

L'Amiral, Gaspé's new tourist train, Commemorating Mallard's Record Speed Run, Postcards Tell a Story, CRHA Awards

L'Amiral, le nouveau train touristique de Gaspé, les commémorations du record historique de vitesse de la Mallard, La carte postale nous raconte..., les prix de l'ACHF

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 557 • NOVEMBER - DECEMBER • 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. 40066621

TABLE OF CONTENTS

L'Amiral, A New Scenic Train in the Gaspé Peninsula, by Bernard Babin	231
Stan's Photo Gallery, by Stan Smaill	246
Commemorating Mallard's Speed Record, by Stephen Cheasley	257
Postcards Tell a Story, by Josee Vallerand	265
CRHA Awards, by Daniel Laurendeau and Linda Scheway	270

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: Gaspé's new tourist train L'Amiral slowly crosses the wooden trestle at St. Siméon, Québec on one of its initial runs. The train travelled at slow speed to allow the passengers an opportunity to enjoy the on-board service and spectacular view of the Baie de Chaleurs nearby. David Morris.

BELOW: Canadian Pacific RS-18 was built by Montreal Locomotive Works and out-shopped on July 14, 1958; this photo was taken at the CPR Bay Shore engine facility in West Saint John, New Brunswick in mid August 1973. Wendell Lemon.

PAGE COUVERTURE : Sur le tracol de bois de Saint-Siméon, Québec, le train touristique L'Amiral lors de la première sortie officielle circule à vitesse réduite permettant ainsi aux voyageurs d'admirer la Baie-des-Chaleurs à proximité. David Morris.

CI-DESSOUS: Locomotive du Canadien Pacifique RS-18, construite par la Montreal Locomotive Works, à l'extérieur de l'atelier le 14 juillet 1958. Cette photo a été prise aux ateliers d'entretien des locomotives Bay Shore à Saint John West, Nouveau-Brunswick à la mi août 1973. Wendell Lemon.



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



Canadian Heritage
Patrimoine canadien

Canada

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

The L'Amiral - A New Scenic Train in the Gaspé Peninsula

By Bernard Babin

The logo of the new L'Amiral tourist train aims to focus on the maritime aspect of the Gaspé. The word Amiral means Prince of the Sea, and is represented by a lighthouse guiding ships and the railway line along the coast.



Managed by the Société du chemin de fer de la Gaspésie/Gaspe Railway (SFG), a new scenic train known as L'Amiral began operating on July 27, 2013. The name was chosen in order to highlight its maritime location. The word 'Amiral' means Prince of the Sea which explains why a lighthouse appears on the train's logo.

The idea and concept of providing a scenic train in the Gaspé-Percé region began in 2006. However with the increasing development of cruise ship activities around 2009-2010 at the Port of Gaspé by Escale Gaspésie, a scenic train service became a necessity. The route along the seaside and through the mountains offers tourists a fantastic view of the Gaspé coast and spectacular scenery.

Official launch of the L'Amiral took place on July 27, 2013. The excursion went from New Richmond to Bonaventure and was open to the general public bringing visitors to the Western Festival held in Bonaventure. A second excursion, also from New Richmond to Bonaventure, took place on August 15th at the same time as Acadian Day festivities in Bonaventure. On September 22nd the general public was invited to participate in the L'Amiral's inaugural trip to the Gaspé Peninsula from Gaspé to Percé.

The L'Amiral has been quite busy during the fall of 2013 with international cruises coming to the Gaspé Peninsula offering tourists the opportunity for a leisurely trip along the scenic Gaspe coast. Finally, in the spring 2014, The L'Amiral will resume its activities and will launch the conquest of the tourist market of Quebec and elsewhere.

L'Amiral, nouveau train touristique en Gas

Par Bernard Babin

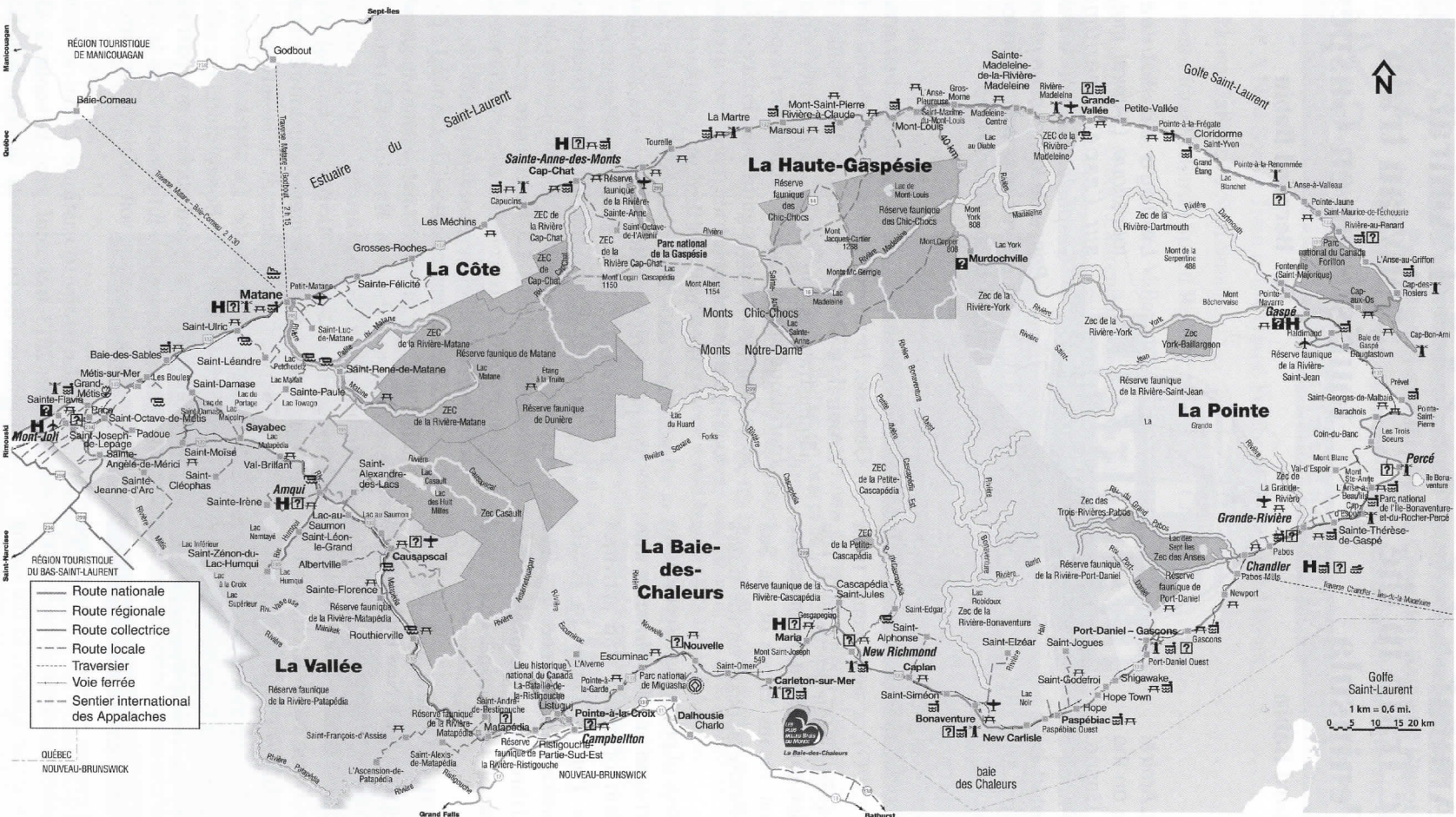
Le logo du nouveau train touristique L'Amiral met l'accent sur l'aspect maritime de la Gaspésie. Le mot Amiral signifie Prince de la mer et un phare guidant les navires et la voie ferrée longeant la mer est reproduit sur le logo.

Administré par la Société du chemin de fer de la Gaspésie, le nouveau train touristique de la Gaspésie, L'Amiral, a été mis en service le 27 juillet 2013. Les administrateurs ont choisi de nommer ainsi le train touristique afin de mettre l'accent sur l'aspect maritime de la Gaspésie. Amiral signifie aussi Prince de la mer et le logo apparaissant sur le train représente un phare.

L'idée et la réflexion d'implanter un train touristique dans la région de La Pointe gaspésienne (Gaspé - Percé) ont été évoquées dès 2006. Toutefois, ce n'est qu'en 2009-2010, avec le développement croissant de l'industrie des croisières à Gaspé pilotée par Escale Gaspésie, que le produit d'un train touristique est devenu un incontournable. Ce trajet entre mer et montagne promet d'offrir aux croisiéristes une vue imprenable sur la côte gaspésienne et son panorama grandiose.

Le lancement officiel de L'Amiral a eu lieu le 27 juillet 2013. Le premier trajet, destiné au grand public, a été effectué dans la Baie-des-Chaleurs, de New Richmond à Bonaventure. À cette occasion, les voyageurs ont pu participer au Festival Western de Bonaventure. Une deuxième excursion a été réalisée le 15 août dernier, parallèlement à la fête nationale des Acadiens à Bonaventure. Ce trajet s'est aussi déroulé entre New Richmond et Bonaventure. Par ailleurs, le 22 septembre 2013, le grand public a pris part au premier voyage de L'Amiral qui fut effectué dans la région de la Pointe de la Gaspésie, soit un parcours entre Gaspé et Percé.

Le train touristique L'Amiral a connu un automne 2013 très actif avec la venue à Gaspé des croisiéristes internationaux qui ont bénéficié de ce nouveau produit tant attendu. Enfin, dès le printemps 2014, L'Amiral reprendra ses activités et se lancera à la conquête des marchés touristiques du Québec et d'ailleurs.



- Route nationale
- Route régionale
- Route collectrice
- - - Route locale
- - - Traversier
- - - Voie ferrée
- - - Sentier international des Appalaches

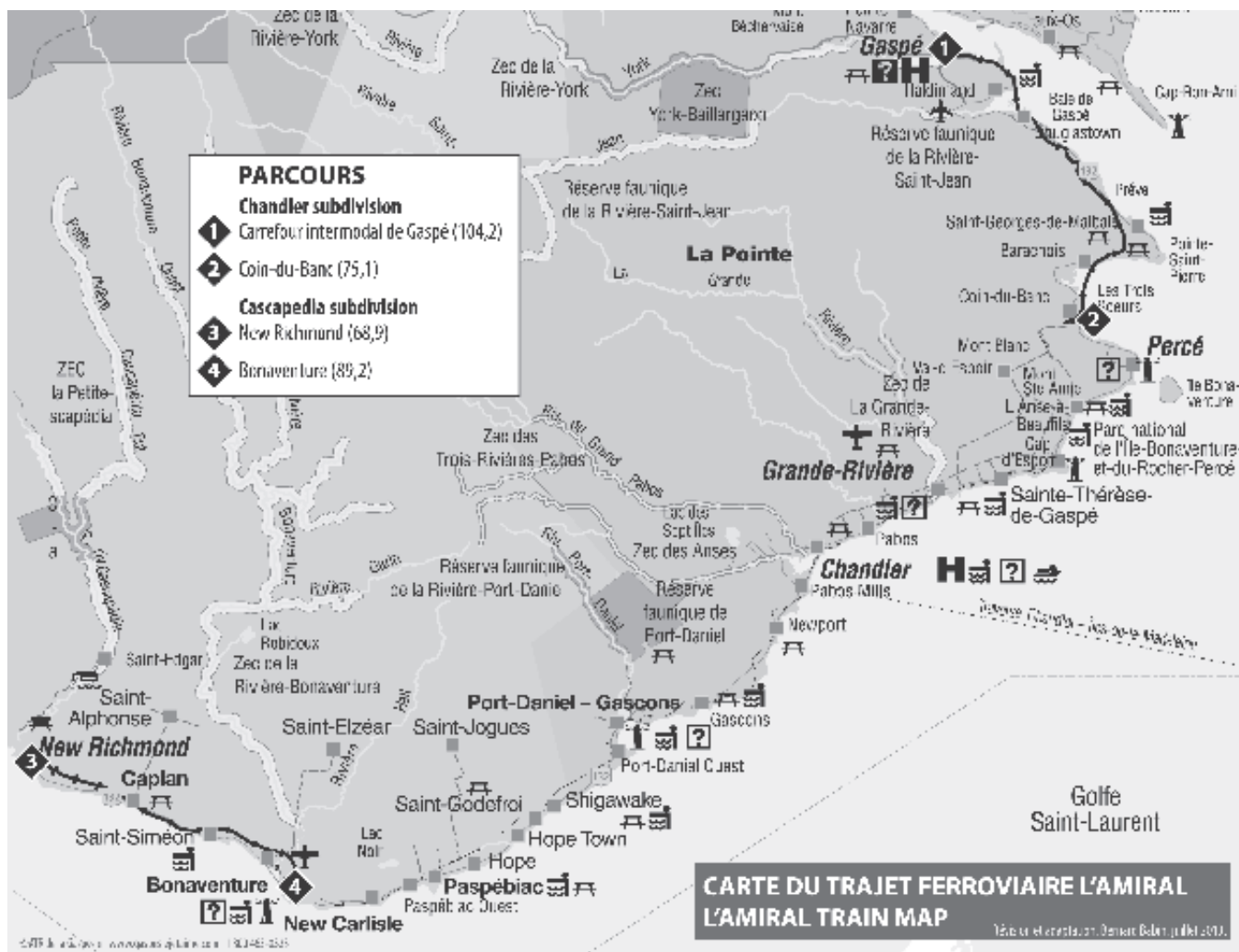
Lieu d'accueil		Population	
	permanent		Hôpital
	saisonnier		Phare
	Aéroport principal		Pont couvert
	Aéroport secondaire		Quai
	Halte routière		Traversier
			La Côte
			La Haute-Gaspésie
			La Pointe
			La Baie-des-Chaleurs
			La Vallée
			Préval Municipalité annexée
			Capucins 0 à 1500 habitants
			Pabos 1501 à 3500 habitants
			Gaspé 3501 habitants et plus

©ATR de la Gaspésie
www.gaspesiejetaime.com - 1 800 463-0323

Map showing the Gaspé peninsula, this is a vast region as you can see from this map. © ATR Gaspésie
 Carte géographique représentant la région touristique de la Gaspésie. Le territoire gaspésien est immense comme on peut le voir sur cette carte. Reproduction autorisée par: © ATR Gaspésie

The L'Amiral Scenic Train: a plus for cruise ship passengers

Le train touristique L'Amiral : un élément important pour les croisiéristes



On this map you can see the two routes over which the L'Amiral operated during the 2013 season. References ❶ and ❷ shows the distance operated during the 2013 season for cruise passengers arriving in Gaspé when L'Amiral operated between Gaspé and Coin-du-Banc. References ❸ and ❹ show the first two trips that were made at the launch of L'Amiral July 27, 2013 and August 15, 2013, running between New Richmond and Bonaventure. Map by Bernard Babin

Sur cette carte, les tracés en noir représentent les trajets effectués par L'Amiral durant la saison 2013. Les références ❶ et ❷ indiquent le trajet parcouru durant la saison 2013 par les croisiéristes arrivant à Gaspé. L'Amiral circule entre Gaspé et Coin-du-Banc. Les références ❸ et ❹ indiquent les deux premières excursions qui ont été faites lors du lancement de L'Amiral le 27 juillet 2013 et le 15 août 2013, entre New Richmond et Bonaventure. Carte faite par Bernard Babin

The l'Amiral Scenic Train: a plus for cruise ship passengers

The news of a scenic train in the Gaspé area received a very positive response from cruise lines. On September 18, 2013, passengers aboard the Celebrity Cruise Line vessel Celebrity Summit (Malta registry, 294 m, 2,450 passengers and 999 crew members) were the first official passengers on the train excursion from Gaspé to Coin-du-Banc.

Cruise ship operators are very pleased to see L'Amiral in operation, the train's large carrying capacity

Le train touristique L'Amiral : un élément important pour les croisiéristes

L'annonce de la mise sur pied d'un train touristique en Gaspésie a positivement suscité l'intérêt des compagnies de croisières. Le 18 septembre 2013, les passagers du Celebrity Summit, (Pavillon Malte, 294 mètres, 2 450 passagers et 999 membres d'équipage) ont eu l'honneur d'être les premiers croisiéristes à prendre part à l'excursion ferroviaire Gaspé - Coin-du-Banc.

Pour les compagnies de croisières, le transport des passagers par le rail représente en quelque sorte une

assures ship passengers of an enjoyable side trip. On the other hand, for many American, European and Canadian passengers, trains are part of their heritage and L'Amiral is an interesting attraction.

Since the Bay of Gaspé has deep water, large cruise ships can weigh anchor near the marina. Escale Gaspésie will accommodate 18 ships during the 2013 season. This represents a total of 22,112 passengers and crew members who will visit the Gaspé Peninsula. They will be shuttled by boat to the Gaspé intermodal station where they will be redirected to the various locations they have chosen such as: a visit to Percé aboard the L'Amiral train, an excursion to Forillon National Park or a visit to downtown Gaspé.

assurance sur la capacité d'accueil du port d'escale. D'autre part, pour beaucoup de croisiéristes américains, européens et canadiens de l'Ouest, le train est inscrit dans leur génétique et devient donc un attrait supplémentaire intéressant¹.

La Baie de Gaspé étant située en eau profonde, les grands bateaux de croisières y accostent près de la marina. Pendant la saison 2013, Escale Gaspésie a accueilli 18 navires, ce qui signifie que 22 112 passagers et membres d'équipage étaient attendus à Gaspé. Le transport des passagers se fait par bateaux-navettes vers la gare intermodale de Gaspé, d'où ils sont redirigés vers les différents lieux de visite qui leur sont offerts : visite de Percé via le train touristique L'Amiral, excursion au Parc Forillon, visite du Centre-ville de Gaspé.



The new Gaspé train station, which is called the Intermodal Gaspé Hub (Intermodal Gaspé Station), was inaugurated on May 10, 2013. This intermodal station is the cornerstone of the development of the international cruise market. It will also serve as the VIA station for the Montréal-Gaspé train when track conditions permit the restoration of the service between Matapédia and Gaspé. Two platforms are provided for passenger trains. Christian Babin

La nouvelle gare de Gaspé, nommée Carrefour intermodal de Gaspé (gare intermodale de Gaspé), a été inaugurée le 10 mai 2013. Cette gare intermodale devient la pierre angulaire du projet de développement du marché des croisières internationales. Elle dessert aussi l'accueil des trains voyageurs de VIA Rail numéros 16 et 17 qui effectuent la liaison Montréal-Gaspé, trois fois par semaine. Deux quais d'embarquement sont prévus pour les trains voyageurs. Christian Babin

During its first season, the L'Amiral scheduled approximately twelve excursions for international cruise ship passengers stopping at Gaspé.

Rolling Stock

Locomotive SFG 1849, an RS18-3b, L'Amiral's locomotive is a former CPR locomotive built by Montreal Locomotive Works (MLW) in July 1958 and bore CP No. 8797.

Au cours de cette première saison, environ 12 excursions sur L'Amiral ont été prévues pour les bateaux de croisières internationaux qui ont fait escale à Gaspé. Chaque voiture comprend 76 places assises, pour un total de 228 passagers. Les wagons SFG 1047 et SFG 111 ont

¹ Source : Madame Lise Nadeau, Adjointe au chef d'escale, Escale Gaspésie



CPR maroon and grey 8797 with script lettering is heading up an extra east on the Cartier Subdivision and is about to pass the Sudbury station on August 20, 1967. Bill Linley

CPR marron et gris 8797 avec lettrage en manuscrit à la tête d'un train extra à l'est de la subdivision Cartier. Il est sur le point de passer devant la station de Sudbury le 20 août 1967. Photo: Bill Linley.



CP Rail 8797 in red and white livery, is on ballast train duty and is rolling over new track just west of the C&O and CPR diamond in Chatham, Ontario on April 26, 1985. Aleks Stefanovic

Locomotive CP Rail 8797 aux couleurs rouge et blanc, est en service sur des trains de pierre concassées. Il circule sur les nouvelles voies ferrées immédiatement à l'ouest de la Chesapeake and Ohio Railway (C & O) et du coeur de traverse CPR à Chatham, Ontario, le 26 avril 1985. Aleks Stefanovic



New Brunswick East Coast Railway 1849 teams up with Eastern Railway Services (SFEX) 3000 to handle an ore train at Bathurst, New Brunswick on March 9, 2006. Wendell Lemon

Locomotive New Brunswick East Coast Railway (NBEC) no 1849 jumelée avec la locomotive Eastern Railway Services (SFEX) 3000 pour tracter un train de minerai à Bathurst, au Nouveau-Brunswick, le 9 mars 2006. Wendell Lemon

été adaptés pour faire place à un espace réservé aux fauteuils roulants.²

Opération du train L'Amiral : Gaspé - Percé

Le train partira du Carrefour intermodal de Gaspé (gare intermodale de Gaspé) qui a été inauguré le 10 mai 2013. La gare intermodale est la pierre angulaire du projet de développement du marché des croisières internationales. Cette nouvelle gare sert aussi pour l'accueil des trains voyageurs de VIA Rail numéros 16 et 17 qui effectuent la liaison Montréal-Gaspé, trois fois par semaine.

Du départ de la gare de Gaspé au point milliaire 104,2³, L'Amiral circulera à une vitesse de 25 m/h pour se rendre à Coin-du-Banc, point milliaire 75,1. Une plateforme de débarquement des passagers et un kiosque d'accueil ont été installés pour recevoir les passagers. À partir de cet endroit, les voyageurs auront la possibilité de se rendre jusqu'à Percé en autobus, afin de compléter leur visite, et de revenir prendre le train à Coin-du-Banc pour le retour vers Gaspé.

Après le débarquement des passagers à Coin-du-Banc, le convoi reculera jusqu'à la gare de Barachois. Des manœuvres seront exécutées pour placer la locomotive en avant du convoi en vue du retour des passagers vers Gaspé. La gare VIA Rail de Barachois est située plus à l'est, soit au point milliaire 79,3 de la subdivision Chandler. Signalons que la voiture-loge numéro 111 sera exploitée comme voiture-coach uniquement, ses fonctions de conduite ne seront pas utilisées pour l'instant.

Un train sensoriel !

Selon madame Laurie-Isabelle Denis, coordonnatrice du train touristique L'Amiral, l'expérience à bord du train touristique sera sensorielle. « Nous voulons éveiller les sens pour les passagers qui voyageront dans ce train » et, à cet égard, tout sera mis en œuvre pour stimuler les cinq sens et éblouir les voyageurs.

À titre d'exemple, la vue sera sollicitée à son maximum grâce aux paysages magnifiques, la vue sur la mer et sur la côte. Ainsi, la plage de Coin-du-Banc, en plus d'être un oasis de tranquillité, permet de voir au loin le magnifique Rocher Percé. Le goût sera stimulé par des dégustations de produits typiquement gaspésiens servis à bord de L'Amiral. Les voyageurs pourront déguster des produits du terroir, des bières locales et des vins régionaux. Ils auront le plaisir d'entendre des artistes gaspésiens venus leur offrir des spectacles musicaux et faire connaître les talents de la Gaspésie.

² Source : Linda Ritchie et Joey Cyr, Rail GD New Richmond, QC

³ Environ 100 mètres de voies ferrées ont été enlevées pour construire la nouvelle gare. La fin de la voie ferrée serait maintenant au point milliaire 104,13 plutôt que 104,2 (source non officielle)

In March of 1989 it was converted to CP No. 1849 (an RS-18u). In January 1998, the Chemin de Fer du Québec (CFQ) and its affiliate, the New Brunswick East Coast, purchased it for their railway in north eastern New Brunswick. Then it was purchased by the Société du Chemin de Fer de la Gaspésie (SFG) in 2009.

It is hard to believe that SFG 1849 turned 55 years old last July! Many railroad workers said it was the best locomotive ever built by MLW and many of them enjoyed working with this type of locomotive. Technical improvements (RS18-3b) done later by the NBEC enhanced its performance.

Electric generator car VAE SFG 602 was purchased from the Agence Métropolitaine de Transport/Metropolitan Transport Agency (AMT). Built for the CN in 1956 by Canadian Car & Foundry (CC&F) to supply steam heat to CN passenger trains, it bore CN No. 15401. Purchased by VIA Rail in 1978, it was sold back to CN in 1984. It was then renumbered CN No. 15503 and used by CN work trains.

In 1989-1990 this car was sold to the Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal/Montreal Urban Community Transit Corporation and was converted to an electric generator to power the heat, light and air-conditioning for head end powered passenger cars. It was converted at the CN shops in Pointe St-Charles in Montréal. The STCUM 602 (later AMT 602), was used by the Lakeshore commuter train between Montréal and Rigaud. Now it is used by the L'Amiral to supply its passenger cars with 480 volts of electrical power. Note that VAE SFG 604 was also purchased from the AMT as a backup.

Passenger cars SFG 1047 and SFG 1059 were built by Hawker Siddeley of Thunder Bay, Ontario in 1974. Initially numbered GO 9951 and GO 9962. These cars were purchased by the Québec Government in 1994 and after being in storage for a long time in the Montréal area, car GO 9951 became AMT 1047 in March 2002 and car GO 9962 became AMT 1059 in December 2002.

Cab car (control car) SFG 111 was also built in Thunder Bay, Ontario by Hawker Siddeley in 1967.

Coin-du-Banc Spectacle visuel pour les visiteurs !

À Coin-du-Banc, les rails du chemin de fer et la plage ne font qu'un. Le train y circule en bordure de la plage et la vue sur la mer avec le Rocher Percé en arrière-plan est tout simplement magnifique. C'est à cet endroit que l'on peut sentir la mer, écouter le bruit des vagues et s'en mettre plein la vue ... c'est tout un spectacle visuel pour les visiteurs!

Historique de la locomotive SFG 1849

La locomotive SFG 1849, une RS18-3b, utilisée comme unité de traction sur le train touristique L'Amiral, est une ancienne locomotive ayant appartenu au chemin de fer Canadien Pacifique. Elle a été construite par la Montreal Locomotive Works (MLW) en juillet 1958 et portait le numéro CP 8797.

En mars 1989, elle a été convertie pour devenir la CP 1849, une RS-18u, et ce, jusqu'en janvier 1998. À cette date, le Chemin de fer du Québec (CFQ) et sa filiale NBEC en ont fait l'acquisition pour leur réseau ferroviaire dans le nord-est du Nouveau-Brunswick. Finalement, en 2009, la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SFG) en devient propriétaire.

Il est difficile de croire que la locomotive SFG 1849 a fêté ses 55 ans en juillet dernier! Plusieurs cheminots affirment que c'est le meilleur modèle de locomotive qui ait été fabriqué par la MLW et nombre d'entre eux aimaient travailler avec ce type de locomotive. Finalement, des améliorations techniques (RS18-3b) apportées, entre autres par la NBEC, ont rendu ces locomotives plus performantes.

Les wagons-passagers actuellement utilisés sur le convoi du train touristique gaspésien sont : 3 wagons ayant appartenu à l'Agence Métropolitaine de Transport de Montréal (AMT), numéros 1047 et 1059, et une voiture de conduite (cab car) numéro 111.

Historique du VAE SFG 602

Le véhicule d'alimentation électrique VAE SFG 602 provient de l'AMT. Construit en 1956 pour le CN, par la Canadian Car & Foundry (CC&F), afin de pourvoir à



The rebuilt head-end power supply (HEP) car SFG 602 is used to generate 480 volts to supply the L'Amiral coaches. Built in 1956 for CN by Canadian Car & Foundry as a steam generator car, it carried the number CN 15401. It was later purchased by the AMT, converted to a HEP generator car and had a long career generating for commuter trains in the Montréal region. This photo was taken on the siding in New Richmond. Jean-François Henry

Le nouveau véhicule d'alimentation électrique SFG 602 servant à alimenter les wagons de L'Amiral en électricité 480 volts. Construit pour le CN en 1956, par la Canadian Car & Foundry, il servait à alimenter en vapeur les wagons passagers et portait à cette époque le numéro CN 15401. Ce véhicule a fait une longue carrière sur les trains de banlieue de la région de Montréal, notamment entre Montréal et Rigaud sur "Le Lakeshore". Toute une nouvelle vie de rêve pour le SFG 602 qui sillonna les côtes gaspésiennes. Photo prise dans la voie d'évitement de New Richmond. Jean-François Henry

Originally this vehicle was self-propelled and bore No. D708. The engine was later removed and it was renumbered GO 9833. The Québec Government purchased it in 1994. After long term storage in the Montréal area, it became AMT No. 111 in April 2003.

Until 2010 these cars were used on commuter trains in the Montréal area: Montréal-Vaudreuil-Hudson line; Montréal-Candiac; and Montréal-Blainville-St-Jérôme. These cars were affectionately called the GO-Karts, because of their previous owner, the Ontario Government.

The SFG acquired a total of ten passenger cars, three of which have been renovated. The renovated and operating cars are:

- SFG 1047, ex-AMT 1047, exx-GO 9951, (model RTC-85) built in 1974;
- SFG 1059, ex-AMT 1059, exx-GO 9962, (model RTC-85) built in 1974;
- SFG 111, ex-AMT 111, exx-GO 9833, exxx-GO D708, (model RTC-85SP) built in 1967 as self-propelled cab cars.

Seven other cars are parked on a siding in front of VIA Rail station in New Richmond or on the SFG properties for further use on the tourist train project:

- SFG 104, ex-AMT 104, exx-GO 104, exxx-GO 9854, exxxx-GO C754, (model RTC-85C) built in 1967 as non powered cab control car;
- SFG 108, ex-AMT 108, exx-GO 9829, exxx-GO D704, (model RTC-85SP) built in 1967 self propelled cab car;
- SFG 1039, ex-AMT 1039, exx-GO 9933, exxx-GO 4741, (model RTC-85) built in 1968;
- SFG 1057, ex-AMT 1057, exx-GO 9960, (model RTC-85) built in 1974.



Three ex-AMT cars have been completely restored and placed into service (1047, 1059 and 111). Seven more cars await restoration. In this photo ex AMT cars 104, 108, 1039 and 1057 are stored in New Richmond, QC awaiting restoration for future use. David Morris

Trois voitures ex-AMT ont été complètement restaurées et mises en service (1047, 1059 et 111). Sept autres voitures attendent d'être restaurées. Sur cette photo, ex voitures AMT 104, 108, 1039 et 1057 sont stationnées à New Richmond, QC en attente de restauration pour une utilisation future. David Morris

l'alimentation en vapeur des trains-passagers du CN, il portait le numéro CN 15401. Acquis par VIA Rail en 1978, il a été revendu au CN en 1984. C'est à cette époque qu'il a été renuméroté CN 15503 et utilisé sur des trains de travaux du CN.

En 1989-1990, le véhicule a été vendu à la STCUM (AMT) qui décida de convertir ce wagon-génératrice de vapeur à sa nouvelle vocation d'alimentation électrique. Les travaux de conversion ont été exécutés aux ateliers du CN à Pointe St-Charles. Ce wagon, STCM 602 (renommé AMT 602), était utilisé pour les services des trains de banlieue, le Lakeshore, service entre Montréal et Rigaud. Maintenant, c'est sur L'Amiral qu'il est utilisé pour l'alimentation électrique du convoi à 480 volts. Grâce au VAE SFG 602, les passagers du train touristique profiteront du confort moderne de l'électricité ! Notons que le VAE SFG 604⁴ avait aussi été acquis de l'AMT pour fin de relève.

Historique des wagons de passagers de L'Amiral

Les voitures de passagers SFG 1047 et SFG 1059 furent construites par la compagnie Hawker Siddeley de Thunder Bay, Ontario, en 1974. Initialement, elles étaient identifiées GO 9951 et GO 9962 (modèle RTC-85). Ces wagons ont été achetés par le Gouvernement du Québec en 1994 et, après une longue période de remisage dans la région de Montréal, la voiture GO 9951 devint AMT 1047 en mars 2002 et la voiture GO 9962 devint AMT 1059 en décembre 2002.

La voiture-loge SFG 111 a aussi été construite à Thunder Bay, Ontario par Hawker Siddeley en 1967. À l'origine, ce wagon était autopropulsé et portait le numéro D708 (modèle RTC-85SP - Rapid Transit Coach, 85 pieds, Self-Propelled). Son moteur fut retiré et elle a été renommée GO 9833. Le Gouvernement du Québec en fit l'acquisition en 1994 et, après une longue période de remisage, ce wagon-loge devint AMT 111 en avril 2003.

Jusqu'en 2010, ces wagons ont été utilisés pour les trains de banlieue sur les parcours suivants de la région de Montréal : Montréal-Vaudreuil-Hudson (anciennement la ligne Montréal-Dorion-Rigaud, tronquée à Hudson depuis la cessation du service à Rigaud), Montréal-Candiac (originellement la ligne Montréal-Delson, depuis prolongée d'une station) et Montréal-Blainville-St-Jérôme. Ces voitures furent affectueusement surnommées les GO-Kart, en référence à leur ancien propriétaire, le Gouvernement de l'Ontario.

La Société du chemin de fer de la Gaspésie a fait l'acquisition d'un total de 10 wagons de passagers dont trois ont été rénovés pour L'Amiral. Les wagons rénovés et fonctionnels sont les suivants :

⁴ Source : *Canadian Trackside Guide* 1991, page 4-11. *Canadian Trackside Guide* 2011, p 4-24 Collaboration spéciale : Earl Roberts et Jean-François Turcotte

- SFG 1041, ex-AMT 1041, exx-GO 9946, (modèle RTC-85) construit en 1974;
- SFG 1053, ex-AMT 1053, exx-GO 9957, (modèle RTC-85) construit en 1974.
- SFG 1058, ex-AMT 1058, exx-GO 9961, (modèle RTC-85) construit en 1974.

Restoration of cars by Rail GD



Rail GD's new facility in New Richmond opened in May 2012, with an area of 24,000 square feet (2,230 m²). It has three inner rails to accommodate six pieces of rolling stock. In addition to the shop facility, Rail GD has offices and offers consulting engineering and design services. With this diversified team, the company is in a position to offer many railway services to its customers. Michel Tremblay

Le nouvel atelier de Rail GD à New Richmond, QC, inauguré en mai 2012, d'une superficie de 24 000 pieds carrés (2 230 m²), est équipé de trois rails intérieurs permettant d'accueillir six unités de matériel roulant. En plus de son atelier, Rail GD possède des bureaux de génie conseil et conception accompagnés de services de design. Avec cette équipe, l'entreprise est en mesure d'offrir un produit clef en main. Michel Tremblay

For nearly 30 years, Gaspésie Diesel Inc. has been a leader in the field of transportation in Eastern Quebec. This Gaspesian Company has several divisions: job site, diesel mechanics (rolling and marine) and a railroad division Rail GD located in New Richmond. This division services railway rolling stock and railway infrastructure. Rail GD division in New Richmond was commissioned to do the restoration work on the new L'Amiral scenic train.

In 2012, Rail GD opened a new 24,000 square foot work shop equipped with three indoor tracks to accommodate six units of rolling stock. In addition to the workshop, Rail GD runs consulting engineering offices and offers drafting and design services.

The three cars that were restored and equipped by Rail GD were completely upgraded to the highest railway standards. All aesthetic and functional elements were revised. New washrooms, a refrigerated service unit and storage cabinets were added and all seats were repaired and re-upholstered. All of the electrical systems in the cars were redone, windows were replaced and a sound system was added. Seating and tables were

- SFG 1047, ex-AMT 1047, exx-GO 9951, (modèle RTC-85) construit en 1974;
- SFG 1059, ex-AMT 1059, exx-GO 9962, (modèle RTC-85) construit en 1974;
- SFG 111, ex-AMT 111, exx-GO 9833, exxx-GO D708, (modèle RTC-85SP) construit en 1967 en tant que voiture-loge propulsée.

D'autre part, les sept autres équipements ci-dessous sont actuellement entreposés sur une voie de garage en face de la gare VIA Rail de New Richmond ou sur les terrains de la SFG pour les besoins futurs du projet de train touristique :

- SFG 104, ex-AMT 104, exx-GO 104, exxx-GO 9854, exxxx-GO C754, (modèle RTC-85C) construit en 1967 en tant que voiture-loge non propulsée;
- SFG 108, ex-AMT 108, exx-GO 9829, exxx-GO D704, (modèle RTC-85SP) construit en 1967 en tant que voiture-loge autopropulsée;
- SFG 1039, ex-AMT 1039, exx-GO 9933, exxx-GO 4741, (modèle RTC-85) construit en 1968;
- SFG 1057, ex-AMT 1057, exx-GO 9960, (modèle RTC-85) construit en 1974.
- SFG 1041, ex-AMT 1041, exx-GO 9946, (modèle RTC-85) construit en 1974;
- SFG 1053, ex-AMT 1053, exx-GO 9957, (modèle RTC-85) construit en 1974.
- SFG 1058, ex-AMT 1058, exx-GO 9961, (modèle RTC-85) construit en 1974.⁵

Restauration des wagons par Rail GD

Depuis près de 30 ans, l'entreprise Gaspésie Diesel Inc. œuvre dans le domaine des transports et en est un chef de file dans l'Est du Québec. L'entreprise gaspésienne comprend plusieurs divisions, telles que la division chantier, mécanique diesel (roulant et marin) et la division ferroviaire Rail GD située à New Richmond. Celle-ci offre des services ferroviaires sur le matériel roulant et sur les infrastructures de réseau de chemin de fer. La division ferroviaire Rail GD de New Richmond a été mandatée pour exécuter les travaux de restauration du nouveau train touristique L'Amiral.

Depuis 2012, l'entreprise Rail GD est installée dans un nouvel atelier de 24 000 pieds carrés (2 230 m²) équipé de trois rails intérieurs permettant d'accueillir six

⁵ Source : *Canadian Trackside Guide*, 2007, p. 4-26 et p. 4-27
Collaboration spéciale : Earl Roberts et Jean-François Turcotte

Ex-AMT coach in the Rail GD workshops at New Richmond, renovations had already started on February 22, 2013. Laurie-Isabelle Denis

Ex-wagon de l'AMT dans les ateliers Rail GD de New Richmond, QC sur lequel sont commencés les travaux de rénovation. Cette photo a été prise le 22 février 2013. Laurie-Isabelle Denis



The interior of car 1047 was completely stripped of its furnishings. Laurie-Isabelle Denis

L'intérieur de la voiture 1047 a été complètement dépouillé de son mobilier dans le but de la reconstruire et d'y installer les nouveaux bancs et tables. Laurie-Isabelle Denis

Work is progressing on this L'Amiral coach; the lights are not yet installed, this is one of the next steps! Laurie-Isabelle Denis

On peut constater sur cette photo la progression des travaux de rénovation qui ont été réalisés sur ce wagon de L'Amiral. Remarquez que les luminaires ne sont pas encore installés, c'est l'une des prochaines étapes à venir. Laurie-Isabelle Denis





Two workers on scaffolding meticulously install large decals specially made to decorate the exterior of L'Amiral's cars. In this photo you can also see two other cars which are also being worked on; Rail GD's workshop can accommodate up to 6 cars simultaneously. Gilles Gagné

Deux ouvriers sur les échafaudages installent méticuleusement les grands décalques fabriqués spécialement pour représenter l'identification de chacun des wagons de L'Amiral. Sur cette photo, on peut apercevoir deux autres wagons de L'Amiral sur lesquels des travaux sont actuellement en cours. Notons que les ateliers Rail GD peuvent accueillir jusqu'à 6 wagons simultanément. Gilles Gagné



L'Amiral's new attractive identification logo applied. Jean-François Henry
Nouveau logo complètement installé sur un wagon du train L'Amiral. Jean-François Henry

repositioned giving passengers a better view of the scenery. The layout was designed so passengers can view the scenery outside at its best, with seating arranged so groups of four can travel together, and enjoy a glass of wine, a local beer, or some treats along with good conversation. Each passenger car seats 76 for a total of 228 passengers. Cars SFG 1047 and SFG 111 have been specially equipped with sections to accommodate wheelchairs.

The exterior of the cars was refinished to give the train a new look and highlight the train's new colors and L'Amiral logo.

unités de matériel roulant. En plus de son atelier, Rail GD possède des bureaux de génie conseil et conception accompagnés de services de design. Avec cette équipe, l'entreprise est en mesure d'offrir un produit clef en main.

Les wagons restaurés et adaptés par Rail GD ont complètement été mis à niveau selon les règles de l'art dans le domaine ferroviaire. L'esthétique et le fonctionnel des voitures ont été revus au complet. Des cabinets de toilette, un module de service réfrigéré et des armoires ont été ajoutés de même que les bancs ont été recouverts et remis à neuf. Le système électrique des wagons a été refait, un système de son a été ajouté et de nouvelles fenêtres ont été installées. Une nouvelle configuration des sièges et des tables a été conçue pour permettre à tous les voyageurs d'avoir une vue sur les paysages gaspésiens.

Spécifiquement, les travaux de modernisation effectués sur les wagons comprennent :

- Adaptation pour en faire des wagons destinés aux longs trajets avec le confort et le système sanitaire nécessaires;
- Installation de la sonorisation et de la climatisation ainsi que la refonte des systèmes de plomberie et d'électricité. Tout a été repensé pour le confort des futurs utilisateurs;
- Recouvrement à neuf des bancs et reconfiguration des sièges pour permettre à chaque voyageur d'avoir une vue imprenable sur les paysages gaspésiens; et,
- Remise en état de l'extérieur du train pour lui donner un nouveau look et mettre en évidence les nouvelles couleurs et le logo de L'Amiral.

Autres travaux effectués par Rail GD⁶ de New Richmond sur le véhicule d'alimentation électrique, VAE SFG 602:

- Réparation des panneaux cassés sur la carrosserie;
- Installation de nouvelles batteries;
- Requalification des valves à air (COT&S);
- Remplacement de boyaux à air externes;
- Réparation du sludge tank; et,
- Pose de décalques à l'effigie de L'Amiral.

Travaux de peinture sur la locomotive SFG 1849 et le VAE SFG 602 :

⁶ Source : Linda Ritchie et Joey Cyr, Rail GD New Richmond.

The Gaspé Peninsula train service operators over the years

In 1871, the Chemin de Fer de la Baie-des-Chaleurs was chartered. However it was not until September 5th, 1911 that the first passenger train finally arrived in Gaspé after 40 years of sustained efforts, political scandals and numerous financial difficulties.

In 1910, two companies shared the line. The Quebec Oriental Railway owned the line between Matapédia and New Carlisle and the Atlantic, Quebec and Western Railway Co. owned the line between New Carlisle and Gaspé.

In 1929, the CN purchased the Gaspé area railways.

In 1996, the Chemin de fer du Québec (CFQ) purchased the Gaspé area railways and formed the affiliate Chemin de fer Baie-des-Chaleurs.

C'est l'entreprise Débosselage Labrègue de New Richmond qui a effectué les travaux de peinture sur la locomotive SFG 1849 ainsi que sur le véhicule d'alimentation électrique VAE SFG 602.

La Gaspésie et les trains voyageurs à travers le temps

C'est en 1871 que la compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs fut fondée. Ce n'est toutefois que le 5 septembre 1911, que le premier train voyageur arriva à Gaspé après 40 ans d'efforts humains, de scandales politiques et de nombreuses difficultés financières.

En 1910, deux compagnies se sont partagé le tronçon ferroviaire. La Quebec Oriental Railway Co. détenait le tronçon entre Matapédia et New Carlisle et l'Atlantic, Quebec and Western Railway Co. détenait le tronçon reliant New Carlisle à Gaspé.

En 1929, le CN a fait l'acquisition des voies ferrées de la Gaspésie.

INDICATEUR		2		15 DEC. 2010				
TRAINS VERS L'OUEST	Milles de Matapédia	Voie de subdivision	SUBDIVISION DE CASCAPÉDIA		Capacité en pieds-voie d'évitement	BEQ	TRAINS VERS L'EST	
			Méthode d'exploitation	GARES				
● ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ●	98.0	98.0 ↕ 97.4	VNP	...NEW CARLISLE.....BDY 8.8	98.0	↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ●	
	89.2			...BONAVENTURE..... 20.3				
	68.9			...NEW RICHMOND.....B 24.2	3100			
	44.5		ROV	...CARLETON..... 9.0	1450			
	35.5			...NOUVELLE..... 22.8	1450			
	12.7	1.0 ↕ 0.0		...POINTE-À-LA-CROIX..... 12.7	3450	1.0		
	0.0		VNP	...MATAPÉDIA.....DY (Jet avec la sub. Mont-Joli du CN)			
	Circulation commandée par:			Canal d'attente du CCF : 9191				
	ROV entre le mille 1.0 et le mille 97.4			Rejoindre CCF #61				
				URGENCE CCF #62				

INDICATEUR		2		15 DEC. 2010			
TRAINS VERS L'OUEST	Milles de New Carlisle	Voie de subdivision	SUBDIVISION DE CHANDLER		Capacité en pieds-voie d'évitement	BEQ	TRAINS VERS L'EST
			Méthode d'exploitation	GARES			
● ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ●	104.2	104.2 ↕ 102.4	VNP	... GASPÉ.....DY 24.9	104.2	↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ↑ ●
	79.3			...BARACHOIS..... 14.2	1100		
	65.1			...PERCÉ..... 3.5		
	61.8			...BECK..... 7.9	2000		
	53.9		ROV	...GRANDE-RIVIÈRE..... 9.8		
	44.1			...CHANDLER..... 15.8	1450		
	28.3			...GASCONS..... 5.8	1450		
	22.5			...PORT-DANIEL..... 6.3		
	16.2			...MARCIL..... 16.2	1450		
	0.0	0.5 ↕ 0.0	VNP	...NEW CARLISLE.....DY	0.0	
Circulation commandée par:			URGENCE CCF #62				
ROV entre le mille 0.5 et le mille 102.4			Canal d'attente du CCF:				
			(portatif)				
			Entre mille 0.0 et 35.0..... 9292 11				
			Entre mille 35.0 et 45.0..... 9393 13				
			Entre mille 45.0 et 104.2 ... 9494 15				
			Rejoindre CCF #61				
			Canal Manœuvre1414 14				

Time table no. 2 on page 4 shows Cascapédia subdivision of the Gaspé railway. On its first trip, L'Amiral, travelled eastbound between New Richmond, (Mile Post 68.9) and Bonaventure, (Mile Post 89.2). Source Gaétan Plourde, SFG

L'indicateur no 2, page 4, nous montre la subdivision Cascapédia du chemin de fer de la Gaspésie. Pour ce premier voyage de L'Amiral, le train circulait en direction Est entre New Richmond, QC (point milliaire 68,9) et Bonaventure, QC (point milliaire 89,2). Source Gaétan Plourde, SFG

Time table No. 2 on page 8, indicates the Chandler subdivision of Gaspé railway. For cruise passenger trips, L'Amiral will leave from the Gaspé Station (Mile Post 104.2) and will travel west to Coin-du-Banc (Mile Post 75.1). Source Gaétan Plourde, SFG

L'indicateur no 2, page 8, nous illustre la subdivision Chandler du chemin de fer de la Gaspésie. Pour les trajets destinés aux croisiéristes, L'Amiral effectuera les départs à partir de la gare de Gaspé (point milliaire 104,2) et se dirigera vers l'Ouest jusqu'à Coin-du-Banc (point milliaire 75,1), soit immédiatement après la gare de Barachois. Source Gaétan Plourde, SFG

In 2008, the SFG took over the CFQ line bring the entire Matapédia-Gaspé line under the control of one railway. It is managed by the local regional municipal government and the Gaspésie and Îles de la Madeleine Regional Conference.

Two railroad subdivisions are linked for a total of 202 miles of railroad track (Cascapédia subdivision, from Matapédia to New Carlisle (Mile 0.0 to Mile 98) and Chandler subdivision: from New Carlisle to Gaspé (Mile 0.0 to Mile104.2)

En 1996, le Chemin de fer du Québec (CFQ) acquiert les voies gaspésiennes et forme la filiale Chemin de fer Baie-des-Chaleurs.

En 2008, la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SFG) devient la propriété des Gaspésiens et est gérée par les MRC de la région et la CRÉ Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine.

Deux subdivisions ferroviaires forment le tronçon pour un total de 202 milles de voies ferrées : la subdivision Cascapédia, de Matapédia à New Carlisle, point milliaire 0,0 à 98 et la subdivision Chandler, de New Carlisle à Gaspé, point milliaire 0,0 à 104,2.

Schedule for July 27, 2013

Schedule for July 27	
8:45 am	Official inauguration of the train
9:30	Passengers arrive
10:00	Depart the New Richmond station
11:15	Arrive at Bonaventure station
11:30	Journalists return to New Richmond by bus
3:30 pm	Train returns to New Richmond

Déroulement du 27 Juillet, 2013

Déroulement du 27 juillet	
8 h 45	Inauguration officielle du train - Point de presse
9 h 30	Arrivé des voyageurs
10 h 00	Départ de la gare de New Richmond
11 h 15	Arrivée à la gare de Bonaventure
11 h 30	Retour en autobus vers New Richmond - Exclusif aux journalistes
15 h 30	Retour en train vers New Richmond



Official Opening of L'Amiral in New Richmond; from left to right: train attendant; Gilles Babin, President of Rail GD; François Roussy, president of the Gaspé Railway; Laurie-Isabelle Denis, L'Amiral Coordinator; Sylvain Roy, Québec member of the legislative assembly for Bonaventure and Olivier Demers, general manager of the Gaspé Railway, train attendant. Jean-François Henry
 Inauguration officielle de L'Amiral à New Richmond, QC. Entre les deux agents de bord, Gilles Babin, président de Rail GD, François Roussy, président de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG), Laurie-Isabelle Denis, coordonnatrice du train touristique, Sylvain Roy, député de Bonaventure et Olivier Demers, directeur général de la SCFG, ont pris part à la coupe officielle du ruban. Jean-François Henry



Passengers boarding L'Amiral's maiden voyage in New Richmond. Jean-François Henry
Les voyageurs du premier voyage inaugural de L'Amiral attendent l'embarquement sur le quai de la gare de New Richmond. Jean-François Henry



On the return of the inaugural trip from New Richmond, David Morris took this photo of L'Amiral along the cliffs of the Baie des Chaleurs at Caplan. David Morris
Lors de son trajet de retour en direction de New Richmond, on voit sur cette photo le train L'Amiral longeant les falaises de la Baie-des-Chaleurs à Caplan. David Morris



Arriving at the station in Bonaventure, the final destination of L'Amiral's maiden voyage from New Richmond. Geoff Doane
L'Amiral entre en gare à Bonaventure, première destination de ce voyage inaugural entre New Richmond, QC et Bonaventure. Geoff Doane

L'Amiral Operations: Gaspé-Percé

Departures are scheduled to leave from the Gaspé Intermodal Square station that was inaugurated on May 10, 2013. This station is the corner stone for the international cruise ship marketing development project. This new station is also used by VIA Rail passengers taking trains Nos. 16 and 17 between Montréal and Gaspé.

As the L'Amiral will depart from the Gaspé Station (Mile 104.2) it will travel at a speed of 25 mph to Coin-du-Banc (Mile 75.1) where there is a passenger platform and a welcoming booth. From there passengers can take a bus to Percé to complete their visit and return to take the train from Coin-du-Banc back to Gaspé.

Once passengers get off at Coin-du-Banc, the train backs up to the Barachois station where the locomotive runs around the train on a siding in preparation for the return trip to Gaspé.

Savour the Gaspé with all your senses!

According to Mme Laurie-Isabelle Denis, coordinator for the L'Amiral scenic train, a trip aboard this train will be an experience for the senses! "We want to awaken the senses of our passengers aboard this train" and every effort will be made to stimulate and dazzle the five senses.

For example: Eyes will be stimulated by



L'Amiral passengers enjoy the scenery of the Baie-des-Chaleurs while living a sensory experience aboard this new tourist train in Québec.
 Jean-François Henry

Les voyageurs de L'Amiral profitent des paysages de la Baie-des-Chaleurs tout en vivant l'expérience sensorielle proposée dans ce nouveau train touristique au Québec. Jean-François Henry

the magnificent scenery and views of the ocean and the coast. The beach at Coin-du-Banc, an oasis of tranquility, offers a great view of Percé Rock. Taste buds will be stimulated by sampling Gaspé finger food served aboard the L'Amiral, along with local beers and regional wines. Various Gaspé entertainers and artists will delight your ears with their talent and musical renditions.

The Gaspé flavours, algae, fungus and balsam fir tree, were chosen by the chefs who serve the L'Amiral tourist train; their work has created a sensory experience for passengers. In this picture, the little chocolate is one of the many varieties of chocolates produced by Couleur Chocolat of Sainte-Anne-des-Monts, Québec.

Les saveurs gaspésiennes, algues, champignon et sapin baumier, ont été choisies par les responsables du train touristique L'Amiral pour faire connaître une expérience sensorielle aux passagers. Sur cette photo, le petit chocolat est une des nombreuses variétés de chocolats produites par la chocolaterie "Couleur Chocolat" de Sainte-Anne-des-Monts, QC en Gaspésie.



The two pieces of cake are flavoured with lemon and poppy seeds along with a strawberry sauce made from fresh strawberries from the Bourdage's Farm of Saint-Siméon de Bonaventure; all are fresh Gaspé biological products. Jean-François Henry

Les deux morceaux de gâteau sont des cakes au citron et graines de pavot accompagnés d'un coulis de fraises fait à partir de fraises fraîches provenant de la Ferme Bourdages de Saint-Siméon de Bonaventure, Qc. Des produits gaspésiens frais et biologiques. Jean-François Henry

The Gaspé Peninsula by train!

According to the National Geographic Traveler in 2011, the Gaspé Peninsula was among the world's top 20 best destinations to visit. Many tourists and rail enthusiasts have travelled to the area aboard the VIA Rail Montréal-Gaspé train. With the L'Amiral, the route meandered along the coast through mountains and back country; truly a most relaxing and marvelous trip.

We wish L'Amiral scenic train the best of luck!

A feature article on the history of the Gaspé railway will appear in a future issue of Canadian Rail.

Bernard Babin with the cooperation of Gabrielle Poirier

La Gaspésie en train !

Selon le National Geographic Traveler, la Gaspésie se classe parmi le Top 20 des destinations mondiales à visiter en 2011. De nombreux touristes et amateurs ferroviaires ont déjà emprunté la route ferroviaire de la Gaspésie sur le « Montréal-Gaspé » de VIA Rail. Grâce à L'Amiral, les passagers du train touristique sillonneront la mer, les montagnes et l'arrière-pays gaspésien. Un voyage tout à fait magnifique, relaxant, humain et fort agréable.

Bonne chance à ce nouveau train touristique, L'Amiral.

Bernard Babin avec la collaboration de Gabrielle Poirier

Stan's Photo Gallery

By Stan Smaill

French Version, Michel Lortie

Introduction

Stan Smaill is taking a well deserved rest from his duties as photo editor for the November - December issue of the Photo Gallery. Stan has already started working on our popular Annual Review of Canadian Railway Happenings; this will be presented in the January - February 2014 issue of Canadian Rail. If you have any photos of 2013 Canadian railway events that you would like to submit for consideration, please e mail a JPEG photo image with caption to Stan Smaill at psmurphy@videotron.ca, we will be sure he adds your submissions to his file.

This month our Photo Gallery presents a selection of colour images related to the three articles appearing in this issue.

First, a look at L'Amiral, Gaspé's new tourist train in colour.

Next, a selection of images depicting Exporail's A4 Dominion of Canada and the fabulous ceremony that took place at the National Railway Museum (NRM), York, UK, to commemorate the 75th anniversary of Mallard's speed run. The Dominion of Canada has been magnificently restored in garter blue and continues to be on display in York. It is scheduled to return to Exporail in the summer of 2014.

Finally a peek at selected images from Exporail's temporary exhibition: Postcards Tell a Story. This is but a sampling of a few of the postcards on display illustrating Canada's railway history through postcards. Come and visit this exhibition, allow plenty of time, especially if you want to read the messages!

Les photos de Stan

Par Stan Smaill

Version française : Michel Lortie

Avant - propos :

Pour ce numéro, notre amis Stan Smaill, as décidé de prendre un peu de recul de son travail d'éditeur photo, il as déjà commence son travail de sélection des meilleur photos ferroviaire de l'année qui viens de s'écouler, ces photos vous seront présentées dans notre numéro de janvier- février 2014. Nous faisons d'ailleurs, un appel a tous , si vous avez de bonnes photo, prises en 2013 d'un évènement ferroviaire que vous aimeriez nous soumettre pour publication, veuillez nous envoyer une photo en JPEG ainsi qu'une brève légende, en Anglais ou en Français a l'attention de Stan Smaill a l'adresse électronique suivante : psmurphy@videotron.ca Nous allons nous assurer que votre envois seras pris en considération.

Dans ce numéros nous allons vous présenter une série d'images en couleur, qui sont en relation avec trois articles qui apparaissent dans cette publication.

En premier une serie de photos couleur du nouveau train touristique de la région de Gaspé, appelé "L'Amiral"

Nous avons également une série de photos prise en Angleterre, au National Railway Museum, ou as eu lieu une grande exposition des fameuses locos vapeur de type A4, construites durant les années trente, la locomotive A4 "Dominion of Canada" qui appartient a Exporail en fait partie, celle ci as été entièrement remise en état avec sa couleur "Bleu Jarretière" d'origine, elle seras encore en montre a ce musée pour un certain temps et reviendras a Exporail a l'été 2014

Enfin nous allons vous montrer une série de cartes postales, sélectionnées parmi celles qui font parties d'une exposition temporaire du Musée Exporail, intitulée "La carte postale nous raconte l'histoire" venez voir cette exposition ou de nombreuses cartes postale d'une autre époque vous raconterons l'histoire des chemins de fer au Canada.



A great day for L'Amiral! On the morning of Saturday, July 27, 2013, VIA Rail No. 16 meets L'Amiral at the station in New Richmond, Quebec. David Morris

C'est le grand jour ! en cette matinée du samedi 27 juillet 2013 L'Amiral rencontre le train 16 de VIA Rail en gare de New Richmond, au Québec. David Morris

All aboard L'Amiral Gaspé's new passenger train

En voiture sur L'Amiral, le nouveau train touristique de Gaspé !



The crew of L'Amiral wait to perform a back-up manoeuvre on the main line in New Richmond on the maiden voyage Saturday, July 27, 2013, immediately after the passage of VIA no 16. Jean-François Henry

Samedis, le 27 juillet 2013, le train est en marche, on s'apprête as effectuer la manoeuvre a reculons affins de placer le convois sur la voie principale après le départ du train 16 de VIA Rail. Jean- François Henry

View showing L'Amiral at Rivière Caplan. This is about 5.5 km from the center of the village in the municipality of Caplan. David Morris

Le train passe a Rivière Caplan, un lieu situe a environ 5.5 Km du centre du village de la municipalité de Caplan. David Morris





L'Amiral crosses a short steel bridge in Saint-Siméon, Quebec at Mile Post 82.1 of the Cascapédia subdivision. Here travelers get an overview of the Baie des Chaleurs and the beach. David Morris

L'Amiral franchit un petit pont de fer à Saint Siméon, au point milliaire 82,1 de la subdivision Cascapédia, les voyageurs peuvent admirer la vue de la Baie des Chaleurs et la plage. David Morris



L'Amiral eastbound to Saint-Siméon, David Morris

L'Amiral roule en direction est à Saint Siméon. David Morris



At Bonaventure’s station, L’Amiral has just completed its first maiden voyage on July 27, 2013 from New Richmond. Nearly 150 Gaspesian, tourists and rail enthusiasts had the chance to take part in the first tourist railway excursion. Between the sea and the mountains, travelers enjoyed majestic landscapes and sensory Gaspesian experiences. David Morris

En gare de Bonaventure, L’Amiral termine son voyage inaugural entre New Richmond et Bonaventure, le 27 juillet 2013. Près de 150 Gaspésiens, touristes et amateur de chemin de fer ont eu la chance de participer a cette première excursion du train touristique. Entre mer et montagnes les voyageur ont pu faire le plein de paysages majestueux et ont pu vivre une expérience sensorielle aux saveur Gaspésiennes ! David Morris

S.S. Maasdam, Prince of the Sea, floats proudly in the Baie de Gaspé on October 13, 2013, a beautiful fall day. On the lower right, you can see the old VIA Rail station in Gaspé which was closed after a fire on February 23, 2010. A temporary trailer was installed for customers until the new intermodal facility opened. We also see beyond the station, the Gaspé marina where cruise ship tenders will dock. Travelers will then walk to the new Gaspé intermodal terminal, the Gare de Gaspé where they will board the L’Amiral tourist train. ricochetdesign.qc.ca

Le Massdam, Prince de la Mer, pose fièrement en cette belle journée d'automne, le 13 octobre 2010. au bas de la photo, a droite vous apercevez l'ancienne gare de Gaspé, fermée a la suite d'un incendie le 23 février 2010, une roulotte l'avait temporairement remplacée, afin de servir la clientèle, on aperçoit a l'arrière de la gare , la marina de Gaspé ou les navettes fluviales accosteront. Les voyageurs se rendrons a pied vers le carrefour intermodal de Gaspé, pour prendre le train touristique, L’Amiral. ricochetdesign.qc.ca



Exporail's A4 Dominion of Canada



Cosmetically restored and resplendent in its new garter blue finish, Dominion of Canada poses outside the restoration shop at Shilden, a satellite museum of NRM York. Anthony Coulls

Remise a son apparence d'origine, resplendissante dans sa couleur "Bleu Jarretière" La Dominion of Canada pose devant les ateliers de Shilden, succursale du Musée NRM de York. Antony Coullis

The team that refurbished 4644, the Dominion of Canada, to its 1937 condition at Locomotion in Shilden was sent souvenir almost garter blue coloured polo shirts from Exporail in recognition of their work. Anthony Coulls



L'équipe de l'atelier "Locomotion" de Shilden, qui a rendu a la Dominion of Canada son apparence d'origine de 1937, c'est vue offrir par Exporail des polos d'un bleu presque semblable a celui de la loco, afin de souligner leur participation. Antony Coullis



Re-enacting the famous commissioning photo taken in 1937 and reproduced on page 263 of this issue, Canadian High Commissioner, Gordon Campbell is at the controls while Tim Godfrey, grandson of Sir Nigel Gresley, poses on the footplate of the Dominion of Canada. Stephen Cheasley

On a décidé de reprendre une photo datant de 1937, que vous pouvez voir ailleurs dans ce numéro, avec, cette fois-ci le haut commissaire du Canada en Angleterre, M Gordon Campbell, aux commandes, accompagné de Tim Godfrey, petit fils de Sir Nigel Gresley, l'architecte de cette locomotive, dans la cabine de la Dominion of Canada. Stephen Cheasley

At the opening ceremony held on July 3, 2013, Canadian High Commissioner, Gordon Campbell unveils the restored nameplate on the Dominion of Canada. Stephen Cheasley

Lors de la cérémonie d'ouverture de l'exposition le 3 juillet 2013, le haut commissaire du Canada, M Gordon Campbell, dévoile la plaque identitaire de la Dominion of Canada. Stephen Cheasley





An overview of the overflow crowd that attended the exhibition during its first week. By the end of the show in 2014 it is expected that close to three quarter of a million visitors will have passed through the NRM turnstiles! Stephen Cheasley

Un survol de la foule énorme qui s'est pressée aux portes de l'exposition dès son ouverture, la direction du National Railway Museum, s'attend à ce que d'ici la fin de celle-ci en 2014 plus de trois quart de million de personnes l'aient visitée ! Stephen Cheasley

On July 22, 2013, His Royal Highness the Prince of Wales visited the exhibition. Our long-time member and Exporail volunteer Andrew MacDougall (with name-badge) represented Exporail and was presented to HRH. National Railway Museum / science and society picture library



Le 22 Juillet 2013, son Altesse Royale, le Prince de Galles a visité l'exposition, il y fut reçu par un bénévole de longue date d'Exporail, M Andrew MacDougall (celui avec la carte identitaire) qui lui fut présenté. National Railway Museum / collection d'images de la science et de la société

Colour postcards from the CRHA Archives Cartes postales provenant des archives de l'ACHF



Canada's railways played a major role in the troop movements associated with the Great War and World War II; here we see a troop train leaving Truro, Nova Scotia in 1916. The Valentine & Sons' Publishing Co. Ltd, Fonds Frederick Angus

Les chemins de fer Canadiens ont toujours joué un rôle important aux cours des grands conflits mondiaux, sur cette carte postale on voit un train transportant des troupes quittant la gare de Truro en Nouvelle Ecosse en 1916. The Valentine & Publishing Co Ltd, Fond Frederick Angus



Many early trolley lines were associated with some sort of amusement or nature park to create traffic on their lines; The Yarmouth Light and Power Company open car is bringing patrons to Lakeside Park just outside of Yarmouth, Nova Scotia in 1916. The Valentine & Sons' Publishing Co. Ltd, Fonds Frederick Angus

Au tout début des lignes de tramway, celles-ci se sont souvent associées à des parcs d'amusement afin d'augmenter l'achalandage. On voit ici une voiture ouverte amenant des clients au parc Lakeside en Nouvelle Ecosse en 1916. The Valentine & Sons publishing Co Ltd, fond Frederick Angus



Not an automobile in sight as a line up of open cars ferry school children to an outing aboard the Montreal Street Railway. Car 671 was one of the 651 class of one-sided, 12 bench open cars. These were the last class of conventional open cars purchased by the MSR. (collection Daniel Laurendeau)

Aucune automobile n'est présente alors que des voitures découvertes de la Montréal Street Railway emmène des enfants en excursion. La voiture 671 faisait partie d'un groupe de voitures ouvertes de 12 sièges (les numéros 651 à 699) Il s'agit de la dernière commande de voiture ouvertes achetées par la MSR. (Collection Daniel Laurendeau)



Again, not an automobile in sight as a single trucker bearing a Weston destination sign heads west on Dundas Street in London, Ontario (date unknown). Red Star News Company, London, Ontario, Fonds Peter Davis

Encore une fois, aucune automobile n'est en vue alors qu'un tramway à quatre roues portant une affiche de destination Weston, roule en direction ouest sur la rue Dundas à London, Ontario, la date n'est pas connue. Red star news company, London, Ontario, fond Peter Davis



Colour view of the Canadian Pacific Railway station in Windsor, Ontario in 1909. This unique structure was built in 1890, closed in the 1920s and demolished in the 1930s. Postcard printed in Germany, Fonds CRHA

Carte postale en couleur, représentant la gare du Canadien Pacifique de Windsor, Ontario en 1909. Cette gare, d'une architecture assez spéciale avait été construite en 1890, elle fut fermée en 1920 et démolie en 1930, carte postale imprimée en Allemagne, fond ACHF



This 1905 view of Sparks Street in Ottawa shows Ottawa Electric Railway streetcars bringing patrons to one of the city's main shopping thoroughfares. Today Sparks Street is a pedestrian mall and remains one of Ottawa's main shopping streets. Illustrated Post Card Company, Montreal, collection Daniel Laurendeau

Cette carte postale en couleur nous fait voir la rue Sparkes a Ottawa en 1905, il s'agissait alors d'une des grandes rue commerciales de la ville, celle ci est maintenant un mail piétonnier et toujours une artère commerciale achalandée. illustrated post card company, Montréal. collection Daniel Laurendeau



Postcard showing the Canadian Pacific Railway Depot in Port Arthur, Ontario with men stand in front of trolleys on the station platform. Port Arthur was a city in Northern Ontario that amalgamated with Fort William and the townships of Neebing and McIntyre to form the city of Thunder Bay in January 1970. Canadian Pacific Railway News Service, Fonds CRHA

Cette carte postale en couleur nous montre la gare du Canadien Pacifique à Port Arthur, Ontario. Cette ville du nord ouest de l'Ontario s'est depuis amalgamée avec Fort William et les municipalités de Neebing et McIntyre pour devenir la ville de Thunder Bay en 1970. Canadian Pacific Railway news service. Fond SCHF



The second CPR station in Vancouver was this Chateau Style, Railroad Gothic structure erected at the foot of Grenville Street in 1898. It served as the company's Vancouver terminal until 1914 when the new CPR Vancouver station opened. Canadian Pacific Railway postcard dated 1899, Fonds Frederick F. Angus

La seconde gare du CP à Vancouver, avait été construite sur la rue Grenville en 1898, il s'agissait d'une structure de style Château, comme c'était la mode à l'époque, elle fut en service jusqu'en 1914, moment où une nouvelle gare fut inaugurée. Carte postale du CP datée de 1899. Fond Frederick F. Angus

Commemorating Mallard's speed record - A4 Dominion of Canada joins The Great Gathering at York, United Kingdom

La A4 Dominion of Canada joint la « Grande Réunion » à York, Royaume-Uni commémorer le record de vitesse de Mallard

By C. Stephen Cheasley and Peter Cunningham

Par C. Stephen Cheasley et Peter Cunningham

All photos by C. Stephen Cheasley unless credited otherwise

Toutes les photos sont de Stephen C. Cheasley à moins d'un autre crédit mentionné



British Railways 60010, the Dominion of Canada in service, note the CPR bell (the only A-4 to be fitted with a bell), by this time the five-chime whistle had been replaced with a single chime one. Date and source of photo unknown.

La locomotive No 60010 Dominion of Canada des British Railways en service: à noter la cloche du Canadien Pacifique (elle fut la seule A4 équipée d'une cloche). Le sifflet à cinq tonalités avait alors déjà été remplacé par un sifflet à tonalité unique. Date et source de la photographie inconnues.

A Surprise Phone Call

In March 2011, Marie-Claude Reid, the Executive Director of Exporail*, answered a surprising phone call from Steve Davies, then Director of the National Railway Museum (NRM) in York, UK. Out of the blue, Steve asked if he could borrow the London & North Eastern Railway (LNER) steam locomotive A4 Dominion of Canada for an exhibition in 2013 commemorating the 75th anniversary of A4 Mallard setting the world steam speed record. His dream was to assemble all six remaining A4s together in a Great Gathering. So began an exciting chain of events, culminating with the opening this July of the NRM exhibition — Mallard 75 The Great Gathering.

Marie-Claude quickly presented Steve's proposal to our Executive Committee and we met with Steve Davies in person on April 29, 2011 to work out the details, before bringing his proposal to our Board of Directors.

Although somewhat daunting, Steve's proposal

Un appel téléphonique inattendu

En mars 2011, Marie-Claude Reid, Directrice exécutive d'Exporail, répondit à un appel téléphonique inattendu de Steve Davies, alors Directeur du National Railway Museum (NRM) à York, Royaume-Uni. Steve demanda à brûle-pourpoint s'il pouvait emprunter la locomotive à vapeur A4 Dominion of Canada de la compagnie London & North Eastern Railway (LNER) pour une exposition en 2013, commémorant le 75ème anniversaire de l'établissement du record mondial de vitesse pour une locomotive à vapeur par la A4 Mallard. Son rêve était de rassembler les six A4 encore en existence pour une « Grande Réunion ». Ainsi débuta une suite exceptionnelle d'évènements qui aboutit à l'ouverture, en juillet dernier, de l'exposition du NRM « Mallard 75 The Great Gathering ».

Marie-Claude présenta sans délai la proposition de Steve à notre Comité exécutif et nous avons rencontré Steve Davies en personne le 29 avril 2011 pour discuter les détails, avant de présenter sa proposition à notre Conseil d'administration.

was quite straightforward. The CRHA would lend A4 Dominion of Canada to the National Railway Museum for two years. NRM would cover all expenses to ship the locomotive there and back and would restore the locomotive to its British Railway green livery as 60010. This agreement was conditional upon the National Railway Museum in Green Bay, Wisconsin also agreeing to lend its A4 Dwight D Eisenhower and upon both locomotives passing inspection as to the feasibility of moving them safely.

Our Board of Directors approved the proposal. Over the next twelve months, both locomotives were inspected, shipping arrangements were organized by Andrew Goodman of Moveright International, and the National Railway Museum confirmed that it had the funds to carry out the moves.

A Little History

Famed locomotive designer Sir Nigel Gresley introduced the Class A4 locomotives in 1935 to haul a new streamlined, high speed train called the Silver Jubilee between London King's Cross and Newcastle. The new service was named in celebration of the 25th year of King George V's reign.

Of the 35 A4s that were built, six survive today. The most famous A4 is No. 4468 Mallard the holder of the world speed record for a steam locomotive. On July 3, 1938, it reached a peak speed of 125.88 miles per hour along Stoke Bank near Grantham, Lincolnshire - a speed that has remained unmatched by any steam locomotive. The record attempt was carried out during the trials of a new quick acting Westinghouse "QSA" brake. Previously the record had been held by the German State Railway's 4-6-4 05 002 which reached 124.5 mph between Berlin and Hamburg in 1936.

To honour King George VI's coronation, the LNER introduced, on July 4th, 1937, a new streamlined luxury express passenger train to run, non stop, from Kings Cross (London), to Edinburgh. Five of the A4 class, fitted with corridor tenders, were chosen for this prestigious train and were painted Garter Blue with red wheels, to match the two tone blue of the coaches.

The five locomotives were renamed for Commonwealth nations as follows: Dominion of Canada, Dominion of New Zealand, Commonwealth of Australia, Empire of India and Union of South Africa. For the start of the service, the Canadian Pacific Railway (CPR) presented the LNER with a 5-note chime whistle for Dominion of Canada and, in the following year, a CPR locomotive bell, making it unique among LNER locomotives.

During our discussions in 2011, it was suggested that Dominion of Canada would be much more impressive if returned to its fully-streamlined 1938 "Coronation" condition as 4489, with Garter Blue livery,

Bien que quelque peu intimidante, la proposition de Steve était des plus simples. L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) prêterait la A4 Dominion of Canada au NRM pour deux ans. Ce dernier défrayerait toutes les dépenses pour transporter la locomotive dans les deux directions et pour remettre à neuf sa livrée verte des British Railways avec le No 60010. Cette entente était conditionnelle à ce que le NRM à Green Bay, Wisconsin, accepte aussi de prêter sa A4 Dwight D. Eisenhower et au passage avec succès des deux locomotives d'une inspection visant à déterminer la faisabilité de les déménager en toute sécurité.

Notre Conseil d'administration approuva la proposition. Au cours des douze mois suivants, les deux locomotives furent inspectées, les dispositions de transport furent prises par Andrew Goodman de la compagnie MoveRight International et le NRM confirma qu'il avait les fonds requis pour effectuer les déménagements.

Un peu d'histoire

Le concepteur de locomotives renommé Sir Nigel Gresley introduisit la classe de locomotive A4 en 1935 pour la traction d'un nouveau train profilé à grande vitesse appelé « Silver Bullet » entre la gare de Kings' Cross de Londres et celle de Newcastle. Ce nouveau service fut nommé en célébration du 25^{ème} anniversaire du règne du roi George V. Suite au succès commercial du train « Silver Bullet », d'autres services de trains profilés furent créés, pour lesquels des locomotives A4 additionnelles furent spécialement fabriquées.

Des 35 A4 qui furent construites, six sont encore en existence aujourd'hui. La A4 la plus célèbre est la numéro 4468 Mallard, détentrice du record mondial de vitesse pour une locomotive à vapeur. Le 3 juillet 1938, elle atteignit la vitesse maximale de 125,88 milles à l'heure (mi/h), le long de la pente Stoke Bank près de Grantham, Lincolnshire - une vitesse qui n'a jamais été égalée par aucune autre locomotive à vapeur. La tentative de record fut faite au cours des essais du nouveau système de freinage à réponse rapide « QSA » de la compagnie Westinghouse. Le record était précédemment détenu par la locomotive 4-6-4 numéro 05 002 des Chemins de fer nationaux de l'Allemagne qui avait atteint 124 mi/h entre Berlin et Hambourg en 1936.

Dans le but de célébrer le couronnement du roi George VI, la LNER mit en service, le 4 juillet 1937, un nouveau train express de luxe profilé destiné à relier, sans arrêt intermédiaire, la gare de Kings' Cross de Londres à celle d'Édimbourg. Cinq des locomotives de la classe A4, équipées de tenders à corridor, furent choisies pour ce train prestigieux et furent peintes en couleur Garter Blue avec roues rouges, afin d'appareiller la couleur bleue deux tons des voitures à passagers.

Les cinq locomotives furent renommées aux

rather than British Railway green. It would then be possible to reattach the CPR bell, which was still in our possession, and a Canadian whistle. The original whistle had long ago been stolen in England, but we had an exact duplicate in Exporail's small object collection. The CRHA agreed to raise half the extra restoration costs and the NRM would do the restoration. The extra \$15,000 was handily raised from members of the CRHA, especially those with an interest in British railways.

The Big Move

Upon inspection, there was a major challenge at Green Bay to remove Dwight D. Eisenhower, as it was on display in a building with no direct rail access. Andrew Goodman and his team met the challenge by sliding the locomotive sideways to an adjoining track, which permitted them to remove it from the building — a remarkable example of creative thinking to overcome a major obstacle.

In summer 2012, Dwight D. Eisenhower was separated from its tender and loaded onto two flatcars. One special heavy-duty 4-truck flatcar took the locomotive, while the tender went on a regular flatcar. CN transhipped them to Halifax, where they were off-loaded and placed securely on maffies at the Ceres Terminal to await the arrival of the Dominion of Canada. The flatcars then returned to Exporail.

noms de pays du Commonwealth ainsi qu'il suit: Dominion of Canada, Dominion of New Zealand, Commonwealth of Australia, Empire of India et Union of South Africa. Au début du service, la compagnie de chemin de fer du Canadian Pacifique (CP) fit don au LNER d'un sifflet à cinq tonalités pour la Dominion of Canada et l'année suivante, d'une cloche du CP, la rendant ainsi unique parmi les locomotives de la LNER.

Au cours de nos discussions en 2011, il fut suggéré que la Dominion of Canada serait beaucoup plus impressionnante si elle était restaurée à son apparence entièrement carénée de 1938 sur les trains « Coronation » avec le numéro 4489 et la livrée Garter Blue au lieu de la livrée verte des British Railways. Il serait alors possible de rééquiper la locomotive de sa cloche du CP, qui était encore en notre possession, et d'un sifflet canadien. Il y avait déjà belle lurette que le sifflet original avait été volé en Angleterre, mais nous en avons une copie exacte dans la petite collection d'artéfacts d'Exporail. L'ACHF accepta de faire la levée de la moitié des fonds de restauration additionnels et le NRM prendrait charge de la restauration. Les 15 000\$ supplémentaires furent contribués fort à propos par les membres de l'ACHF, particulièrement ceux ayant un intérêt particulier pour les chemins de fer britanniques.

Le grand déménagement

Lors de l'inspection à Green Bay, il y eut un défi majeur pour la sortie de la Dwight D. Eisenhower parce que celle-ci était en montre dans un bâtiment sans accès direct à une voie de chemin de fer. Le défi fut relevé par Andrew Goodman et son équipe en faisant glisser la locomotive de côté jusqu'à une voie avoisinante, ce qui leur permit de la sortir du bâtiment - un exemple remarquable de pensée créatrice pour surmonter un obstacle majeur.

Au cours de l'été 2012, la Dwight D. Eisenhower fut détachée de son tender et chargée sur deux wagons plats. Un wagon plat spécial de service intense à quatre bogies reçut la locomotive, tandis que le tender fut chargé sur un wagon plat ordinaire. Le Canadien National (CN) les achemina jusqu'à Halifax où ils furent déchargés au Ceres Terminal et placés sur des plates-formes roulantes surbaissées (« maffies ») en attendant l'arrivée de la Dominion of Canada. Les wagons plats furent alors réacheminés à Exporail.



Loading Dominion of Canada at Exporail. / Le chargement de la Dominion of Canada à Exporail

The move at Exporail had been rehearsed the week before, so on the day of departure Dominion of Canada was easily loaded onto the heavy-duty flatcar using the existing loading ramp at Exporail, and its tender onto the other flatcar.

Les manoeuvres à Exporail ayant été pratiquées au cours de la semaine précédente, le jour du départ, la Dominion of Canada fut facilement placée sur le wagon plat spécial à l'aide de la rampe de chargement existante à Exporail et son tender le fut sur l'autre wagon plat.



Wrapped and ready to travel. / *Bâchée et prête pour le voyage*

After MoveRight International's crew had wrapped the locomotive, the CPR moved the flatcars from Exporail to an interchange with CN in Taschereau Yard, Montreal. CN then hauled them in a freight consist to Halifax. Dominion of Canada was also off-loaded onto maffies to wait for Atlantic Container Line's (ACL) ship Atlantic Conveyor. ACL had generously agreed to ship the locomotives across the Atlantic and back free of charge. CN waived the bulk of their charges to move both locomotives. Both the Ports of Halifax and Liverpool and Ceres Terminal waived all port and stevedoring charges.

In September 2012, with what can only be described as amazing efficiency, the Atlantic Conveyor arrived at Halifax at 6 PM, dropped its rear loading ramp (it is a roll on, roll off, 'ro ro' ship) and the two locomotives were rolled into the hold of the ship along with other cargo. They were well secured and the ship left at midnight for its six-day trip across the Atlantic.

Upon arrival at Liverpool, Steve Davies met the ship with the British media to record the locomotives being loaded onto MoveRight International trucks for transfer to NRM Shildon, where they were reconnected with their tenders and put back on the rails. MoveRight International provided their services free of charge.

Restoration

Interest in the entire event has been enormous in the UK. When the two locomotives were put on public display, along with sister A4, Union of South Africa, for two weeks at NRM Shildon, over 8,000 visitors came to see them. The event was also well covered by UK national and local TV, radio, newspaper and other media.

Suite au bâchage de la locomotive par l'équipe de MoveRight International, le CP déplaça les wagons jusqu'au site d'interconnexion avec le CN à la cour de triage Taschereau, à Montréal. Le CN les achemina ensuite dans un convoi de marchandises jusqu'à Halifax. La Dominion of Canada fut aussi placée sur des « maffies » en attendant le navire « Atlantic Conveyor » de la compagnie Atlantic Container Line (ACL). L'ACL a généreusement consenti à transporter, à ses frais, les locomotives à l'aller et au retour à travers l'Atlantique. Le CN ne réclama pas l'ensemble de ses frais pour déplacer les deux locomotives. Les ports d'Halifax et de Liverpool ainsi que le Ceres Terminal ne réclamèrent pas leurs frais d'utilisation et de débardeurs.

En septembre 2012, avec une performance qui ne peut être qualifiée autrement que de très remarquable, l'« Atlantic Conveyor » arriva à Halifax à 6 heures du soir, baissa sa rampe de chargement arrière (c'est un navire de type « ro ro » à bord duquel toutes les cargaisons sont sur plates-formes roulantes) et les locomotives furent roulées dans la soute du navire aux côtés d'autres chargements. Elles furent bien arrimées et le navire prit le large à minuit pour son voyage de six jours à travers l'Atlantique.

A son arrivée à Liverpool, Steve Davies accueillit le navire avec les médias britanniques pour couvrir le chargement des locomotives sur des camions de MoveRight International en vue de leur transfert au centre de Shildon du NRM, où elles furent réattachées à leurs tenders et remises sur rails. MoveRight International a fourni ses services gratuitement.

Restauration

L'intérêt pour l'évènement au complet a été énorme à travers le Royaume-Uni. Lorsque les deux locomotives furent mises en montre au public, aux côtés de leur locomotive A4 soeur Union of South Africa durant une période de deux semaines au centre de Shildon du NRM, plus de 8 000 personnes vinrent les voir. L'évènement fut aussi bien couvert par les médias radiophoniques, télévisés, imprimés et autres, tant nationaux que locaux, du Royaume-Uni.

La restauration des locomotives fut commencée au début de novembre 2012. La Dwight D. Eisenhower fut transportée par camion au NRM, à York, et placée



Restoration in progress, Jan. 2013 / *La restauration progresse. Janvier 2013*

At the beginning of November, 2012, the locomotive restorations began. Dwight D. Eisenhower was trucked to the National Railway Museum at York and placed in their shop where the work would be carried out. Dominion of Canada stayed at NRM Shildon for restoration and remained on view throughout the process.

A crew of eighteen, headed by Richard Pearson and composed of Shildon staff, qualified volunteers, and the painting contractor, undertook the work. The crew carried out extensive research to determine exactly what the locomotive had looked like in 1938. When completed, Dominion of Canada would have the only Coronation Service livery of the six remaining A4s.

The crew decided to treat this like an 'archeological dig', recording what they found as the work progressed. In removing the paint on the driving wheels of the Dominion of Canada, they found traces of apple green — quite remarkable, as it had been painted this color for only two weeks in 1937 when it bore the name Woodcock, before being chosen as one of the five locomotives for the new Coronation train. They uncovered a white enameled allocation plate bolted to the roof of the cab over the fireman's seat, with 'King's Cross' in black on it. Extra holes were discovered for the mounting of the Canadian Coat of Arms on the cab sides. They found traces of Garter Blue on the driving wheels. The steam heat pressure gauge was found to have come from A3 2568, Sceptre, but otherwise all parts were original to Dominion of Canada. A Daily Express newspaper of February 11, 1963 was found behind the fireman's seat.

dans leur atelier où le travail serait effectué. La Dominion of Canada demeura au centre de Shildon du NRM pour sa restauration et continua d'être observable tout au long de celle-ci.

Une équipe de dix-huit hommes, dirigée par Richard Pearson et composée d'employés de Shildon et de bénévoles qualifiés, et l'entrepreneur en peinture se chargèrent du travail. L'équipe fit des recherches poussées pour déterminer exactement l'apparence de la locomotive en 1938. À la fin des travaux, la Dominion of Canada allait avoir, seule des six A4 encore en existence, la livrée du service « Coronation ».

L'équipe décida de traiter la restauration à la manière d'une « fouille archéologique », prenant note de ce qu'elle trouvait au cours de la progression de son travail. Lors de l'enlèvement de la peinture des roues motrices de la Dominion of Canada, ses membres trouvèrent des traces de peinture vert pommé, ce qui était très remarquable parce que la locomotive n'avait été peinte de cette couleur que pendant deux semaines seulement, en 1937, alors qu'elle portait le nom de Woodcock, avant d'être choisie comme l'une des cinq locomotives pour le nouveau train « Coronation ». Ils trouvèrent une plaque d'allocation émaillée blanche, boulonnée au plafond de la cabine au-dessus du siège du chauffeur, avec les mots « Kings' Cross » en noir sur celle-ci. Des perforations supplémentaires destinées au montage des armoiries du Canada sur les côtés de la cabine furent découvertes. Des traces de peinture Garter Blue furent trouvées sur les roues motrices. La jauge de pression de vapeur fut identifiée comme provenant de la locomotive A3 numéro 2568 Sceptre, mais toutes les autres pièces de la Dominion of Canada furent confirmées comme étant d'origine. Un exemplaire du quotidien « Daily Express », daté du 11 février 1963, fut trouvé derrière le siège du chauffeur.

À mesure que les vieilles couches de peinture furent enlevées, il fut découvert que, lorsque la locomotive fut restaurée à Crewe en 1966, elle ne reçut qu'une couche de fond et une couche de peinture de couleur. L'entrepreneur en peinture fut étonné que la peinture soit en si bon état après 46 ans d'entreposage dans un bâtiment sans contrôle d'environnement ambiant!

Afin de remettre la locomotive dans sa condition entièrement profilée de 1938, de nouveaux carénages durent être manufacturés et installés. Une cheminée

As the old paint layers were removed it was discovered that when the engine was restored at Crewe in 1966, it had been given only one coat of primer and one coat of color. The painting contractor was amazed that the paint was in such good condition after 46 years in a building without climate control!

To return the locomotive to its 1938 streamlined condition, new valances had to be fabricated and applied. A single smoke stack was made to replace the double chimney and the CPR bell re-installed along with a CPR 5-chime whistle. Two new Canadian Coats of Arms were hand-painted on panels and applied, along with stainless steel numbers, lettering and trim. One of the originals had been discovered at the Doncaster Grammar School Railway Museum and was used as a model. These attributes, along with its water scoop fitted corridor tender, make it distinctly different from the other A4 survivors.

Once this work was completed the locomotive was given a coat of primer, three undercoats of blue, three coats of gloss blue and one coat of clear gloss, all done with a 3-inch brush by painting contractor, Ian Matthews of M-Machine. The results of this restoration are truly stunning.

At the suggestion of CRHA member David Morgan-Kirby of Ottawa, blue golf shirts with the inscription "4489 Montreal Shilton York Montreal 2012-2014" were prepared and delivered personally to the members of the 'Blue Crew' at NRM Shilton on the day the work was completed, as a small token of appreciation for their labor of love.

On May 17, 2013, MoveRight International moved the locomotive by road from Shilton to York, to

simple fut fabriquée pour remplacer la cheminée double et la cloche du CP réinstallée, de même qu'un sifflet à cinq tonalités du CP. Deux nouvelles Armoiries du Canada furent peintes à la main sur des panneaux et installées ainsi que des numéros, du lettrage et des bandes décoratives en acier inoxydable. Un des originaux des armoiries avait été retrouvé au Doncaster Grammar School Railway Museum et fut utilisé comme modèle. Ces particularités, en plus du cuiller à eau réinstallé sous le tender à corridor, rendent la locomotive clairement différente des autres A4 encore en existence.

Lorsque ce travail fut terminé, la locomotive reçut une couche de peinture d'apprêt, trois sous-couches de peinture bleue, trois couches de peinture bleue à fini brillant et une couche de protection à fini brillant transparent, toutes appliquées avec un pinceau de 3 pouces par l'entrepreneur en peinture, Ian Matthews de M-Machine. Les résultats de cette restauration sont franchement stupéfiants.

À la suggestion du membre de l'ACHF David Morgan-Kirby d'Ottawa, des chemises de golf bleues avec l'inscription « 4489 Montreal Shilton York Montreal 2012-2014 » furent taillées et, le jour où le travail fut complété, remises individuellement aux membres de l'équipe de restauration de la « Bleue » au centre de Shilton du NRM, en témoignage d'appréciation de leur labeur des plus motivés.

Le 17 mai 2013, MoveRight International déplaça la locomotive par la route de Shilton à York pour qu'elle rejoigne les autres membres de la classe A4 encore en existence: la Mallard, la Dwight D. Eisenhower et l'apparence rafraîchie et les trois A4 en service, Sir Nigel Gresley, Union of South Africa et Bittern. Cette dernière reçut la permission de rouler aussi vite que 90 mi/h lors de la traction vers York d'un train spécial d'amateurs de chemin de fer et de dignitaires, tout ceci faisant partie des célébrations préliminaires au « Mallard 75 The Great Gathering ».

La célébration

Le 3 juillet 2013 — exactement 75 ans jour pour jour après le fameux trajet de Mallard le long de la Stoke Bank - l'exposition « Mallard 75 The Great Gathering » fut ouverte au public. La cérémonie débuta à 8 heures du matin avec l'arrivée de Mallard dans le Grand Hall sous les accords de fanfare du York Railway Institute Brass Band. Avec toutes les autres A4 placées autour de la table tournante principale, elle prit sa place à côté de Dominion of Canada et ceci fut suivi par un chaleureux accueil de la part du Directeur du NRM, Paul Kirkman.

Puis, ce fut le moment de la remise en



Side by side: Original and new Coats of Arms, Jan. 2013.

Côte à côte: Armoiries d'origine et reproduction. Janvier 2013

join the other surviving members of the A4 class: Mallard, a refreshed Dwight D. Eisenhower, and the three working A4s, Sir Nigel Gresley, Union of South Africa, and Bittern. This locomotive, Bittern, had been granted permission to make a unique high-speed 90mph run up to York pulling a special train of enthusiasts and dignitaries, all as part of the build-up to Mallard 75 The Great Gathering.

The Celebration

On July 3, 2013 — 75 years to the day after Mallard's famous run down Stoke Bank — Mallard 75 The Great Gathering was opened to the public. The ceremony started at 8 AM with the arrival of Mallard into the Great Hall, while the York Railway Institute Brass Band played a fanfare. With all the other A4s arranged around the main turntable, Mallard took its place beside Dominion of Canada and this was followed by a warm welcome from Paul Kirkman, the Director of the National Railway Museum.

Then it was time to re-commission Dominion of Canada, as it had been in 1937. The Canadian High Commissioner, Gordon Campbell came from London for the event. It had been Vincent Massey, the Canadian High Commissioner in 1937, who had first commissioned the locomotive at King's Cross station on June 15, 1937. Gordon Campbell made a well-received speech congratulating the NRM for the event, then pulled back the Canadian flag to reveal the nameplate of the newly-restored locomotive.

service de Dominion of Canada comme cela avait été fait en 1937. Le Haut-commissaire du Canada au Royaume-Uni, Gordon Campbell, vint de Londres pour la cérémonie. Ce fut Vincent Massey, le Haut-commissionnaire du Canada au Royaume-Uni en 1937, qui a originalement mis la locomotive en service à la gare de Kings' Cross le 15 juin 1937. Gordon Campbell fit un discours bien reçu, félicitant le NRM pour l'évènement, puis il écarta le drapeau canadien pour dévoiler la plaque du nom de la locomotive nouvellement restaurée.

La sonnerie de la cloche du CP provoqua de nombreux applaudissements de la foule et le sifflet de Mallard répondit. Puis, le Haut-commissaire du Canada et l'un des petits-fils de Sir Nigel Gresley entrèrent dans la cabine de la locomotive et posèrent pour une photographie recréant celle prise en 1937 de Vincent Massey et Sir Nigel Gresley, concepteur de la locomotive.

L'exposition et les cérémonies d'ouverture reçurent une couverture complète des médias nationaux du Royaume-Uni, avec faits saillants aux nouvelles du matin de la BBC et de ITV et dans tous les quotidiens d'importance, de même que dans les médias locaux. Les trois imprimés mensuels sur papier glacé traitant de la préservation des chemins de fer au Royaume-Uni mirent aussi cet évènement historique à la une, l'un d'eux publiant même un supplément-souvenir séparé.

Les portes furent ouvertes au public lorsque les cérémonies furent terminées. L'exposition eut un succès



Commissioning in 1937 National Railway Museum / science and society picture library / *La mise en service en 1937*

The ringing of the CPR bell drew great applause from the crowd and Mallard's whistle responded. Then the Canadian High Commissioner and one of Sir Nigel Gresley's grandsons entered the loco cab to pose for a photo recreating the shot taken in 1937 of Vincent Massey and Sir Nigel Gresley, designer of the locomotive.

The exhibition and opening ceremonies received blanket coverage in the national UK media, with items on the BBC and ITV morning news and in all the major newspapers, as well as local media outlets. The three monthly glossy UK 'railway preservation' magazines also featured this historic event, including a separate souvenir supplement from one of them.

With the ceremony completed, the doors were opened to the public. The exhibition was an immediate success with over 140,000 visitors in the first 14 days, some lining up for two or three hours to get in, and breaking all daily attendance records for the NRM.

That evening a Gala dinner was held to celebrate the successful launch of the exhibition.

In the days following, a series of "curators' conversations" were presented on various aspects of the research and restoration of the locomotives, usually to some 100 visitors. I was pleased to share the podium one afternoon with Jacqueline Frank of Green Bay to discuss the theme "Retired Overseas - A4s in Canada and America", explaining how Dominion of Canada came to Canada.**

Mallard 75 The Great Gathering will continue until the end of February 2014, when all six locos will be on display at NRM Shildon followed by The Great Goodbye, with HRH The Prince of Wales in attendance. Dominion of Canada's homecoming journey to Exporail, again courtesy of MoveRight International, ACL shipping, Ceres Terminal, the ports of Liverpool and Halifax, and CN, will be completed by July 2014.

FOOTNOTES:

* Exporail, the Canadian Railway Museum is owned and operated by the Canadian Railroad Historical Association.

** Presentation available at youtube.com/watch?v=eQ5pxD-WxHo

SIDEBAR:

On July 22nd 2013, the Patron of Mallard 75 The Great Gathering, HRH The Prince of Wales, visited the exhibition, arriving by train pulled by A4 Bittern under steam right into the NRM Great Hall. Our member and supervisor of passenger train operations at Exporail, Andrew MacDougall and his wife, were present at the event. Andrew was presented to Prince Charles as a representative of Exporail and he invited the Prince to visit Exporail when in Canada.

For further information on the Dominion of Canada, see Canadian Rail No. 188, May 1967 and No. 533, November - December 2009.

immédiat avec plus de 140 000 visiteurs au cours des 14 premiers jours, certains faisant la queue durant deux ou trois heures avant d'entrer, et brisa tous les records d'affluence quotidienne de visiteurs du NRM.

Ce soir-là, un dîner de gala fut servi pour célébrer l'ouverture réussie de l'exposition.

Au cours des jours suivants, une série de « conversations de personnes-ressources » fut donnée sur les différents aspects de la restauration des locomotives, le plus souvent devant une centaine de personnes. Un après-midi, je fus enchanté de partager le podium avec Jacqueline Frank du Musée de Green Bay pour traiter du thème « Retraités d'outre-mer - les A4 au Canada et aux États-Unis » et de donner des explications sur la manière avec laquelle Dominion of Canada parvint au Canada.**

« Mallard 75 The Great Gathering » va se poursuivre jusqu'à la fin de février 2014, alors que les six locomotives seront en montre au centre de Shilton du NRM: « The Great Goodbye » suivra en présence de son altesse royale, le Prince de Galles. Le retour à Exporail de la Dominion of Canada, de nouveau sans frais grâce à MoveRight International, au transporteur maritime ACL, au Ceres Terminal, aux ports de Liverpool et d'Halifax et au CN, sera complété d'ici juillet 2014.

NOTES:

* Exporail, le Musée ferroviaire canadien, est la propriété de et est exploité par l'ACHF.

** La présentation peut être visionnée à youtube.com/watch?v=eQ5pxD-WxHo

UN À CÔTÉ

Le 22 juillet 2013, le président honorifique de « Mallard 75 The Great Gathering », son altesse royale le Prince de Galles, visita l'exposition après être arrivé à bord d'un train tiré par la A4 Bittern jusqu'à l'intérieur du Grand Hall du NRM. Andrew Macdougall, membre de l'ACHF et superviseur des mouvements de trains de passagers à Exporail, et son épouse assistèrent à l'évènement. Andrew fut présenté au Prince Charles en tant que représentant d'Exporail et il invita ce dernier à visiter Exporail lorsqu'il sera en visite au Canada.

Pour plus d'information sur la Dominion of Canada, consultez les numéros 188 (mai 1967) et 533 (novembre-décembre 2009) de « Rail canadien ».

Postcards tell a story...

By Josee vallerand

Quick, succinct, clear communication did not originate with Twitter and the Internet. In 1869, Professor Emmanuel Hermann was seeking a way to simplify the Austrian postal system when he came up with the idea of the postcard: a plain piece of cardboard that could be used to send a short message without an envelope. He had no idea that he had just revolutionized postal communication and, at the same time, created a medium that would become immensely popular, especially from 1900 to 1916, when more than 125,000 postcards were mailed by Canadians. Still with us today, the postcard has known ups and downs and evolved over time, but it has never been forgotten.

Exporail's temporary exhibition (June 2013 - May 2014) takes us through the history of railway subject postcards, focusing on its heyday from 1900 to 1948. Eight themes explore the companies that produced postcards, the people who sent them and the messages they wrote.

First and foremost, however, these postcards can speak for themselves: they can tell us the story of their era, as they record current events, and sometimes even point hopefully to a better future.

Here are few example of postcards that help make up the exhibition.

Maritime Express, Wentworth Valley, N. S.

Valentine & Sons' Publishing Co., Ltd.
Montreal and Toronto (100,929 J.V.)

1906

Fonds Frederick Angus



La carte postale nous raconte...

Par Josée Vallerand

Internet n'a pas tout inventé avec la communication par l'entremise de Twitter — correspondance rapide, succincte et claire. En 1869, le professeur Emmanuel Hermann, un Autrichien qui cherche un moyen de simplifier le système postal de l'époque, lance la carte postale, morceau de carton non illustré avec un court message sans enveloppe. Il ne se doute pas qu'il vient de révolutionner le mode de communication de la poste et, en même temps, de créer un médium qui suscitera des passions, surtout entre 1900 et 1916. Durant cette période, plus de 125 000 cartes postales seront postées par des Canadiens. Toujours, présente aujourd'hui, la carte postale vivra ses hauts et ses bas, se transformera au cours du temps, sans jamais disparaître.

Dans le cadre de l'exposition à Exporail (juin 2013-mai 2014), nous survolons l'histoire de la carte postale liée au monde ferroviaire, surtout durant les années les plus actives, de 1900 à 1945. Nous explorons huit thématiques regroupées autour des fabricants, des utilisateurs et des messages.

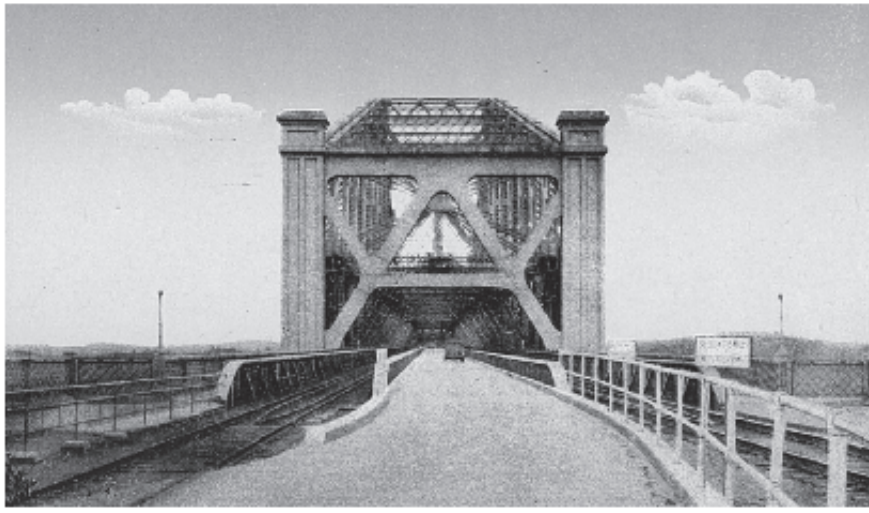
Mais avant tout, laissons la carte postale parler par elle-même, vous raconter l'époque où elle témoignait de l'actualité et parfois représentait l'espoir d'un avenir meilleur.

Voici quelques exemples de cartes qui ont contribué à produire cette exposition.

The image on the postcard was widely used, framed enlargements were hung in many Intercolonial Railway stations and offices, it even appeared on a Dominion of Canada five dollar note! Fond Frederick Angus

L'illustration de cette carte postale fut largement utilisée, des agrandissements étaient suspendus dans plusieurs gares et bureaux de l'Intercontinental. On a même utilisé cette image pour un billet de cinq dollars à la Dominion of Canada! Fonds Frederick Angus





Le pont de Québec, Entrée côté nord / Quebec Bridge, North Side Entrance, Quebec, Canada

Éditeur/Publisher : Librairie Garneau, Ltée — Québec, Canada

S.d./N.d.

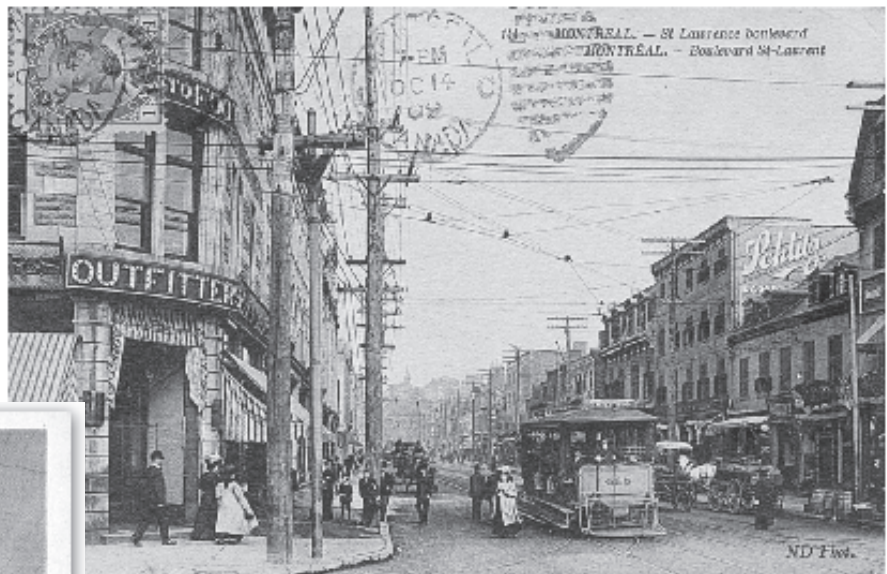
Collection Margoless

Montréal – Boulevard St-Laurent / Montreal – St. Lawrence Boulevard

Éditeur/Publisher : ND 1bot., 144

1909

Collection Daniel Laurendeau



CONCOURSE OF CANADIAN NATIONAL RAILWAYS
CENTRAL STATION, MONTREAL, QUEBEC

Salle des pas perdus de la compagnie des Chemins de fer nationaux du Canada — Gare Centrale, Montréal, Québec / Concourse of Canadian National Railways — Central Station, Montreal, Quebec

Éditeur/Publisher : Made in Canada, AP148

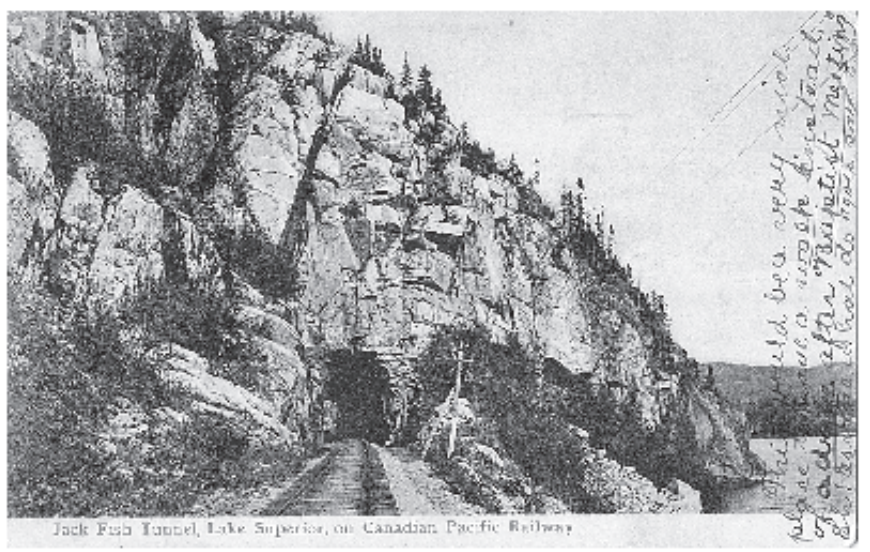
S.d./N.d.

Collection Peter Davies

Tunnel Jack Fish, Lac Supérieur, à bord d'un train du Chemin de fer Canadien Pacifique / Jack Fish Tunnel, Lake Superior, on Canadian Pacific Railway

Éditeur/Publisher : Valentine & Sons' Publishing Co., Ltd, Montreal and Toronto; Printed in Great Britain

1907



Jack Fish Tunnel, Lake Superior, on Canadian Pacific Railway

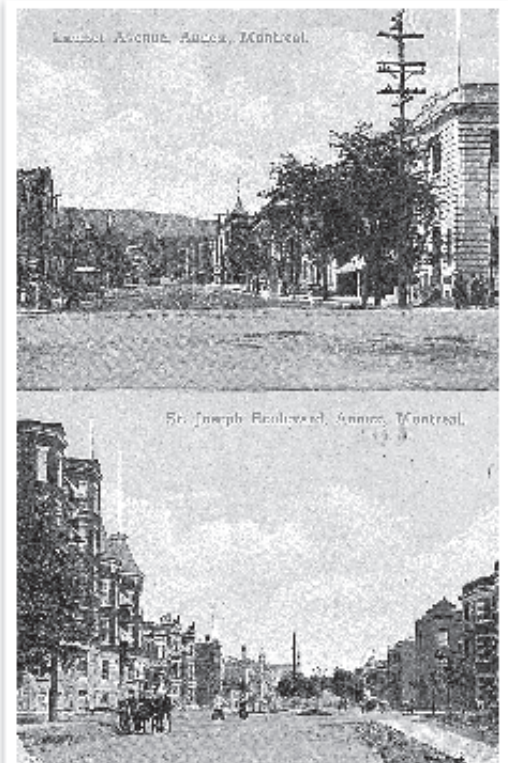


Train 503, locomotive 2230 du Chemin de fer Canadien Pacifique / Canadian Pacific Railway train 503 engine 2230

Éditeur/Publisher : À partir d'une photo personnelle/Personal photograph

1913

Fonds Watson



Avenue Laurier, Annexe, Montréal; Boulevard Saint-Joseph, Annexe, Montréal / Laurier Avenue, Annex, Montreal. St. Joseph Boulevard, Annex, Montreal

Éditeur/Publisher : The Valentine & Sons' Publishing Co., Ltd, Montreal and Toronto; Printed in Great Britain, 109348

1916

Collection Daniel Laurendeau



Victoria Ave., Fort William, Ontario

Éditeur/Publisher : Novelty Manufacturing & Art Printing Co., Montreal

S.d./N.d.

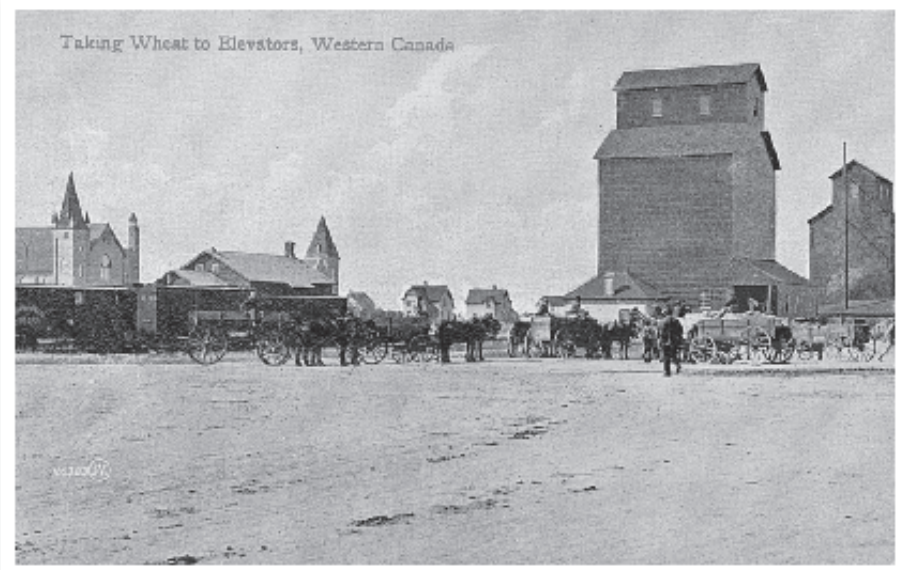
Collection Daniel Laurendeau

Chargement du blé dans les silos au Manitoba, Canada / Loading Wheat into Elevators in Manitoba, Canada

Éditeur/Publisher : Stedman Bros., Brantford, Canada; Made in Germany, 160

Ca. 1910

Fonds ACHF



Taking Wheat to Elevators, Western Canada



Wheat Field and Farm Buildings, Western Canada, On line of C. P. R.

Champ de blé et bâtiments agricoles, Ouest canadien, À bord du CP / Wheat Field and Farm Buildings, Western Canada, On the C.P.R. line.

Éditeur/Publisher : A.L. Merrill, Toronto, Canada.

1909

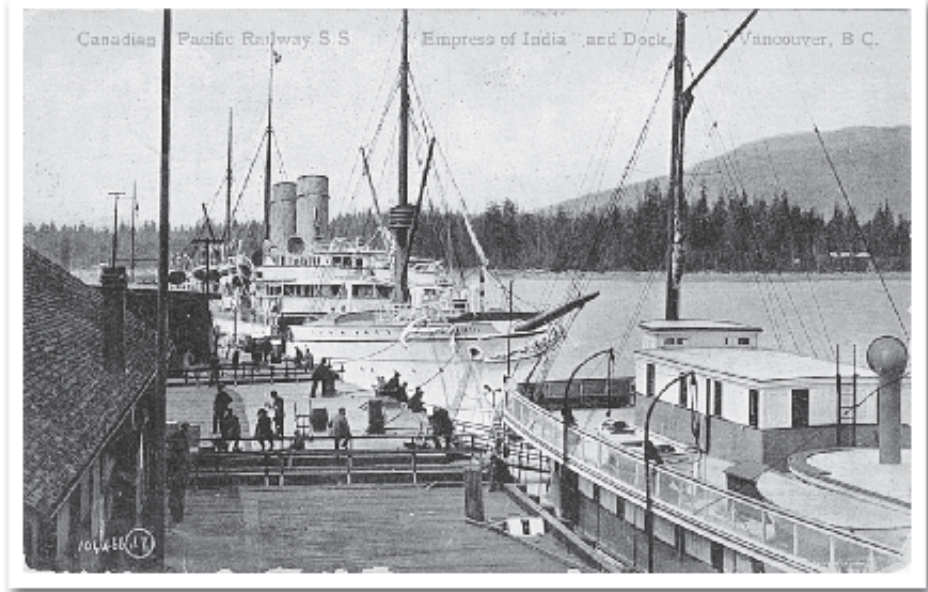
Fonds ACHF

Le S.S. Empress of India du Chemin de fer Canadien Pacifique et le quai, Vancouver, C.-B. / Canadian Pacific Railway S. S. Empress of India and Dock, Vancouver, B.C.

Éditeur/Publisher : The Valentine & Sons' Publishing Co., Ltd, Montreal and Toronto; Printed in Great Britain, 101,466

1909

Fonds ACHF



Hôtel du Chemin de fer Canadien Pacifique, Hôtel Vancouver, Vancouver, C.- B. / Canadian Pacific Railway Hotel, Hotel Vancouver, Vancouver, B.C.

Éditeur/Publisher : Canadian Pacific Railway

1899

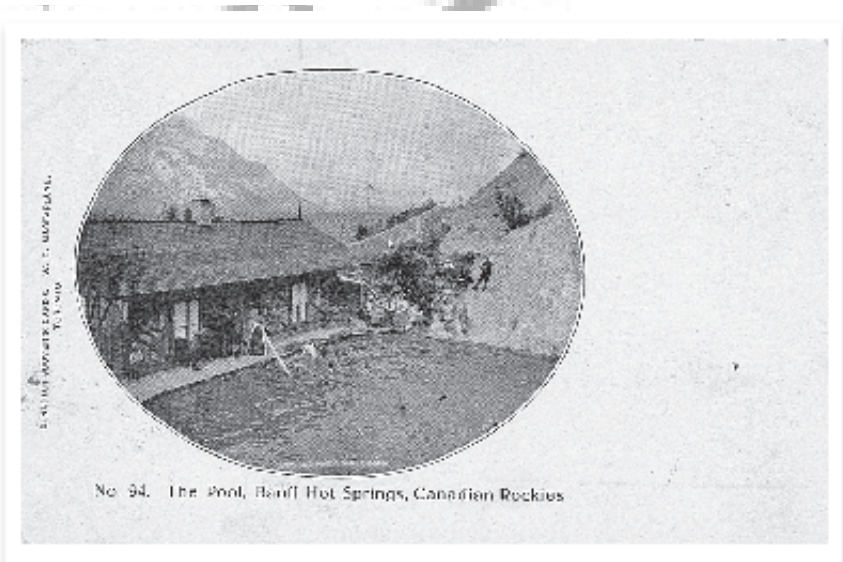
Fonds Frederick Angus

La piscine, Banff Hot Springs, Montagnes Rocheuses/The Pool, Banff Hot Springs, Canadian Rockies

Éditeur/Publisher : Canadian Cards, W.G. MacFarlane, Toronto, 94

1903

Fonds ACHF/ CRHA



2012 CRHA ANNUAL AWARDS

The purpose of the C.R.H.A. Awards is to recognize and honour individuals and organizations whose endeavours in the previous year have contributed significantly to the recording and / or preservation of artefacts of historical value related to Canada's railways.

Recipients receive a certificate from the Association to acknowledge their contributions for the preservation of Canada's railway heritage.

For the year 2012, our panel of judges included the following participants:

- **Mr. Colin Hatcher – Edmonton, Alberta**
- **Mr. Ron Ritchie – Hudson, Québec**
- **Mr. Jim Sallie – Cornwall, Ontario**
- **Mr. Robert Turner – Victoria, B.C**

Their selections were as following :

PRIX ANNUELS ACHF POUR 2012

En 1986, l'Association canadienne d'histoire ferroviaire a mis en place un programme de Prix annuels visant à reconnaître et à honorer les personnes et les organisations dont les réalisations ont contribué de façon significative à la diffusion d'informations et/ou la préservation du patrimoine ferroviaire au Canada.

Les gagnants reçoivent un certificat de reconnaissance soulignant leur contribution au domaine de la préservation du patrimoine ferroviaire canadien.

Pour l'année 2012, les membres du jury étaient les suivants :

Voici leur sélection des gagnants :

<ul style="list-style-type: none"> • Lifetime Achievement Award • Prix de la réalisation à vie 	<p>Mr. Bill Linley for his publishing of two books, and his lifelong photography of railroads <i>Pour la publication de deux livres et une vie de prise de photographies exceptionnelles</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Preservation Award (2 winners) • Prix pour un projet de préservation (deux gagnants) 	<p>1. The Team of Exporail Volunteers / L'équipe des bénévoles d'Exporail for the restoration of MTCO 'Observation Car' #3 at Exporail <i>pour la restauration du 'Char Observatoire' #3 de la MTCO à Exporail</i></p> <p>2. City of Brockville / Ville de Brockville for the restoration and public access of Canada's first railway tunnel <i>pour la restauration et l'accès au public du premier tunnel ferroviaire au Canada</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Article Award (Canadian Rail or Division) • Prix pour un article (dans Canadian Rail ou bulletin de Division) 	<p>Mr. Henry Ewert 'The Third Main Line of the Great Northern Railway' Canadian Rail # 551, November-December 2012 <i>Canadian Rail # 551, Novembre-Décembre 2012</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> • Book Award • Prix pour un livre 	<p>Mr. Ken Goslett Mr. Kevin J. Holland 'Canadian National Railways Diesel Locomotives', CNRHA 2012</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Multi-Media Award • Prix Multi-Media 	<p>Mr. William H. Baird Canadian Railway Observations - Website <i>Site web Canadian Railway Observations</i></p>

Nominations for 2013 will be accepted from members and other persons interested in Canada's railway history. Persons or entities other than the nominee should make nominations.

Awards nomination forms will be included in the last 2013 issue of Canadian Rail and will also be available on the C.R.H.A. web site at www.exporail.org

Members of the Committee, Linda Schwey and Daniel Laurendeau

L'Association accepte les inscriptions de ses membres et de toutes personnes intéressées à l'histoire des chemins de fer canadiens. Il est préférable que la mise en candidature soit soumise par une personne ou un organisme autre que le candidat.

Les formulaires de mise en nomination seront inclus avec la dernière édition de Canadian Rail de l'année 2013 et seront également disponibles sur le site web de l'A.C.H.F. à www.exporail.org

Les membres du Comité, Linda Schwey et Daniel Laurendeau

Another view of the Sparks Street, Ottawa postcard, this is why they invented oversize postcards!

Une autre vue de la rue Sparks, une carte postale d'Ottawa... voilà pourquoi ils ont inventé des cartes postales surdimensionnées!



BACK COVER TOP: The Great Gathering, all six A4 class locomotives are polished and lined up side-by-side prior to the official opening of the exhibition on July 3, 2013. National Railway Museum / science and society picture library.

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: The Great Gathering, les six locomotives à vapeur A4 sont lustrées et alignées côte-à-côte avant l'ouverture officielle de l'exposition du 3 Juillet 2013. National Railway Museum / Science and Society Picture Library

BACK COVER BOTTOM: Exporail's temporary exhibition Postcards Tell a Story will be on view until the end of May 2014. Exporail.

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: L'exposition temporaire d'Exporail, La carte postale nous raconte..., sera à l'affiche jusqu'à la fin du mois de mai 2014. Exporail.

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit canadianrailwayobservations.com
 Pour des nouvelles concernant le chemin de fer canadien, s'il vous plaît visitez le:
www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail

CRO



Canadian Rail

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

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

