degrees. The standard rail used weighed 80 pounds (considerably more usual 60 pound weight on new lines). The high standards also extended to bridges, which were built of steel to support large 180 ton locomotives, rather than the more perishable, but cheaper, timber. By building the infrastructure to these high standards, the biggest locomotives available could be used and so increase the number of cars each train could haul. These measures were expected to allow the tariffs for grain movements to be set so low as to undercut the advantages of the American ports shifting the golden flow of prairie grain to

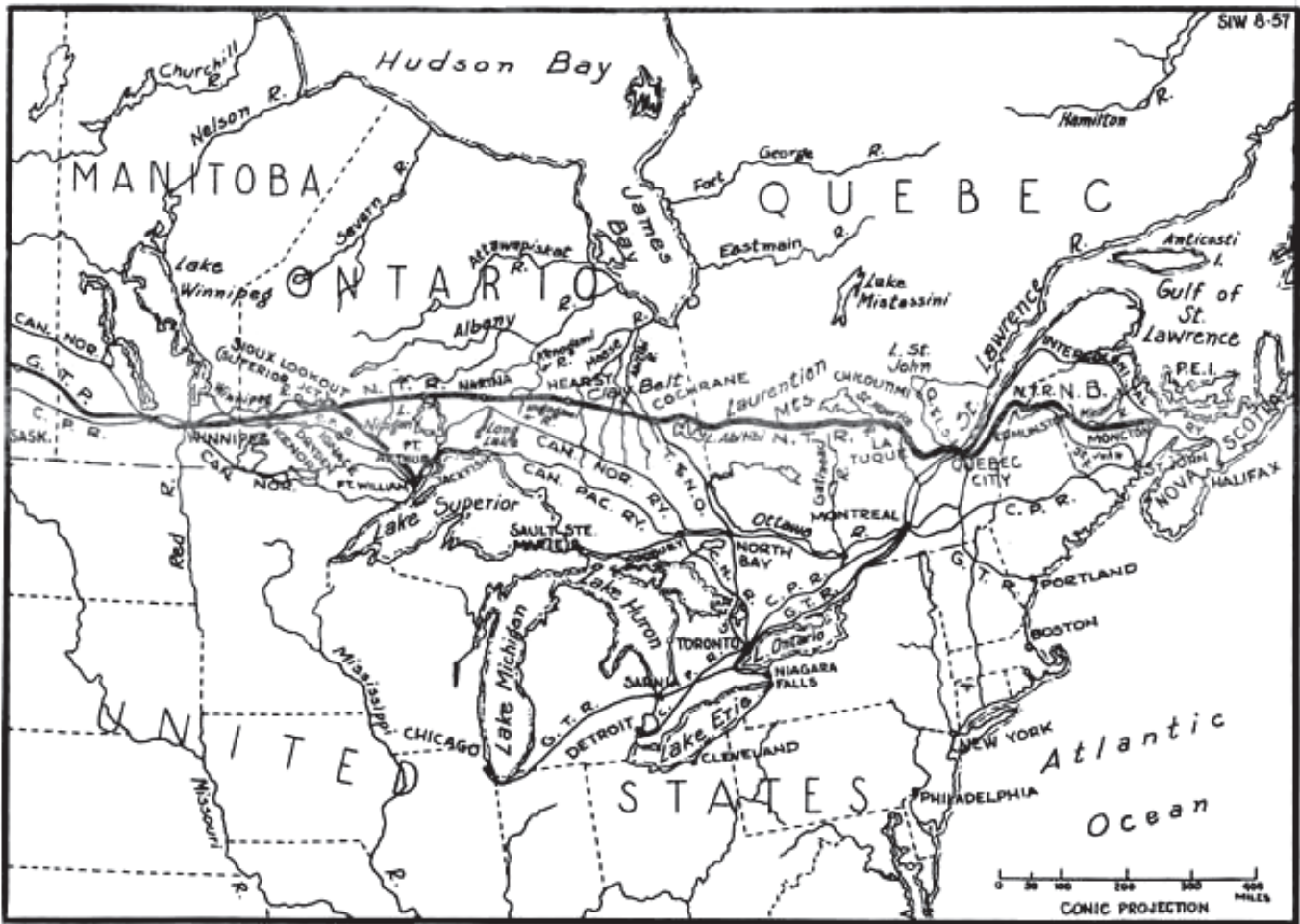
Confédération jusqu'en 1890, la population et l'économie se développent à la traîne des voisins du sud. En réaction à cette langueur économique, des centaines de milliers de Canadiens s'exilent vers les États-Unis sans songer à un retour au pays.

Laurier, à la tête du Parti Libéral (PL), prend le pouvoir au moment où l'économie prend son envol. De nouvelles technologies se développent, comme les centrales hydro-électriques qui sont la source d'une révolution industrielle tant au Québec qu'en Ontario ou la création génétique de nouvelles variétés de céréales adaptées aux conditions climatiques qui rend ainsi possible une colonisation plus au nord dans les prairies. L'offre de bonnes terres arables à prix raisonnables dans l'ouest attire tant les Américains que les Européens qui cherchent à s'établir sur des fermes à un prix accessible. Laurier reflète l'image d'une confiance en l'avenir par un discours lors des élections de 1904 dans lequel il proclame : "Le vingtième siècle sera le siècle du Canada".

Ce progrès oblige les provinces des prairies à exiger un plus grand nombre de lignes ferroviaires pour arriver à transporter le grain vers les installations portuaires. Face à l'augmentation du nombre de fermes et à l'essor dans la production du grain, le CPR a du mal à transporter toute cette récolte vers Port Arthur et Fort William (maintenant Thunder Bay), pour ensuite l'acheminer vers les ports de mer de l'est du pays avant de l'expédier en Europe. Faute d'une insuffisance de navires pour transporter les céréales et d'éleveurs à grain pour les entreposer durant les années critiques, le CPR se voit obliger d'émettre un embargo sur le transport. Au même moment, une grande quantité du grain de l'ouest, expédié vers les marchés d'outre-mer, transite vers les ports de mer américains. Québec, Halifax et Saint-Jean au Nouveau-Brunswick, dénoncent amèrement le fait que ce grain soit transité par les ports de Portland, Boston ou New-York, au détriment de leurs propres ports. Le CPR et le GTR favorisent les ports américains sous prétexte qu'ils sont ouverts à l'année, que la distance est plus courte et/ou qu'il y a une plus grande compétition chez les transporteurs transocéaniques à partir de ces ports.

Laurier, un politicien astucieux, considère la construction d'un nouveau transcontinental comme la solution pour corriger cette situation. Cependant, pour maintenir la paix dans son parti, il consent à ce que cette nouvelle ligne transcontinentale s'étende des Maritimes vers un nouveau port situé au nord de la Colombie Britannique et que tout le réseau soit en territoire canadien. Les spécifications seront du plus haut standard, ainsi, les rampes ne dépasseront pas 0,4% en direction est et 0,6% en direction ouest, tandis que les courbes n'excéderont pas les 4 degrés. Le rail utilisé sera de calibre de 80 livres, plutôt que celui de 60 livres, utilisé couramment sur les nouvelles voies. Les ponts seront construits en acier pouvant supporter des locomotives de





ROUTE OF THE NATIONAL TRANSCONTINENTAL RAILWAY

Upper Canada Railway Society

eastern Canadian ports. Finally, the Liberal party would have their own transcontinental railway to demonstrate their vision of nation building.

Both the newly minted Canadian Northern Railway, which had a network of lines from Port Arthur into Manitoba and the part of the Northwest Territories that would become the Province of Saskatchewan in 1905, and the Grand Trunk Railway, the second largest railway in the country serving Quebec and Ontario, dreamt of extending their reach across the country. The CNoR, a privately held company, laid lines into new territory when market conditions warranted; such a cautious approach meant that it would take many more years to complete a transcontinental line than the Liberals were willing to wait. On the other hand, the GTR was willing to build from Winnipeg to the unspecified port in northern British Columbia, but its Board of Directors did not want to be responsible for building the line through the uncharted wilderness of northern Quebec and Ontario. Laurier's attempt to broker the amalgamation of the CNoR with the GTR failed, sowing the seeds of disaster that was to befall the CNoR and GTR.

180 tonnes plutôt qu'en bois, un matériau plus économique mais périssable. Ces infrastructures de hauts niveaux permettront d'utiliser des locomotives plus imposantes et d'augmenter ainsi la longueur des trains. Ces mesures permettront aussi de transporter le grain à un plus faible coût, d'anéantir le transit par les ports américains et de diriger conséquemment ce trafic vers les ports de l'est canadien. Au bout du compte, le PL démontrera sa propre vision d'une nation en plein développement, ayant son propre chemin de fer transcontinental.

Deux entreprises ferroviaires songent à des plans d'extension pour leurs réseaux respectifs. D'abord le Canadian Northern (CNoR), nouvellement créé, qui possède un réseau de lignes à partir de Port Arthur vers le Manitoba et la partie des Territoires du Nord-Ouest qui deviendra en 1905, la Province de la Saskatchewan. Puis le Grand Tronc (GTR), le deuxième en importance au pays, qui dessert le Québec et l'Ontario. Le CNoR, une entreprise privée, étend son réseau lorsque que les conditions économiques lui sont favorables. Cette approche aura pour conséquence que sa ligne

Laurier then chose to throw government support behind the GTR, which had been in business for over fifty years, while the Canadian Northern was less than five years old. To accommodate the views of the GTR, the government agreed to provide large subsidies for the GTR to build a new subsidiary, named the Grand Trunk Pacific Railway, from Winnipeg to the Pacific Coast. The Dominion Government agreed to build the National Transcontinental Railway (NTR) from Winnipeg to Moncton, crossing the St Lawrence River at Quebec City. The GTR agreed to lease the NTR from the Dominion Government when it was completed. The deal was struck in July 1903.

Reflecting the mania of the boom times, only a few years later the Dominion Government agreed to extend both subsidies and bond guarantees for the CNoR to complete its transcontinental system. There followed a ten year orgy of rail line overbuilding as the CPR raced to beat the CNoR and GTP into all corners of the country.



The success of a construction camp is directly related to the quality of the food served; this photo depicts the 'cookery' for a survey crew of the NTR in Northern Ontario circa 1905. Library and Archives Canada PA 123544

*On se devait de bien nourrir les travailleurs des chantiers de construction des chemins de fer ! Cette photo montre le cuisinier d'une équipe du NTR dans le nord de l'Ontario, en 1905. Archives du Canada PA 123544*



Grading the right-of-way in Northern Ontario circa 1908, it appears that the pole rails were used as skids for the wood platforms carrying material which were drawn by horses. Library and Archives Canada C-054478

*Travaux de terrassement pour une nouvelle voie ferrée dans le nord de l'Ontario en 1908. Les poteaux de bois sur le sol étaient utilisés pour faciliter le tirage de lourdes charges par les chevaux. Archives du Canada C-054478*

transcontinentale sera achevée beaucoup plus tard que le souhaitent les libéraux. D'un autre côté, le GTR espère construire sa ligne à partir de Winnipeg vers un port indéterminé en Colombie-Britannique, mais son conseil d'administration ne veut pas cautionner la construction d'une ligne au travers la région isolée du nord québécois et ontarien. La tentative de Laurier de fusionner le CNoR et le GTR échoue, ce qui causera plus tard un désastre auprès des deux chemins de fer.

Laurier décide alors de supporter le GTR qui est en affaires depuis plus de cinquante ans tandis que le CNoR lui, n'a que cinq ans d'existence. Pour accommoder le projet du GTR, le gouvernement lui accorde de généreuses subventions afin de créer une filiale qui portera le nom de Grand Trunk Pacific et qui liera Winnipeg à la côte du Pacifique. Ce même gouvernement du Dominion créera le chemin de fer National Transcontinental (NTR) qui reliera Winnipeg à Moncton en traversant le fleuve Saint-Laurent près de Québec. Le GTR accepte que le gouvernement du Dominion lui loue le chemin de fer lorsque ce dernier sera complété. L'accord est signé en juillet 1903.

Suite au boom économique qui survient quelques années plus tard, le gouvernement du Dominion consent à étendre ses subventions aux deux entreprises et engage des garanties au CNoR afin qu'il puisse compléter son réseau transcontinental. S'ensuit une orgie de constructions de lignes ferroviaires d'une durée de dix ans; le CPR doit donc dorénavant concurrencer le CNoR et le GTP dans tous les coins du pays.



Laying track on the NTR in Northern Ontario in 1909. Library and Archives Canada PA-103450

*Pose de la voie ferrée du NTR dans le nord de l'Ontario en 1909. Archives du Canada PA-1031450*



The entire scheme was a mad-cap venture, which only the exuberance of the times could justify – much like the tech stock boom of the 1990s. The NTR stretched 1,801 miles and, with the exception of Moncton, Quebec City and Winnipeg, passed through unpopulated territory. Much of the territory was unknown wilderness where the estimated costs of construction turned out to be only wild, and hopelessly optimistic, guesses. These unexplored parts of the NTR proved to be engineering nightmares with muskeg and hard rock ridges to surmount. The section from Quebec City to Moncton virtually duplicated the already fiscally-challenged Intercolonial Railway which the government already owned. The route of the NTR required construction of engineering monuments. The Quebec City Bridge, the largest cantilever span bridge in the world spanned the St Lawrence River. Massive trestles jumped river valleys in New Brunswick and Quebec (such as the Cap Rouge trestle) so as to keep grades and curvature to the exacting engineering standards.

The date for the completion of the line is debatable. The Charny-Moncton segment was completed late in 1912. The last spike of the Quebec-Winnipeg segment was driven at Grant, Ontario, a point in the wilderness 125 miles west of Hearst, on November 17, 1913. This left the bridge over the St Lawrence River to be completed so as to connect up the two segments of line. Tragically, the Quebec bridge collapsed twice during its construction, delaying the opening of this part of the line to the fall of 1917. Regular train operations began over the bridge on December 3, 1917. During the years when the bridge was not finished, a rail car ferry linked up the two segments of line between Quebec and Levis.

Le tableau qui s'offre alors est un désastre comparable aux spéculations à la bourse des années 1990 sur la technologie et que seule l'exubérance de l'époque peut justifier. Le NTR étend sa ligne de 1 801 milles (2 898 km) à travers un territoire isolé, à l'exception des villes de Moncton, Québec et Winnipeg. L'ignorance des caractéristiques de ces régions aura pour conséquence une estimation des coûts de construction qui sera faite de manière arbitraire. Ces régions inexplorées du NTR causeront des cauchemars d'ingénierie relativement aux marécages et aux crêtes de roc à franchir. De plus, la section entre Québec et Moncton double pratiquement le chemin de fer Intercolonial qui, ironiquement, est la propriété du gouvernement. Le tracé du NTR exige la construction d'une œuvre monumentale pour traverser le fleuve Saint-Laurent, le pont de Québec, le plus grand pont à poutres en porte-à-faux au monde. Des ponts à chevalets gigantesques, tel celui de Cap rouge près de Québec, seront nécessaires pour traverser des vallées et des rivières, tant au Nouveau-Brunswick qu'au Québec, afin de maintenir les rampes et les courbes selon les standards établis.

La date officielle d'achèvement est discutable. Le segment Charny-Moncton est complété à la fin de 1912 tandis que le dernier crampon de la section Québec-Winnipeg est planté le 17 novembre 1913 à Grant en Ontario, un endroit isolé situé à 125 milles (201 km) de Hearst. Il ne reste alors qu'à compléter le pont au-dessus du Saint-Laurent pour connecter les deux segments. Tragiquement, le pont s'écrase à deux reprises durant sa construction, repoussant le complètement de la ligne à l'automne 1917. Durant la construction de l'ouvrage, un traversier ferroviaire assure le lien entre les deux segments. La première traversée par un train régulier se fera le 3 décembre 1917.



Following the collapse of the Quebec Bridge, the Quebec & Lévis Ferry Company was contracted by the Grand Trunk to operate a railway car ferry between the same points. For this service, which started in 1908, the Ferry Company acquired a lakeboat from the Rutland Transit Company, a subsidiary of the Rutland Railway. As the St. Lawrence River is tidal at this point, the lakeboat was equipped with some sort of a 'lift' to load and unload the railway cars. Library and Archives Canada PA-166763

*Traversier pour wagons du Grand Tronc entre Québec et Lévis. Le Saint-Laurent est à cet endroit sujet à la marée. Le bateau est équipé d'une plate-forme mobile pour élever les wagons au niveau du quai. Archives du Canada PA-166763*



The 'second' Quebec Bridge opened in 1917, it consisted of a pedestrian walkway, two railroad tracks and a two-lane motorway. In this undated photograph, an unidentified Canadian National passenger train is leaving the bridge. Library and Archives Canada e-010862035

*Le deuxième pont de Québec a été ouvert en 1917. Il comprenait deux voies de chemin de fer, une passerelle piétonne et deux voies pour la circulation des automobiles. Cette photo, non datée, montre un train de passagers Canadian National quittant le pont. Archives du Canada e-010862035*

The Grand Trunk Railway contracted with the Quebec & Lévis Ferry Company to operate a rail car ferry. The 'John S Thom' operated from about 1907 through 1921, four years after the Quebec Bridge opened. The GTR used the vessel to access Quebec shippers and after repudiating the NTR lease kept the ferry operating until the Dominion government began to exert control over the company as a prelude to merging it into the CNR.

The hapless GTR, whose Board of Directors were bamboozled by their visionary General Manager Charles Melville Hays, signed an amazingly one-sided contract with the government in 1903 agreeing to lease the NTR for 3% of the construction costs with no cap on those costs. While the rental appeared reasonable on the basis of the planned cost in 1903 of \$50 million, it was

Le chemin de fer du Grand Tronc (GTR) signe une entente avec la Compagnie des traversiers de Québec et de Lévis. Le John S Thom en opération dès 1907, y demeurera jusqu'en 1921, quatre ans après l'ouverture du pont de Québec, ce qui permet au GTR d'avoir accès aux expéditeurs de Québec. Après le rejet de l'offre du NTR en ce qui concerne la location, il continuera à utiliser le traversier jusqu'à ce que le gouvernement du Dominion exerce un contrôle sur la compagnie, un prélude de sa fusion du GTR avec le CNR.

L'infortune du GTR, dont le conseil d'administration se fait embobiner par le directeur général, Charles Melville Hays, amène à une étonnante entente unilatérale avec le gouvernement en 1903, consentant à louer le NTR pour un montant équivalent à



utterly ruinous on the basis of the actual \$170 million expended by 1917 coupled with the stark realization that there was simply not enough traffic to support the CPR, CNoR and NTR. The cost overruns were driven by under-estimation of the engineering difficulties, inflation in construction costs as the CPR, GTP, CNoR and NTR competed for labour and materials, and political patronage. At first, the GTR tried to renegotiate the lease terms and finally it simply reneged on the deal. The government turned the operation of the NTR over to the hapless Intercolonial Railway in 1915. Few, if any, pieces of rolling stock or locomotives ever bore the NTR name. Instead, they were lettered Canadian Government Railways, a name adopted in 1915 for the growing number of railways that were owned by the Dominion.

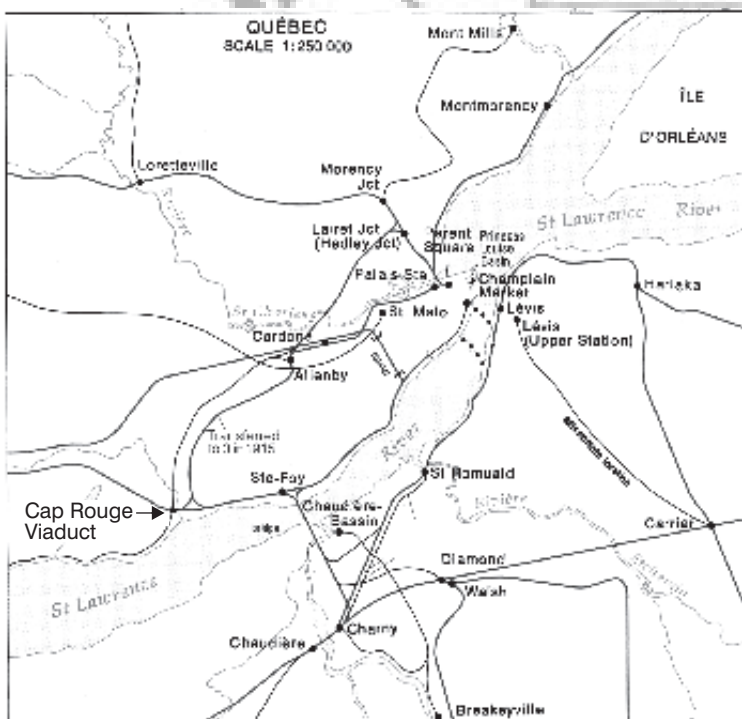
Up to the present time almost 400 miles of the NTR have been abandoned; the longer segments being between Nakina and Calstock, Ontario (about 122 miles), Cochrane, Ontario and LaSarre, Quebec (about 86 miles), St Marc to Dombourg (about 20 miles) and St Isidore and St Eleuthere (about 150 miles). Additionally short segments of under ten miles each have been abandoned in the Charny and Moncton areas. The 151 mile segment between Calstock and Cochrane avoided abandonment by being sold to the Ontario Northland Transportation Commission.

However, because of its the superb engineering standards, large parts of the NTR have been incorporated into today's Canadian National transcontinental lines. In the west, the Winnipeg-Nakina segment is part of the Toronto-Vancouver line. In the east, the St Eleuthere-Moncton forms part of the Montreal-Halifax line.

3% des coûts de construction. Cette entente semble raisonnable en considérant l'évaluation de ces coûts établie à 50 millions en 1903. Cependant, cela s'avère catastrophique puisque les coûts atteignent finalement 170 millions en 1917. De plus, on réalise qu'il n'y a pas suffisamment de trafic ferroviaire pour supporter le CPR, le CNoR et le NTR. La hausse des coûts est attribuable à la sous-estimation des obstacles à franchir et à l'inflation, du fait que les chemins de fer concernés soient en compétition pour l'obtention de la main d'œuvre, du matériel et du patronage politique. Au début, le GTR tente de renégocier les termes de location puis, finalement, renonce à l'entente. Le gouvernement remet la gestion du NTR à l'infortuné chemin de fer Intercolonial en 1915. Peu, s'il y en a, de matériel roulant et de locomotives ont arboré le nom de NTR. Ils ont plutôt affiché la livrée Canadian Government Railways, un nom adopté en 1915 afin de placer sous une même bannière le nombre grandissant de chemins de fer appartenant au Dominion.

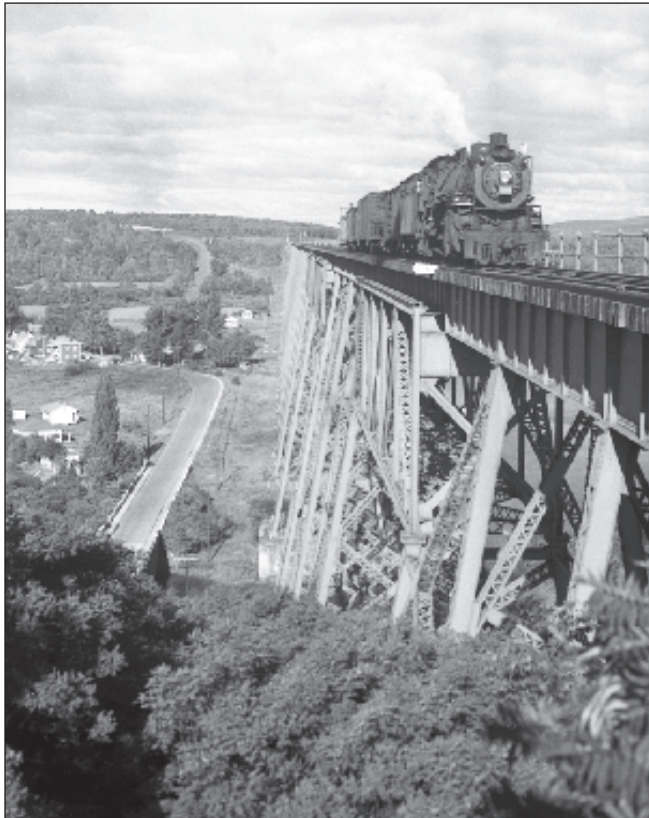
Jusqu'à ce jour, près de 400 milles (644 km) du NTR ont été abandonnés, les plus grands segments étant ceux entre Nakina et Calstock en Ontario, environ 122 milles (196 km), entre Cochrane, Ontario, et LaSarre au Québec, environ 86 milles (138 km), entre St-Marc et Dombourg, environ 20 milles (32 km) puis entre St-Isidore et St-Éleuthère, environ 150 milles (241 km). D'autres petits segments de moins de 10 milles (16 km), dans les régions de Charny et de Moncton, ont également été abandonnés. Le segment de 151 milles (243 km) entre Calstock et Cochrane est sauvé de l'abandon en étant vendu à la Commission de transport Ontario Northland.

Néanmoins, en raison des normes élevées d'ingénierie, une grande partie du NTR demeure intégrée aux lignes transcontinentales du Canadien National. Ainsi, à l'ouest, le segment entre Winnipeg et Nakina fait partie de la ligne Toronto-Vancouver tandis qu'à l'est, le segment entre St-Éleuthère et Moncton est intégré à la ligne Montréal-Halifax.



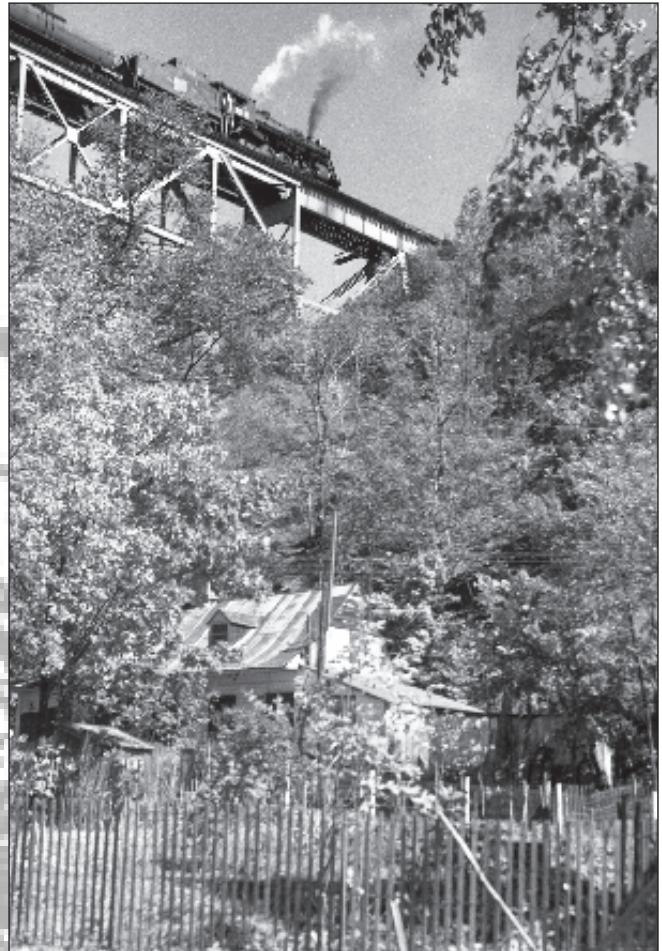
Map adapted from Lines of Country by Christopher Andrae

Carte faite à partir de l'ouvrage Lines of country de Christofer Andrae



An unusual aspect of the Cap Rouge viaduct is its location, it straddles the town of Cap-Rouge. Canada Science and Technology Museum, X31719

*Un aspect inusité du pont de Cap-Rouge est qu' il soit en califourchon sur la ville du même nom. Musée canadien des sciences et de la technologie, X31719*



CNR class N-4-a 2-8-0 2550 was built as Grand Trunk 687 in 1906 by Montreal Locomotive Works; here it poses for the CNR photographer high above a typical French Canadian farm house in Cap Rouge. Canada Science and Technology Museum X31720

*La locomotive no 2550 du CNR de type 2-8-0 et de série N-4-a, est la no 687 construite à l'origine pour le Grand Tronc par la Montreal Locomotive Works. Elle pose pour le photographe du CNR au-dessus d'une maison de ferme caractéristique des Canadiens français de Cap-Rouge. Musée canadien des sciences et de la technologie, X31720*



The Saint Lawrence River, which is tidal at this point, is visible in the lower right of this CNR photograph. An unidentified steam-hauled passenger train is westbound on the Cap Rouge viaduct. Canada Museum of Science and Technology Museum X31718

*Le fleuve St-Laurent, à marée haute, est visible en bas à droite sur la photo. Un train à vapeur de, non-identifié, roule en direction ouest sur le pont de Cap-Rouge. Musée canadien des sciences et de la technologie, X31718*



## Building the Structure

By Denis Fortier and Peter Murphy

The Cap Rouge viaduct was designed and constructed under the direction of R. F. Uniacke, Bridge Engineer, National Transcontinental Railway Commission. The steel was fabricated and erected by the Dominion Bridge Company Limited of Montreal, Phelps Johnson, Manager.

The construction of the Cap Rouge viaduct was started in June 1907 when the Dominion Bridge Company began the assembly and riveting of the towers for the superstructure. The viaduct was erected with an overhead two-boom traveler, field rivets were driven by pneumatic hammers. Building from the southwest to the northeast end, work progressed well until the first Quebec Bridge collapsed on August 29, 1907. With the completion of the Quebec bridge delayed, the urgency to complete the Cap Rouge viaduct work was diminished. The construction season ended in December 1907. At that time 2,300 feet or two-thirds of the structure had been built.

Work resumed in April 1908 and the viaduct was essentially completed that summer. Although the viaduct was completed, work on the building of the NTR was slow and the viaduct would not carry rail traffic until 1913. The viaduct cost \$ 817,462 to build.

Train operation on the NTR began in increments as sections of the line were completed. As the GTR refused to takeover the NTR until it was completed, the contractors, and then the Intercolonial Railway took over operations when the last spike in the Moncton - Winnipeg section was driven on November 17, 1913.

## The Cap-Rouge viaduct is built

The cap-Rouge viaduct which has been built on the National Transcontinental Railway near Quebec is a single track structure about 3,345 feet long over all with a maximum height of nearly 173 feet from low water to base of rail. It contains about 4,500 tons of steel and has thirty-one 40' towers and one single bent supporting thirty-three 40' and twenty-nine 60' plate girder spans and one 150' and one 160' and one 125' riveted truss deck spans.

Several comparative estimates were made considering the longitudinal force specified, and indicated that the maximum rigidity and minimum total cost would be secured by the adoption of comparatively wide towers and moderate length connecting spans, which were finally fixed of the dimensions already stated, but which it was considered by the contractors would have been substantially as economical if the lengths of the towers had been increased 10' more. The standard of 40'

## L'Érection de la structure

Par Denis Fortier et Peter Murphy

Le pont à chevalets de Cap-Rouge est dessiné et construit sous la direction de R. F. Uniacke, ingénieur de pont pour le Chemin de fer National Transcontinental. L'acier est fabriqué et érigé par la Compagnie Dominion Bridge limitée de Montréal (Lachine) sous la gestion de Phelps Johnson.

La construction du pont commence dès 1907 lorsque la Dominion Bridge débute l'assemblage et le rivetage des tours de la superstructure. Il est érigé à partir de deux travées rivetées à l'aide de marteaux pneumatiques. Les travaux progressent rapidement en direction nord-est jusqu'au premier effondrement du pont de Québec, le 19 août 1907. Avec le délai dans la reconstruction de ce dernier, rien ne presse maintenant pour compléter celui de Cap-Rouge. Les travaux cessent temporairement en décembre 1907. À ce moment, plus de 701 mètres sont déjà complétés.

Les travaux reprennent en avril 1908 et l'ouvrage est essentiellement terminé au cours de l'été. Par contre, la ligne transcontinentale du NTR n'étant pas complété, le trafic sur le pont ne sera pas utilisé avant 1913. Le coût de la superstructure revient au total à 817,462\$.

Le trafic ferroviaire sur le NTR débute au fur et à mesure que des segments sont complétés. Puisque que le GTR refuse de prendre en charge le NTR avant son achèvement, les entrepreneurs puis le chemin de fer Intercolonial prennent en main la gestion que lors de la plantation du dernier crampon du segment Moncton/Winnipeg, le 17 novembre 1913.

## La construction du pont

Une seule voie coure le long des 1020 mètres du pont dont la hauteur maximum entre le rail et le bas niveau de l'eau est de 52,73 mètres. La structure contient plus de 4082 tonnes métriques d'acier. 27 travées de 18,3 mètres, 32 de 12,2 m, une de 38,1 m, une de 45,7 m, et une de 47,8 m sont supportées par 30 tours dont chacune a une base ayant une surface de 12,2 m par 16,8 m et un sommet 12,2 m par 3 m.

Plusieurs estimations considérant les efforts longitudinaux spécifiés, sont comparées en indiquant un maximum de rigidité lié à un coût minimal sécurisé par l'adoption de larges tours et de travées de longueurs modérées. Les entrepreneurs de leur côté estiment qu'il y aura une réduction importante des coûts si les tours ont une surface accrue de 3 mètres ou plus. Cependant, le standard de 12,2 mètres est adopté puisqu'une grande satisfaction dans la construction et l'utilisation de ce

was, however, adopted in deference to the general attitude taken by the engineers of proportions of high viaducts and it has proved very satisfactory in construction and operation.

The towers are of special construction and are interesting on account of the make-up of the columns and the system of bracing, which avoids all intermediate horizontal transverse struts and eliminates them from the centre panels in the longitudinal face of the towers. This column design has been somewhat modified in subsequent structures proportioned by the same designers to provide better for the transportation and erection stresses and to reduce the wide painting area in the interest of maintenance.

The structure is designed for dead loads of 1,350 lbs., 1,550 lbs., and 3,000 lbs. per linear foot of the 40', 60' and 150' spans respectively, and for the 'class heavy' live load and unit stresses conforming to the Dominion government specifications of 1905 which provide for two 180 ton engines 48' long followed by a train load of 4,750 lbs. per linear foot. Wind pressure is assumed to be 30 lbs. per square foot of exposed train and viaduct surface.

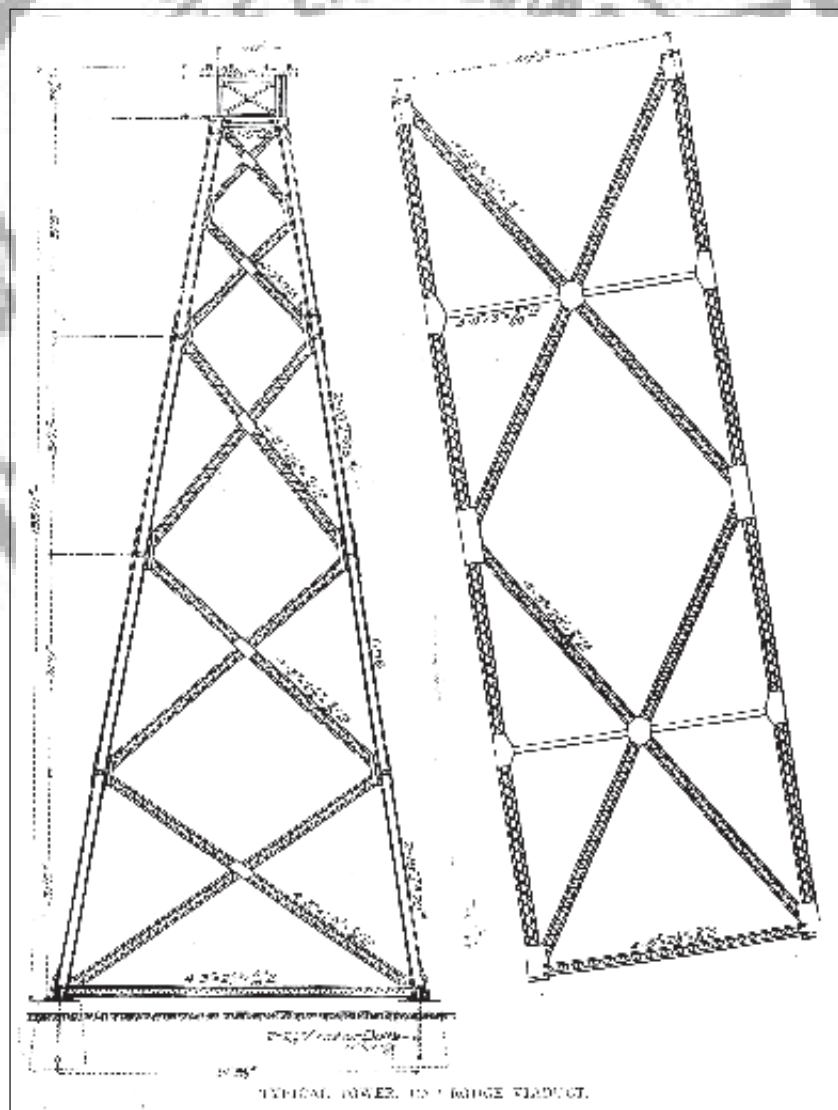
(Extract from Canadian Railway and Marine World, February 1910 – CHRA Archives)

mode a déjà été établie dans le passé.

Les tours, de conception particulière, consistent en un système de colonnes et d'entretoises éliminant les supports transversaux sur les surfaces longitudinales de celles-ci. Le design de ces colonnes sera modifié dans les ouvrages subséquents du même designer afin d'en améliorer le transport et de diminuer l'effort lors de l'érection de celles-ci tout en diminuant les surfaces à peindre, diminuant par le fait même les coûts d'entretien.

La structure est conçue pour supporter des charges de 612 kg, 703 kg et de 1361 kg respectivement pour les travées de 12,2 m, 15,2 m et 45,2 m. L'ouvrage sera conforme à la classe «lourd» selon les spécifications gouvernementales du Dominion de 1905, considérant le poids de deux locomotives de 163,3 tonnes métriques et de 14,6 mètres de longueur chacune à la tête d'un train de 2155 kg au 30 cm linéaires exposés sur la surface du pont.

Extrait du Canadian Railway and Marine World, Février 1910, Archives ACHF.



Typical tower, Cap-Rouge viaduct. Canadian Railway and Marine World, February 1910. The Dominion Bridge Company Limited

Construction typique d'un chevalet en acier du viaduc de Cap-Rouge : Canadian Railway and Marine world, février 1910. Compagnie Dominion Bridge limitée



## The Dominion Bridge Company

**DOMINION BRIDGE CO., LTD., MONTREAL, P.Q.**

**BRIDGES**

**TURNTABLES, ROOF TRUSSES**  
**STEEL BUILDINGS**  
**ELECTRIC and HAND POWER CRANES**  
**Structural METAL WORK of all kinds**

**BEAMS, CHANNELS, ANGLES, PLATES, ETC., IN STOCK**

Ad from CR&amp;MW

In 1886 the Dominion Bridge Company was established beside the Lachine canal and adjacent to the Grand Trunk and Canadian Pacific lines in Lachine, Quebec. One of its first projects was construction of a cantilevered bridge over the St. Lawrence River for the Canadian Pacific Railway; conveniently the location of the bridge was about a mile 'as the crow flies' from the Lachine erecting plant. Part of the new bridge would be located in the Kahnawake and Akwesasne Mohawk First Nation territory and so the company planned on using them as unskilled labour.

The Mohawks climbed all over the bridge without fear and asked to become trained riveters. They had a remarkable aptitude for this type of work and by the end of the project there were some 70 iron and steel riveters in the Kahnawake band, who went on to work on projects all over Canada and the USA!

In 1898 the Dominion Bridge Company was awarded the contract to design and build the Alexandra Bridge connecting Ottawa and Hull, Quebec. At the time of completion in 1901, the Alexandra Bridge was the fourth longest cantilever span in the world.

The company also provided erecting steel for many famous buildings including Windsor Station in 1889, the Aberdeen Pavilion in Ottawa in 1898 and the Royal Tower in Winnipeg in 1904. Its next big railroad bridge contract was the Cap Rouge viaduct which was completed in 1908.

The company went on to grow, prosper and expand across Canada, at its peak it had nine erecting plants in addition to the original one located in Lachine; the Lachine plant alone employed over 2000 workers. Its list of bridges, structures and projects completed across Canada is too long to list here.

The company's decline started in the late 1970s when plants were closed. Dominion Bridge was acquired by Sulzer Inc., this company was dissolved and by 1990 employment in Lachine was down to 250. The remaining assets (four plants) was acquired by the Cedar Group; in 1998 they made a disastrous decision to purchase the bankrupt MIL-Davie shipyard in Lauzon, Quebec. The Davie purchase drained Dominion Bridge of its cash

La compagnie Dominion Bridge s'établit en 1886 près du canal Lachine, adjacente aux lignes du Grand Tronc et du Canadien Pacifique à Lachine au Québec. L'un de ses premiers contrats est la construction d'un pont «cantilever» au-dessus du fleuve St-Laurent pour le Canadien Pacifique; ce pont est érigé avantageusement à moins de 1,6 km à vol d'oiseau de l'usine de Lachine. L'extrémité sud de ce pont se situe dans la réserve Mohawk de Kahnawake et la compagnie compte engager des ouvriers vivant dans cette communauté.

Les Mohawks grimpent facilement et sans crainte dans les hauteurs et demandent à devenir riveteurs. Ils ont de remarquables aptitudes pour ce type de travail et à la fin du projet, 70 d'entre-eux obtiendront des emplois dans ce domaine partout au travers du Canada et des États-Unis.

En 1898, la compagnie obtient le contrat pour les plans et la construction du pont Alexandra, reliant Ottawa à Hull au Québec. Au moment de son achèvement, cet ouvrage devient le quatrième pont «cantilever» en importance au monde.

La compagnie construit aussi des structures d'acier pour des édifices aussi célèbres que la gare Windsor en 1889, le Pavillon Aberdeen à Ottawa en 1898 et le Royal Tower à Winnipeg en 1904. Le pont de Cap-Rouge constitue en 1908, son prochain projet ferroviaire.

La compagnie prospère et prend de l'expansion. Outre son atelier de Lachine, qui emploie 2000 travailleurs, elle possèdera jusqu'à neuf autres installations. La liste des ponts, des structures et autres projets réalisés par l'entreprise est trop longue pour être citée ici.

Le déclin de la compagnie s'amorce vers la fin des années 1970 avec la fermeture de certains ateliers. L'entreprise est acquise par Sulzer Inc., puis cette dernière et dissoute en 1990 alors qu'il reste moins de 250 employés à Lachine. Ce qui reste est acquis par le Groupe Cedar en 1998, cette entreprise prend une décision désastreuse en achetant les chantiers maritimes de la MIL-Davie de Lauzon au Québec, alors en faillite. La Davie rachète la Dominion Bridge avec sa réserve et



An aerial view of the sprawling Dominion Bridge Company's (DB) Lachine Works at its zenith around 1920. From the top down: The CPR St. Lawrence River Bridge that was DB's first major bridge structure; the Lachine Canal including the DB dock and the Lachine locks (the canal bypassed the Lachine rapids which are downstream (to the left) on the St. Lawrence River); the DB works included an on-site railway with a captive fleet of flat cars and switching locomotives; the Montreal Tramways Company's Lachine streetcar line paralleling the Grand Trunk Railway (later CNR) Montreal-Toronto main line. The Grand Trunk line through this area was originally built by the Montreal and Lachine Railroad, the first railway on Montreal Island. It was as a portage railway to bypass the Lachine rapids. Library and Archives Canada e-007152391

*Vue aérienne de l'usine de la compagnie Dominion Bridge à Lachine au Québec alors que celle-ci était à son apogée vers 1920. Du haut au bas de la photo, on aperçoit le pont du CP sur le Saint-Laurent, celui-ci était le premier pont important érigé par la DB ; le Canal de Lachine avec le quai desservant les installations de la DB, celles-ci comprenaient également un chemin de fer privé avec plusieurs locomotives et de nombreux wagons plats; la ligne de Lachine de la Montréal Tramway Company ; la ligne du Grand Tronc, plus tard CN, qui suivait le tracé original du chemin de fer Montréal and Lachine qui fut le premier chemin fer sur l'Île de Montréal. Archives du Canada, e-0071522391*

reserves and pushed the company into bankruptcy. After the assets were purchased by Group ADF a company from Terrebonne, Quebec, some Dominion Bridge workers were rehired. However, the Lachine plant closed in 2003. It remains closed and ADF is looking for a buyer for the site. (Extracts from Wikipedia, the free on-line encyclopedia)

## A Glimpse of Passenger Services Over the Cap Rouge Trestle

By Bill Linley

Intrigued by the 100th anniversary of the Cap Rouge viaduct, Bill Linley decided to look through his collection of timetables and present a glimpse of passenger services through the years that crossed this famous landmark. Many of the trains listed went well on into Northern Quebec and Ontario (as far as Cochrane) with numerous connections to more remote destinations (many by mixed trains). Based on Quebec / St. Foy

pousse la compagnie vers la faillite. Ce qui reste est acquis par le Groupe ADF, une entreprise de Terrebonne au Québec, on rappelle alors quelques ex-employés de Dominion Bridge. Toutefois, l'atelier de Lachine fermera ses portes définitivement en 2003. ADF cherche alors un acheteur pour le site. (extrait de Wikipedia).

## Un aperçu du service aux passagers sur le pont à chevalets de Cap-Rouge

Par Bill Linley

Sensibilisé par le centenaire du pont de Cap-Rouge, Bill Linley entreprend des recherches parmi sa collection d'horaires, afin de présenter un aperçu des trains de passagers ayant franchi ce remarquable ouvrage au travers des ans. Plusieurs trains sur cette liste roulaient au nord du Québec et de l'Ontario, aussi loin que Cochrane, certains ayant des correspondances avec d'autres convois vers des destinations encore plus éloignés, étant parfois des trains mixtes. Basé sur les départs et les arrivées de Ste-Foy/Québec, on découvre



departure and arrival times shown in the Grand Trunk Railway / National Transcontinental Railway Employee Timetable of October 17, 1915 were as follows: Train 1 daily except Saturday westbound departed Quebec at 1135 for Fitzpatrick; train 2 eastbound arrived in Quebec at 1300. Mixed train 5 Monday and Wednesday westbound departed Quebec at 0700 for Fitzpatrick; train 6 Thursday and Saturday eastbound arrived in Quebec at 1630.

Canadian National Railways Timetable April 27, 1952 shows Train 21 daily except Saturday westbound departed Quebec at 0730 for Noranda; train 22 eastbound arrived in Quebec at 0700. Local Train 11 daily departed Quebec at 2140 for Fitzpatrick; train 12 eastbound arrived at Palais station at 0930. Train 697 Monday - Wednesday - Friday westbound gas-electric service departed Quebec at 0945 for Garneau; train 698 eastbound arrived in Quebec at 1600.

Canadian National Railways Employee Timetable No. 38, October 30, 1960 reveals Train 11 westbound departed Cap Rouge at 2008 for Cochrane; train 12 eastbound arrived at Cap Rouge at 1909. Each train was allowed 7 minutes to cross the viaduct at 10 miles per hour.

Effective April 24, 1966, the long-standing train 11 became train 75, train 12 became train 74; the timetable otherwise remained unchanged.

Effective April 25, 1976 with the advent of CN - VIA services, trains 75 and 74 become 175 and 174. Five months later, all trains began terminating at Ste Foy as the historic Gare du Palais (in Quebec City) closed on August 31, 1976.

Effective June 17, 1979, the conventional train was replaced with a daily RDC service operating as train 673 daily westbound departing Ste. Foy at 1930 for Hervey Junction; on Friday this train operated as train 681 departing Ste. Foy at 2035. Train 672 eastbound arrived the Ste Foy station at 0935; on Monday this operated as train 682 arriving in Quebec at 0915.

Effective October 28, 1979, it ran as train 627 westbound except Saturday; train 628 eastbound did not run on Monday.

Effective April 27 1980, the service was by RDC Trains 627, 629 and 628 on a two-hour scheduled run time to and from Ste. Foy and Hervey Junction, the westbound left St. Foy as Train 627 except Friday at 1955 and returned as train 628 at 0925. Oddly, Train 629 ran Friday only through October 24, 1980 replacing Train 627 leaving at 2115 for the two-hour run. From October 4, 1980 through June 6, 1981, Train 627 did not operate on

sur l'horaire du Grand Tronc/National Transcontinental destiné aux employés, effectif le 17 octobre 1915, ceci :

-Train no 1 : quotidien, excepté samedi, départ de Québec à 11 h 35 en direction ouest à destination de Fitzpatrick.

-Train no 2 : arrivée à Québec à 13 h. en provenance de l'est,

-Train mixte no 5 : lundi et mercredi, départ de Québec à 7 h en direction ouest à destination de Fitzpatrick.

-Train no 6 : jeudi et samedi arrivée à Québec à 16 h 30 en provenance de l'est.

D'autre part, l'horaire du Canadien National effectif le 27 avril 1952 indique ceci :

-Train no 21, départ quotidien, excepté samedi, de Québec en direction ouest à 7 h 30 à destination de Noranda.

-Train no 22, arrivée à Québec à 7 h en provenance de l'est.

-Train local quotidien no 11, départ de Québec à 21 h 40 à destination de Fitzpatrick.

-Train no 12, arrivée à la gare du Palais à 9 h 30 en provenance de l'est.

-Train no 697, lundi/mercredi/vendredi, départ de Québec à 9 h 45 à destination de Garneau (autorail gaz-électrique).

-Train no 698, arrivée à Québec à 16 h en provenance de l'est.

L'horaire des employés du Canadien National no 38, effectif le 30 octobre 1960 révèle ceci :

-Train no 11, départ de Cap-Rouge en direction ouest à 20 h 08, à destination de Cochrane.

-Train no 12, arrivée à Cap-Rouge à 19 h 09, en provenance de l'est.

On allouait 7 minutes à chaque convoi pour traverser le pont à une vitesse de 16 km/h. Prenant effet le 24 avril 1966, les trains nos 11 et 12 deviennent les nos 75 et 74, pour le reste, il n'y a aucune modification.

Suite à la création de Via Rail et prenant effet le 25 avril 1976, les trains nos 74 et 75 deviennent respectivement les nos 174 et 175. Cinq mois plus tard, tous les trains de passagers s'arrêtent à Ste-Foy suite à la fermeture de la gare historique du Palais, le 31 août 1976.

Prenant effet le 17 juin 1979, le train conventionnel est remplacé par un départ quotidien d'un autorail, identifié par le numéro 673 dont le départ se fait de Ste-Foy en direction ouest à 19 h 30 à destination d'Hervey-Jonction. Le vendredi, ce train porte le no 681, partant de Ste-Foy à 20 h 35. D'autre part, le train no 672, en provenance de l'est, arrive à la gare de Ste-Foy à 9 h 35. Le lundi, ce train portant cette fois le no 682, arrive à Québec à 9 h 15. Le 28 octobre 1979, ce train devient le no 627 en direction ouest, excepté le samedi tandis que le no 628, en provenance de l'est, cesse de rouler le lundi.

Débutant le 27 avril 1980, le service se fait par

Saturday when the daily service resumed.

On November 14, 1981, Train 628 from Hervey was scheduled to pass Viaduc at 1028 and arrive Ste. Foy at 1045. Beginning June 1, 1981, Train 628 ran daily except Monday while Train 630 ran on Monday only. Train 627 made its last run on November 14, 1981 departing Ste. Foy at 2005 and passing Viaduc at 2017 marking the final scheduled passenger train crossing.

## The Cap-Rouge Viaduct Today

By Denis Fortier

What a spectacular show it is to watch and see a train crossing the Cap-Rouge viaduct higher than the local church steeple! On a foggy morning, standing in the church square it seems the train is rumbling across the town on the clouds!

Lately the number of trains (all freight) have diminished, but over the years thousands of rumbling, noisy trains have travelled across the town of Cap-Rouge over 100 feet in the air. Since its construction in 1908, the viaduct has been a local landmark and tourist attraction. Unconcerned by fashion styles or events, it has been a part of the Cap-Rouge landscape since the beginning of the century.

Paris has its Eiffel Tower, Rio its statue to the Sacred-Heart, New York its Statue of Liberty, Montréal its cross on the Mount-Royal, Québec its Château Frontenac; Cap-Rouge is honored by its renowned viaduct which stands among the longest and highest in the world.

### Sources:

Le Viaduc de Cap-Rouge --- La Société historique du Cap-Rouge  
Canadian Railway and Marine World, February 1910  
Canadian Rail Passenger Review Number 1 - Trackside Canada  
Canada Science and Technology Museum  
Library and Archives Canada  
CRHA Archives  
Wikipedia, the free on-line encyclopedia

Thanks to Patricia Standish for French to English translation

autorails et les trains portent les numéros 627, 628, et 629 avec un parcours de deux heures de Ste-Foy à Hervey-Jonction. Le train quotidien, excepté vendredi, no 627 quitte St-Foy à 19 h 55 et retourne en tant que no 628 à 9 h 25. Le train no 629 roule le vendredi, cela jusqu'au 24 octobre 1980, remplaçant le train no 627 et quittant à 21 h 15 pour son parcours de deux heures. Du 4 octobre 1980 au 6 juin 1981, le service du train no 627 cesse au moment du retour du service quotidien de l'autre train.

Le 14 novembre 1981, le train no 628 en provenance d'Hervey-Jonction traverse le pont à chevalets à 10 h 28 puis arrive à Ste-Foy à 10 h 45. Débutant le 1er juin 1981, le train no 628 roule quotidiennement excepté le lundi tandis que le train no 630 roule uniquement le lundi. Le dernier départ de Ste-Foy du train no 627 a lieu à 20 h 05 le 14 novembre 1981. Il traverse le pont à 20 h 17, et sera le dernier convoi de passagers à le franchir.

## Le pont à chevalets de Cap-Rouge par Denis Fortier

Quel spectacle extraordinaire d'apercevoir du parvis de l'église un train passer au-dessus du clocher. Je vous propose d'être ici un matin de brouillard, car c'est à moment là qu'on a vraiment l'impression qu'un train, porté par des nuages, survole la ville.

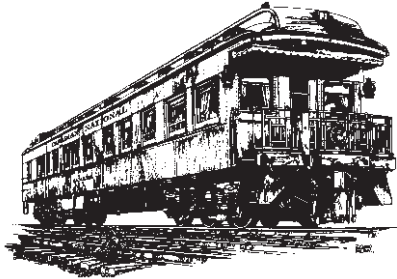
Le nombre de trains, qui ne sont maintenant que des convois de marchandises, a considérablement diminué mais durant de nombreuses années, les gens de Cap-Rouge ont été témoins de milliers de passages bruyants de ces convois tant de passagers que de marchandises à plus de 30 mètres au-dessus de leur ville. Depuis son existence, le pont a suscité, des remarques variées et parfois diamétralement opposées. Indifférent aux modes et aux événements, il marque le paysage de Cap-Rouge depuis le début du siècle et demeure une attraction touristique.

Paris a sa tour Eiffel, Rio son Sacré-Coeur, New-York sa statue de la Liberté, Montréal sa croix du Mont-Royal, Québec son château Frontenac; Cap-Rouge s'honore d'un pont parmi les plus longs et les plus élevés au monde.

### Sources:

-Le Viaduc de Cap-Rouge --- La Société historique du Cap-Rouge  
-Canadian Railway and Marine World, février 1910  
-Le Canadian Rail Passenger Review, numéro 1, Trackside Canada  
-Musée canadien des sciences et de la technologie  
-Bibliothèque et Archives du Canada  
-Archives ACHF  
-Wikipedia





## BUSINESS CAR

By John Godfrey  
 Edited by David Gawley

The Mallard 75 'Great Gathering' at NRM York, UK a Great Success

Massey and Sir Nigel Gresley. As part of the ceremonies, the High Commissioner rang the bell of the Dominion of Canada, which was then answered by the blowing of the whistle on Mallard, which brought on a great round of applause from the visitors.

The event has been a immediate success, with record breaking crowds for the NRM of an average of 14,000 visitors for a ten day run! The exhibition received wide spread very positive media coverage in England.

At the Gala dinner on the opening day, our President was approached by many of the guests thanking Exporail for preserving the Dominion of Canada in 1965. (Stephen Cheasley)

### Rededication of CPR 1095 in Kingston, Ontario

On July 1 at 1300 h, there was a rededication ceremony in Kingston's Confederation Park to outline the

completion of the refurbishment "The Spirit of Sir John A.". This is the nickname given to the steam locomotive displayed in Confederation Park since 1967.



The following photos were taken at the 'Great Gathering' of the six surviving A-4 Class LNER locomotives at the National Railway Museum in York, U.K. on July 3, 2013. The photos show the large crowds waiting to see the Dominion of Canada and the photo of the Canadian High Commissioner, Gordon Campbell in the cab of the Dominion of Canada with the grandson of Sir Nigel Gresley, which replicates the photo taken on June 15, 1937 of the then High Commissioner, Vincent







replaced with especially built parts. The locomotive is now displayed a few metres from its original location on a new, solid section of track. It is foreseen that a roof will be erected above the locomotive in the coming years. (Hugues Bonin)

**Fraser Valley Heritage Railway Commences Operations**

Twelve years of volunteer work was rewarded on June 22, 2013 when restored British Columbia Electric Railway interurban car 1225 began carrying the public on Saturday, Sundays and holidays from Cloverdale to Sullivan, British Columbia and back. The interurban car was repatriated from a California museum in 2005 and enters service after 18,000 hours of work.



This steam locomotive, ex-Canadian Pacific 1095, is a 4-6-0 Class D10h built by CLC in Kingston nearly 100 years ago. Despite some repairs carried out more than 20 years ago, the elements were rapidly taking their toll and the locomotive had become a sad display. It was cosmetically rebuilt thoroughly over the last two years by several groups, with the Kingston Division of the Canadian Railroad Historical Association providing support to the lead groups: Union Limestone; Local 221 of Plumbers, Steamfitters and Welders; and the Engine 1095 Volunteer Restoration Group.

Many components of the locomotive and tender were







Power for the operation comes from a Cummins generator car. Patrons depart from the recently completed replica of the original Cloverdale station, which houses a ticket office, museum and gift shop. Rounding out the complex is a large carbarn / restoration shop that was completed in 2012. Work has begun to rehabilitate BCER interurban car 1304 - a car that has connections to royalty as it was used to carry the Duke of Connaught on part of an official visit to British Columbia while he was serving as Governor-General. (Douglas N W Smith)

**BACK COVER TOP:** Like Canada's Petticoat Junction! The CPR's Chipman-Norton mixed trains in New Brunswick were identical in spirit to all the local trains the late Lucius Beebe wrote about in his classic book 'Mixed Train Daily'. They were also not unlike the little train in the sixties fantasy TV series Petticoat Junction that featured California's Sierra Railroad 1891 4-6-0 No. 3 and combine No. 5. It is the day after New Year's 1954 and CPR 4-4-0 29 with combine is on the wooden pile trestle at mile 69.5 Minto Sub. 'Do not exceed ten 10 miles per hour' admonishes the Minto Sub timetable footnote. Ronald Ritchie.

**HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE:** Les petits trains mixtes, passagers et marchandises, du Nouveau-Brunswick, étaient très folkloriques : ils étaient tout à fait dans l'esprit de ce genre de train au sujet desquels Lucius Beebe avait écrit son livre devenu un classique *Mixed Train Daily*. Ces trains rappellent l'émission de télévision des années soixante *Petticoat Junction*. Nous sommes au lendemain du Premier de l'an 1954 et la locomotive 4-4-0 29 du CP est sur le pont à chevalet au point milliaire 69.5 de la sous-division Minto. Une note à l'horaire recommandait de ne pas dépasser les 10 milles à l'heure (16 km/h) sur ce viaduc. Ronald Ritchie.

**BACK COVER BOTTOM:** In a blaze of fall colours, CN GE Dash 9 - 44CW 2529 nears the westernmost extremity of the Cap Rouge trestle with a La Tuque Sub westbound freight. Bonne Fete, Cap Rouge! Denis Fortier.

**BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE:** En pleine saison des couleurs d'automne, la Dash 9-44CW 2529 du CN arrive à l'extrémité ouest du pont à chevalet de Cap-Rouge sur la sous-division de La Tuque avec un train de marchandises en direction ouest. Bon anniversaire, Cap-Rouge ! Denis Fortier.

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit [canadianrailwayobservations.com](http://canadianrailwayobservations.com)

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

[www.canadianrailwayobservations.com](http://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.**

