

Passenger Trains on the Northern Alberta Railway
Les trains de passagers du Northern Alberta Railway (NAR)

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 559 • MARCH - APRIL • 2014





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

Passenger Trains on the Northern Alberta Railway, by Colin K. Hatcher	47
Stan's Photo Gallery, by Stan Smaill	61
Northern Alberta Railway's Finest Hour by Douglas N. W. Smith	82

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 2014:

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, Gilles Lazure et Jacques Loiselle

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: Locomotive 53 stands with train 8 in front of Lac La Biche Station about to leave for Edmonton in the mid 1950s. The Northern Alberta Railway operated passenger trains 7 and 8 twice weekly between Edmonton and Waterways. Lac La Biche was the divisional point located about mid-way on the line. Note the engine house to the right of the locomotive. CRHA Archives, Fonds Kemp 3161

BELOW: NAR 2-8-0 73 stands on a lead track to the engine house at Dunvegan Yard in Edmonton on August 2, 1960. The end of steam on the NAR is only a few weeks away; Robert Sandusky reports that he observed four steam locomotives in service at Dunvegan Yards on September 16, 1960. Soon after, all steam locomotive service on the NAR ceased. CRHA Archives, Fonds Paterson

PAGE COUVERTURE : La locomotive 53 avec le train 8 est en gare de Lac La Biche, Alberta. Elle va bientôt partir pour Edmonton, photo prise vers le milieu des années cinquante. Les trains 7 et 8 relient Edmonton et Waterways deux fois la semaine. Lac La Biche était à mi-chemin sur cette ligne. On peut voir un garage de locomotives sur la droite de la photo. Archives ACHF, Fonds Kemp, 3161

CI-DESSOUS: La locomotive 73 du NAR, une 2-8-0, est sur la voie des ateliers à la gare de triage de Dunvegan à Edmonton, le 2 août 1960. Dans quelques semaines, il ne restera plus de locomotive vapeur sur ce chemin de fer. Robert Sandusky nous dit avoir vu quatre locomotives vapeur en service dans cette gare, le 16 septembre 1960. Peu après, toutes les locomotives vapeur étaient disparues. Archives ACHF, Fonds Paterson



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

Passenger Trains on the Northern Alberta Railways

by Colin K. Hatcher

French version, Denis Vallieres

Les trains passagers du chemin de fer Northern Alberta

par Colin K. Hatcher

Version française par : Denis Vallières

Colin Hatcher was born in Montreal and grew up in Sudbury. He holds a Bachelor of Arts degree from Sir George Williams (now Concordia) University; while at university he joined the CRHA. Following graduation and marriage, Colin moved to Regina to work for the YMCA; he and his family moved to Edmonton in 1966. Railfare published his history of the Regina and Calgary streetcar systems, his and Tom Schwarzkopf's Edmonton's Electric Transit and finally Calgary's Electric Transit.

He is a member of the Edmonton Radial Railway Society and he wrote two captioned photograph stories of the Northern Alberta Railways for the British Railway Modelers of North America (BRMNA). Colin retired from the Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission in 1999. He participated in writing a centenary history of the YMCA of Edmonton in 2007.



Colin Hatcher working the CRHA booth at the 2013 Calgary Train Show

Colin Hatcher, au kiosque de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) à l'exposition de modélisme ferroviaire de Calgary en 2013.

Natif de Montréal, Colin Hatcher grandit à Sudbury. Il obtient un baccalauréat en arts de l'Université Sir George Williams (maintenant Concordia). Il joint l'ACHF pendant ses études universitaires à Montréal. Après sa remise de diplôme et suite à son mariage, Colin s'installe à Regina où il est à l'emploi du Young Men's Christian Association (YMCA) puis, en 1966, il délaisse Regina pour Edmonton. Avec Tom Schwarzkopf, il écrit l'histoire des réseaux de tramways de Regina et de Calgary sous les titres : Edmonton's Electric Transit et Calgary's Electric Transit, publiés par Railfare.

Membre de l'Edmonton Radial Railway Society, il écrit deux récits avec illustrations sur le chemin de fer Northern Alberta Railways (NAR) pour le British Railway Modelers of North America (BRMNA). Colin est retraité depuis 1999 de l'Alberta Alcohol and Drug Abuse Commission. En 2007, il contribue à la rédaction d'un document sur l'histoire du YMCA d'Edmonton à l'occasion du centenaire de l'institution.

The passenger trains of the Northern Alberta Railways recall the originating charters of the NAR; namely, the Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway (ED&BC), the Central Canada Railway (CC) and the Alberta and Great Waterways Railway (A&GW). The ED&BC and the A&GW were incorporated in 1907 and 1909 respectively. By 1912 these two charters were acquired by railway contractor J.D. McArthur. He also chartered the CC in 1913 and proceeded to build all three of the rail lines set out by these charters.

The ED&BC and the CC lines were settlement lines designed to open up farm lands in the Peace River block of north western Alberta and north eastern British Columbia. Between Edmonton and Smith, it also encouraged the development of sawmills. The A&GW was chiefly a bridge line and resource railway designed to access northern rivers. It did help to develop agricultural settlement between Edmonton and Lac La Biche and generated traffic by servicing timber rights in the area.

Le service de trains passagers du NAR a comme origine les chemins fer Central Canada (CC), Edmonton Dunvegan & British Columbia (ED&BC) et Alberta and Great Waterways (A&GW). Les deux derniers sont incorporés respectivement en 1907 et 1909. L'entrepreneur ferroviaire, J.D. McArthur, acquiert les chartes de l'ED&BC et de l'A&GW en 1912 puis le CC en 1913 avant d'entreprendre la construction des trois lignes.

Les lignes ED&BC et CC desserviront les fermes des colons de la région de Peace River au nord-ouest de l'Alberta et de la Colombie-Britannique entre Edmonton et Smith et motiveront l'établissement de moulins à scie tandis que le A&GW donnera accès aux rivières plus au nord. Ce dernier contribuera aussi au développement de l'agriculture entre Edmonton et Lac La Biche tout en permettant le transport du bois provenant de la région.

The McArthur Era

McArthur purchased a 142.53 acre plot of land immediately northwest of Edmonton variously divided between the Alberta and Great Waterways Railway, the Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway and McArthur's North-West Lumber Co. Limited. On these lands which eventually became known as Dunvegan Yards he set up the Edmonton facilities for the two railways including yards, shops, engine house and passenger depot. Most of the yard and servicing facilities were located east of the main line track. The depot known initially simply as Edmonton served both the ED&BC and A&GW railways. It was located on the west side of the main line on the Dunvegan Yards property on the St. Albert Trail at today's 130 Avenue, 5.6 rail miles northwest of the Canadian Northern depot at 101 Street in downtown Edmonton. The Canadian Northern depot also served the passenger trains of the Grand Trunk Pacific Railway.

McArthur equipped his railways with second hand passenger cars. The 11 open-vestibule coaches and combination baggage-coaches for the ED&BC appear to have come from the Pennsylvania. These arrived in Edmonton in 1914 and typified the consists of the passenger trains in the McArthur era. Longer baggage cars under Central Canada Railway ownership arrived on the property at an undetermined time in late 1914 or 1915. The origin of the three cars purchased for the A&GW is uncertain but they were reported to be on the roster as early as 1914, well before the beginning of service on that line in November 1915. During 1915 McArthur purchased two second hand McKeen gasoline motor cars for the A&GW and three second hand sleeping cars for the ED&BC. All of this equipment was on site before the first official time table No.1 was issued effective Sunday November 7, 1915.

The contractor began offering passenger service over the ED&BC in January, 1914. The March 1914 issue of Canadian Railway and Marine World announced the commencement of a bi-weekly service between Edmonton and Smith. Regular passenger train service was extended to Sawridge on Tuesday September 22, 1914. (Edmonton Bulletin, Saturday September 19, 1914, p. 2) The trains left the Edmonton ED&BC depot at 8:20 AM every Tuesday and Friday. Arrival was scheduled into Sawridge at 7:45 PM.

Return trips were not specified in the local press and railway time table No. 1 was not issued until over a year later, but it is likely that the train returned to Edmonton from Sawridge on Wednesday and Saturday. In addition a mixed train operated from Edmonton to Smith on Wednesdays. Sawridge later named Slave Lake was 31.6 miles west of Smith. It provided a convenient transfer point for settlers travelling further north using Lesser Slave Lake.

L'époque de McArthur

McArthur fait l'acquisition de 142,3 acres de terrains situés au nord-ouest d'Edmonton, à proximité de l'A&GW, de l'ED&BC et de la McArthur's North-West Lumber Co. Limited. Sur ces propriétés, connues plus tard sous le nom de Dunvegan Yards, il construit un triage, des ateliers, des abris pour locomotives et une gare de passagers qui serviront aux deux entreprises ferroviaires. Ces installations, pour la plupart, sont établies à l'est de la voie principale. La gare, nommée simplement Edmonton, est située sur le côté ouest de la ligne principale sur la propriété du triage Dunvegan du St. Albert Trail, aujourd'hui la 130e avenue, à 9 kilomètres (km) au nord-ouest de la gare du Canadian Northern qui elle est située sur la 101e avenue dans le centre-ville d'Edmonton. La gare du Canadian Northern dessert aussi les passagers du Grand Trunk Pacific.

McArthur équipe d'abord ses chemins de fer d'un parc de voitures d'occasion. Les onze voitures-coach à vestibules ouverts et voitures combinées coach/fourgons à bagages du ED&BC semblent provenir du Pennsylvania Railroad et demeurent les voitures-types des lignes plus au nord durant l'époque McArthur. Elles arrivent à Edmonton en 1914. Des fourgons à bagages plus longs, qui portent les couleurs du Central Canada, sont livrés à des dates indéterminées vers la fin de l'année 1914 ou 1915. L'origine des trois voitures acquises pour l'A&GW est incertaine mais elles semblent faire partie du parc de voitures dès 1914, bien avant le début du service sur cette ligne en novembre 1915. Durant cette dernière année, McArthur prend possession de deux autorails à gazoline, des McKeen d'occasion, pour l'A&GW et de trois voitures-lits pour l'ED&BC. Tout l'équipement est en place lors de la publication de l'horaire numéro 1, en vigueur le dimanche 7 novembre 1915.

Les premiers convois de l'ED&BC roulent dès janvier 1914. On annonce dans l'édition de mars 1914 du magazine Canadian Railway and Marine World, le début d'un service bihebdomadaire entre Edmonton et Smith. Dès le mardi 22 septembre 1914, le service régulier de trains passagers s'étend jusqu'à Sawridge. Les convois quittent alors la gare ED&BC d'Edmonton le mardi et le jeudi à 8h20 tandis que leurs arrivées à Sawridge sont prévues pour 19h45. On ne mentionne guère les trajets de retour dans les journaux locaux et l'horaire numéro 1 ne sera pas publié avant un an. Cependant, il semble que les trains retournent à Edmonton le mercredi et le samedi. De plus, le mercredi, il y a des convois mixtes qui roulent entre les deux destinations. Sawridge, plus tard nommé Lac Slave, se trouve à 51 km à l'ouest de Smith. Un transfert est prévu pour les voyageurs empruntant le Lac Lesser Slave pour se rendre plus au nord. Une affluence de colons est constatée aux milles 41 de Picardville et 81 de Fawcett. Selon le même Edmonton Bulletin, des gares sont construites à Busby au mille 34, à Westlock puis à

Settler influx was reported at mile 41 Picardville and mile 81 Fawcett. According to the Edmonton Bulletin of September 19, 1914, depots were built at Busby mile 34, Westlock and Jarvie at mile 73. Those depots were similar to the Edmonton depot located at ED&BC's Dunvegan Yards and set the pattern for further depots at Carbondale, High Prairie, Kinuso, Sexsmith, Grande Prairie and Wembley on the ED&BC, Fairview on the CC, Bon Accord, Boyle and Waterways on the A&GW and finally Barrhead on the Pembina Valley Railway. By 1921 the depot location was known as Edmonton Dunvegan Yards.

Jarvie au mille 73. Ces gares sont semblables à celle du ED&BC d'Edmonton, située au triage Dunvegan. Cette dernière, qui sera connue sous le nom d'Edmonton Dunvegan Yards dès 1921, servira aussi de modèle pour les futures gares de Carbondale, High Prairie, Kinuso, Sexsmith, Grande Prairie et Wembley de l'ED&BC, de Fairview du CC puis de Bon Accord, Boyle et Waterways de l'A&GW et enfin de Barrhead du chemin de fer Pembina Valley.



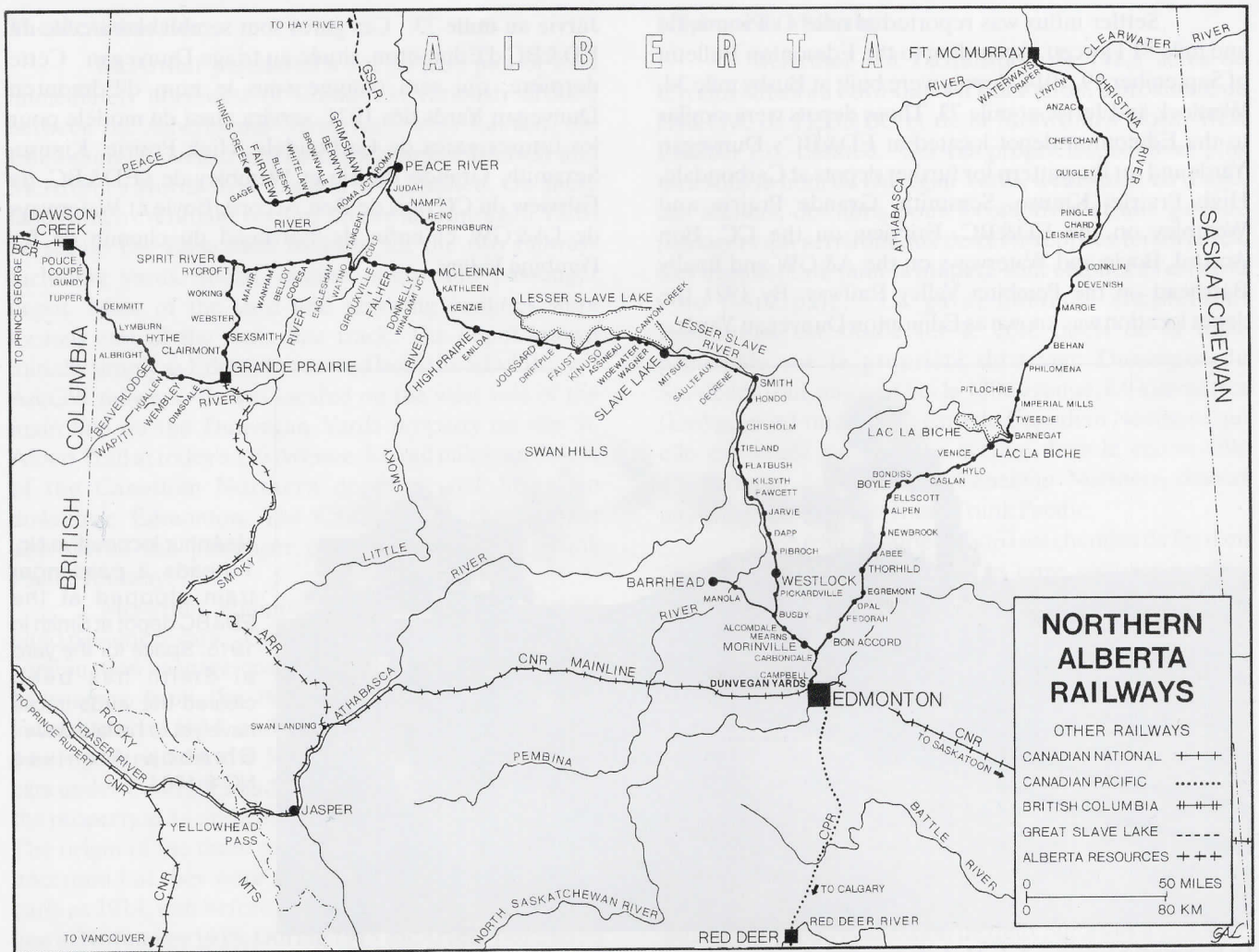
McArthur locomotive No. 1 heads a passenger train stopped at the ED&BC depot at Smith in 1915. Space for the yard at Smith has been cleared but yards tracks have yet to be laid down. Glenbow Archives NC-6-1564.

La locomotive numéro 1 de McArthur en tête d'un convoi de passagers à l'arrêt à la gare de l'ED&BC à Smith en 1915. Un espace est dégagé en vue de l'installation de voies de garage. Archives Glenbow NC-6-1564

Reports indicated that the ballasting of the A&GW was completed to Lac La Biche by September 21, 1915. As of that date partial service once per week was being given to that destination. The Friday October 29, 1915 issue of the Edmonton Bulletin noted that J.D. McArthur had arrived in the city the previous night and left that morning by gasoline car over the A&GW line for Lac La Biche. He was accompanied by W.R. Smith, General Manager of the McArthur lines. They were expected to be back in the city the same evening. A November 1, 1915 press report references the gasoline car on the A&GW making the journey to Lac La Biche in four and one-half hours. That is a 127.4 mile journey.

The Edmonton Bulletin of Thursday November 4, 1915 p. 4 announced that mixed trains would leave the Edmonton ED&BC depot for Lac La Biche on the A&GW on Monday, Wednesday and Friday at 8:20 AM. This marked the inauguration of regular train service on the A&GW. While a specific date was not announced in the press the time table No. 1 took effect on November 7, 1915. McArthur had made arrangements with a local

Des rapports indiquent que le ballastage du A&GW est complété jusqu'à Lac La Biche et ce, depuis le 21 septembre 1915. À partir de ce moment, un service partiel est offert une fois la semaine jusqu'à cette destination. L'édition du vendredi 29 octobre de l'Edmonton Bulletin annonce que J.D. McArthur est arrivé la veille à Lac La Biche à bord d'un autorail de l'A&GW. Il est accompagné par W.R. Smith, le directeur général des lignes ferroviaires. Les deux hommes prévoient retourner en ville le même soir. Le 1er novembre 1915, la presse rapporte que l'autorail de l'A&GW a fait le trajet vers le Lac La Biche en quatre heures et trente minutes. L'Edmonton Bulletin du jeudi 4 novembre de la même année annonce, pour sa part, qu'un train mixte quittera la gare de l'ED&BC d'Edmonton sur la ligne de l'A&GW vers le Lac La Biche le lundi, le mercredi et le vendredi à 8h20. Ceci marque l'inauguration d'un service régulier sur A&GW. Quoiqu'aucune date spécifique ne soit annoncée dans la presse locale, l'horaire entre en vigueur dès le 7 novembre 1915. McArthur conclut des ententes avec un



Map courtesy Geoff Lester / Carte : courtoisie de Geoff Lester

transfer firm to transfer passengers and their effects between downtown Edmonton and the Edmonton ED&BC depot. The press announcement about the A&GW service went on to say that Twin City Transfer would continue to operate the same efficient motor bus and taxi service between the ED&BC yards and the centre of the city.

As the ED&BC line was extended, part of the route had to be traversed at night. The Edmonton Bulletin for Tuesday October 26, 1915 noted that two sleeping cars, the Peace River and the Lancaster, had arrived for the ED&BC railway and were scheduled to be placed in commission on Tuesday of the following week. At that time the ED&BC train schedule north from Edmonton changed from a morning departure to an early evening departure enabling passengers to entrain at night and wake up the following morning at McLennan where breakfast was available in the company's handsome new depot. That depot was larger than the Edmonton depot and identical to the depot at Smith.

transporteur local pour le transfert des passagers et leurs effets personnels entre le centre-ville d'Edmonton et la gare de l'ED&BC. Ainsi, la presse locale annonce-t-elle que la compagnie Twin City Transfer continuera d'offrir un «service de transfert efficace» par autobus et taxi entre les installations de l'ED&BC et le centre-ville.

Suite au prolongement de la ligne, une partie du trajet se fait désormais de nuit. L'Edmonton Bulletin du mardi 26 octobre 1915 rapporte que deux voitures-lits, la Peace River et la Lancaster, sont arrivées et seront en fonction le mardi de la semaine suivante. L'horaire de l'ED&BC au nord d'Edmonton sera alors modifié; le départ du matin sera échangé contre un en soirée pour accommoder les passagers. Ainsi, ces derniers profiteront du confort des voitures-lits durant la nuit puis prendront leurs déjeuners à la nouvelle gare de McLennan. Celle-ci est plus spacieuse que celle d'Edmonton mais identique à celle de Smith.

L'Edmonton Bulletin du jeudi 4 novembre 1915 indique qu'après le 7 novembre, les passagers de



Homesteaders gather as their effects are loaded onto a mixed train at the Edmonton ED&BC depot located at Dunvegan Yards. The coach and combine are second hand cars acquired from the Pennsylvania Railroad. Glenbow Archives NA-1328-3067.

Les colons se regroupent alors que leurs effets personnels sont chargés à bord du train mixte à la gare ED&BC d'Edmonton, située au triage Dunvegan. Archives Glenbow NA-1328-3067

Locomotive No. 5 typical of early motive power on the ED&BC leads a three car train across the Heart River bridge at Peace River. The baggage car is a Central Canada Railway car while the two coaches are typical ED&BC open vestibule coaches. The 600 feet long and 146 feet high Heart River bridge was completed in the summer of 1916 allowing railway access to the town of Peace River. Glenbow Archives NA-1044-35.



La locomotive numéro 4, telle qu'on la retrouve sur le réseau de l'ED&BC, est en tête d'un convoi de trois voitures sur le pont Heart River à Peace River. Le fourgon à bagages provient du Central Canada Railway tandis que les deux voitures coach portent la livrée de l'ED&BC avec leurs vestibules ouverts typiques. Le pont Heat River, qui donne accès à la municipalité de Peace River, a une longueur de 183 mètres et une largeur de 44,5 mètres; il est complété à l'été 1916. Archives NA-1044-35

The Edmonton Bulletin of Thursday November 4th, 1915 noted that after November 7th, ED&BC passenger trains would indeed leave the depot on St. Albert Trail at 7:30 PM Mondays and Thursdays arriving at McLennan on Tuesdays and Fridays at 9 AM. Returning trains would leave McLennan Tuesdays and Fridays at 7:30 PM arriving in Edmonton on Wednesdays and Saturdays at 9 AM. Those passenger trains had one of the newly acquired standard sleepers attached between Edmonton and McLennan.

Branch trains connected at McLennan for Smoky River points and Reno on the line being built toward Peace River. George France a Peace River rail historian records in Canadian Rail No. 314 March 1978 that the line reached Peace River in December 1915.

l'ED&BC quitteront la gare de St. Albert Trail à 19h30 le lundi et le jeudi pour arriver à McLennan le mardi et le vendredi à 9h00. Au retour, les trains quitteront McLennan le mardi et le vendredi à 19h30 et arriveront à Edmonton le mercredi et le samedi à 9h00. Une des nouvelles voitures-lits standards sera incluse dans chacun des convois de passagers entre Edmonton et McLennan.

Une correspondance est établie à McLennan en direction de Smoky River et de Reno sur la ligne en construction vers Peace River. George France, un historien ferroviaire de Peace River, écrit dans l'édition de mars 1978 du Canadian Rail que la ligne atteint Peace River en décembre 1915. Il ajoute qu'il y a un train spécial vers Peace River le 11 août 1916 et que le service d'un train mixte sur la ligne de McArthur jusqu'à Peace River est

France notes that there was a special train into Peace River on August 11, 1916 and that service over the McArthur road into Peace River was inaugurated September 8, 1916. This was a mixed train. About this time Mr. McArthur brought in a third sleeping car, the Pouce Coupe.

A typical ED&BC passenger train included one of the large CC baggage cars, an ED&BC coach or two, and an ED&BC sleeping car. One of the original ED&BC coaches, the No. 14, was rebuilt for dining car service and given the number 500. The CPR Bulletin 90A of July 1, 1916, from Douglas N.W. Smith, confirms that there was meal service available over part of the route at that time. It is thought that the ED&BC and CC cars were all individually heated using Baker or similar heaters as there is no evidence of steam heating lines in photos of the cars. By 1920 observers noted six car passenger trains on the line west of McLennan.

In order to reach Grande Prairie the ED&BC built a 50 mile branch line south from Rycroft to Grande Prairie. This latter line received subsidies from the federal government as the settlers in the Grande Prairie area were pressuring the federal government for a promised railway. The Canadian Northern Railway had planned to build to Grande Prairie from Edmonton via Sangudo; however, World War I intervened and that plan never did materialize. The existing ED&BC line was much closer to the Grande Prairie area hence the branch was built south to serve the area. The hastily constructed branch was completed in March 1916. Scheduled passenger train service is listed in the time table No. 4 taking effect on Sunday October 29, 1916. Passenger service varied over the following two years. Sometimes the Grande Prairie branch train connected with the main line train at Spirit River, sometimes it was noted as a mixed train. During the summer of 1918 McArthur did operate settlers' excursion trains to the Grande Prairie, Pouce Coupe and Peace River areas.

Through train service from Edmonton to Grande Prairie effective November 1, 1918 was announced in the November 1918 issue of Canadian Railway and Marine World. Waghorn's Guide a popular western Canadian pocket travel guide published monthly in Winnipeg listing all rail, stage, ocean and lake time tables dated March 1919, described a through train service from Edmonton to Grande Prairie scheduled to take 26 hours and 30 minutes including a 30 minute stop at McLennan.

The ED&BC line was laid down on sparsely ballasted right-of-way with marginal ties and soon fell into very poor condition. Beginning in 1919, the McArthur company was unable to keep the line up to reliable operating standards. It became increasingly difficult to operate train service of any kind and the Grand Prairie and Spirit River settlers vociferously complained to both the Provincial and Federal governments.

inauguré le 8 septembre 1916. Au même moment, McArthur fait l'acquisition d'une troisième voiture-lits, la Pouce Coupe.

La configuration type d'un train de passagers de l'ED&BC se compose d'un fourgon à bagages de CC, d'une ou deux voitures coach et d'une voiture-lits de l'ED&BC. L'une des voitures coach d'origine, la numéro 14, est modifiée en voiture-restaurant et porte désormais le numéro 500. Le bulletin du CPR du premier juillet 1915, de Douglas N.W. Smith, confirme qu'il y a un service de repas offert sur une partie de la ligne. On croit que les voitures de l'ED&BC et du CC sont chauffées individuellement par des radiateurs Baker ou des appareils similaires puisqu'on n'observe aucun conduit à vapeur sur les photos. En 1920, certains constatent qu'il y a jusqu'à six voitures sur les convois de passagers sur la ligne, à l'ouest de McLennan.

Afin de joindre Grande Prairie, l'ED&BC construit une ligne secondaire de plus de 50 milles (80,4 km) au sud de Rycroft à Grande Prairie. Cette ligne bénéficie de subventions du gouvernement fédéral, ce dernier subissant des pressions de la part des colons à propos d'une promesse faite pour la construction d'un chemin de fer. Le Canadian Northern Railway songe à construire une ligne entre Grande Prairie et Edmonton via Sangudo. Cependant, à cause du conflit mondial qui sévit, le projet ne sera jamais réalisé. Néanmoins, un embranchement dessert le sud de la région à partir de la ligne existante de l'ED&BC qui est plus près de Grande Prairie. La construction se fait hâtivement et la voie est complétée dès mars 1916. Le nouveau service, en vigueur le dimanche 29 octobre de la même année, apparaît d'ailleurs dans l'horaire numéro 4. Cependant, le service aux passagers varie tout au long des deux années subséquentes. Parfois, le convoi de Grande Prairie se connecte avec celui de la ligne principale à Spirit River ou parfois fait partie d'un train mixte. À l'été 1918, McArthur crée des trains d'excursions dans les régions de Grande Prairie, Pouce Coupe et Peace River à l'intention des colons. L'édition de novembre 1918 du Canadian Railway and Marine World annonce un service direct entre Edmonton et Grande Prairie à partir du 1er novembre. Dans le Waghorn's Guide de mars 1919, un guide de voyage de poche pour l'ouest canadien, publié à Winnipeg, indiquant les horaires des trains, des diligences et des navires, tant ceux qui naviguent sur les lacs que sur l'océan, fait mention aussi d'un service ferroviaire direct entre Edmonton et Grande Prairie, précisant que le parcours se fait en 26 heures et 30 minutes, incluant un arrêt de 30 minutes à McLennan.

La construction de qualité médiocre de la ligne de l'ED&BC avec un faible ballastage et un ratio de traverses insuffisant fait en sorte qu'elle se détériore rapidement. Dès 1919, l'entreprise de McArthur n'arrive plus à maintenir des conditions standards sur sa ligne. Il



Alberta & Great Waterways
McKeen gasoline car No. 711
poses at Lac La Biche.
Glenbow Archives NA-3853-1.

L'autorail à gazoline McKeen numéro 711 de l'Alberta & Waterways à Lac La Biche. Archives Glenbow NA-3851-1

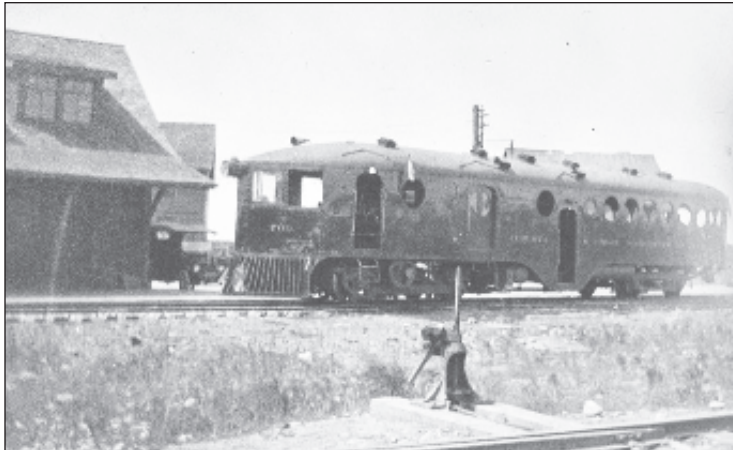
The two self-propelled McKeen gasoline motor cars Nos. 709 and 711 were intended to provide fast, regular transportation from Edmonton to Lac La Biche where McArthur had built a lakeside hotel. The well appointed hotel opened on July 1, 1916, but according to the Lac La Biche and District Chamber of Commerce remained open for only two seasons. Another source (Schneider) tentatively suggests, while a third source (Swanson) asserts, that the hotel did open for the 1918 season.

Scheduled stand alone passenger train service began with the issuing of ED&BC, CC and A&GW time table No. 2 on May 14, 1916. Train 5 known as a Campers' Special was a Saturday only departure from Edmonton at 1:30 PM arriving in Lac La Biche at 6:00 PM. Train No. 6 left Lac La Biche on Sunday only at 6:00 PM arriving in Edmonton at 10:30 PM. In addition train No. 3 departed Edmonton on Tuesday, Thursday and Saturday at 8:30 AM arriving at Lac La Biche at 1:00 PM. Train No. 4 returned from Lac La Biche to Edmonton on Monday, Wednesday and Friday departing Lac La Biche at 8:30 AM arriving in Edmonton at 1:00 PM.

During the summer of 1916 the Lac La Biche subdivision was a busy line indeed. The Canadian Official Railway Guide for September 1917 reveals much less passenger train activity. A passenger train left Edmonton for Lac La Biche every Thursday and Saturday at 8:30 AM arriving in Lac La Biche at 1:30 PM. An identically timed train left Lac La Biche for Edmonton on Monday and Friday. This service was surely provided by the McKeen gasoline car. A mixed train leaving Edmonton on Tuesday at 7:30 AM arriving in Lac La Biche at 4:30 PM supplemented the passenger train. The return mixed left Lac La Biche at 9:00 AM on Thursday and arrived in Edmonton at 6:00 PM.

devient difficile de maintenir un service adéquat et les colons en colère, tant ceux de Grande Prairie que de Spirit River, s'en plaignent aux gouvernements provincial et fédéral.

Les deux autorails McKeen, numérotés 709 et 711, sont assignés pour fournir un service rapide et régulier entre Edmonton et Lac Labiche où McArthur construit un hôtel en bordure du lac. L'établissement ouvre ses portes le premier juillet 1916 mais, selon ce qu'indique la Chambre de commerce du district de Lac La Biche, il ne demeurera ouvert que durant deux saisons. Une autre source (Schneider) le confirme tandis qu'une troisième (Swanson), affirme que l'hôtel demeure également ouvert pour la saison 1918. Le service de trains de passagers débute suite à la publication, le 14 mai 1916, de l'horaire numéro 2 de l'ED&BC, du CC et de l'A&GW. Le train numéro 5, connu sous le nom de «Spécial du campeur», quitte Edmonton le samedi à 13h30 et arrive à Lac La Biche à 18h00. Le train numéro 6 quitte Lac La Biche le dimanche à 18h00 et arrive à Edmonton à 22h30. Le train numéro 3 quitte Edmonton le mardi, le jeudi et le samedi à 8h30 pour arriver à Lac La Biche à 13h00, tandis que le train numéro 4 retourne vers Edmonton le lundi, le mercredi et le vendredi, quittant Lac La Biche à 8h30 pour arriver à destination à 13h00. Durant l'été 1916, la subdivision Lac La Biche devient ainsi une ligne achalandée. Cependant, le Canadian Official Railway Guide de septembre 1917 révèle une importante diminution de trains passagers. En effet, le service est réduit à un convoi quittant Edmonton le jeudi et le samedi à 8h30 pour arriver à Lac La Biche à 13h30 et à l'opposé, un train quittant Lac La Biche vers Edmonton le lundi et le vendredi. On utilise probablement les autorails McKeen pour ce service. Un train mixte, quittant Edmonton le mardi à 7h30 pour arriver à Lac La Biche à 16h30, apporte un supplément au service. Le retour du même convoi se fait le jeudi à 9h00 de Lac La Biche pour une arrivée à Edmonton à 18h00.



Lettered for the Alberta & Great Waterways Railway McKeen gasoline car 709 stands at Edmonton Dunvegan Yards station. The two McKeen gas-cars came from the Woodstock & Sycamore Interurban line in Illinois which was never electrified, they carried numbers 709 and 711, their original W&S numbers. Provincial Archives of Alberta A18516

L'autorail à gazoline McKeen no 709, avec le lettrage de l'Alberta & Great Western Railway, attend au triage Dunvegan d'Edmonton. Les deux autorails McKeen proviennent du Woodstock & Sycamore Interurban Line (W&S) en Illinois car cette ligne ne fut jamais électrifiée. Ils portent les nos 709 et 711, leurs numéros d'origine avec le W&S. Archives provinciales de l'Alberta A18516

The McKeen Motor Car

William R. McKeen, Jr., Superintendent of Motive Power for the Union Pacific, in 1905 designed and built the first McKeen motor car in their shops in Omaha, Nebraska. In the following three years a number were built to supplant steam trains on lightly travelled branch lines.

In 1908 the demand had become so great that Edward H. Harriman, who controlled both the Union Pacific and Southern Pacific, financed the McKeen Motor Car Company, and production was started in an old shop building in Omaha.

William R. McKeen, Jr. in his design and construction of these motor cars, was far in advance of his time. The wind-splitting front end, the streamlined design throughout, the heavy steel underframe, the all-steel body construction, the centre entrance and his use of what were the most powerful marine-type gasoline engines at that time all point to his genius and ingenuity.

Over 50 railroads operated these motor cars. Among the trunk lines to purchase them new were the Union Pacific, Southern Pacific, Northern Pacific, Pennsylvania, Illinois Central, Rock Island, Chicago Great Western, Chicago & North Western, Erie and Soo Line. Some short lines operated no other passenger equipment.

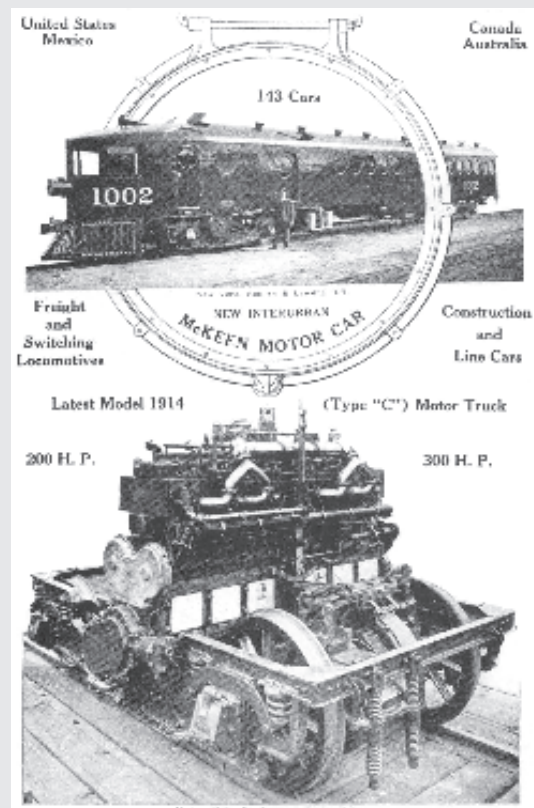
The standard model was 55 feet in length, although some 70-foot cars were built. Passenger trailers were 50 feet long and mail-baggage trailers were 31 feet. These latter cars were originally built with a 4-wheel truck, but most railroads soon rebuilt them with double trucks.

All the motor cars were built with steel bodies, pointed fronts, round backs, port-hole windows and centre entrances. Their gasoline engine was mounted crosswise in the front truck with a big flywheel protruding beyond the left-side truck frame. This engine was geared only to the front axle which had 42

inch wheels. The rear axle had 33 inch wheels. It was equipped with a chain drive, an air clutch and had a two-speed transmission.

As built by the McKeen Motor Car Company, the cars had no reverse gears, and to back up it was necessary to stop the motor and re-start it in the opposite direction after shifting the cam shaft. This proved so troublesome that most railroads installed their own reverse gears.

A total of 152 McKeen cars were built between 1905 and 1917. They were not very durable and had a tendency to shake themselves apart after a few years of operation.



A passenger train service between Edmonton and Westlock appears in Waghorn's Guide for July 1918. Train No. 6 left Westlock on Monday, Wednesday and Friday at 7 AM arriving in Edmonton at 10 AM. Train No. 3 departed Edmonton on the same days at 7:00 PM arriving at Westlock at 10 PM. This signaled the transfer of the McKeen cars from the A&GW line leaving only a single weekly mixed train on that line out of Edmonton at 4:30 PM on Thursday and arriving at Lac La Biche 6:30 AM on Friday. The return mixed train left Lac La Biche on Sunday at 6:30 PM arriving back in Edmonton on Monday at 8:30 AM. This train did carry a sleeping car. ED&BC time table No. 9 effective May 18, 1919 also shows a three day a week local passenger train service between Edmonton and Westlock.

In 1918 McArthur proposed to the City of Edmonton a plan to have the McKeen cars run to the Edmonton City Market then located at First Street and Nelson Avenue (today 101 Street and 107 Avenue) over unused Edmonton Radial Railway tracks along Portage Avenue (today called Kingsway Boulevard). The scarcity of special track materials necessary to connect the ED&BC line with the street railway line blocked that proposal. Instead the ED&BC obtained running rights over the GTP line paralleling 121 Street and negotiated with the City to build a small terminal station at the corner of 121 Street and 107 Avenue. This station called Nelson Avenue not only served the market more conveniently than the Dunvegan Yards station, but also became the Edmonton terminal for all ED&BC and A&GW passenger services. It was accessible to the regular Nelson Avenue (107 Avenue) streetcar service.

At this time the City of Edmonton was in the course of renaming all of its streets and avenues to follow the numbering pattern currently in use. Short distance day time passenger train services suggesting the regular use of the McKeen cars do not appear in any timetable after 1919. The McKeen cars reportedly suffered frequent break downs and likely saw little use after 1919. By 1920 serious financial and operational problems forced McArthur to turn his energies and resources to providing essential passenger and freight services to settlers in the Grand Prairie and Spirit River areas. The cars did remain on the A&GW roster. By 1924 they had been renumbered 1950 and 1951 respectively. They were transferred to the roster of the Northern Alberta Railways with a notation "no estimated service life". The Nelson Avenue station continued to host the remaining ED&BC and A&GW passenger trains.

With the exception of the brief McKeen car service, passengers on the A&GW were generally accommodated on mixed trains using baggage-passenger combination car No. 1650, a mail and express car, a single coach No. 400 (all purchased in 1914), and the sleeper McMurray purchased in 1916. These were supplemented

Le guide Waghorn de juillet 1918 indique un service de trains passagers entre Edmonton et Westlock. Le train numéro 6 quitte Westlock le lundi, le mercredi et le vendredi à 7h00 pour arriver à Edmonton à 10h00. Le train numéro 3 quitte Edmonton les mêmes jours à 7h00 pour arriver à Westlock à 10h00. Ceci suppose un transfert des autorails McKeen de la ligne A&GW, ne laissant qu'un train mixte sur celle-ci, quittant Edmonton le jeudi à 16h30 pour arriver à Lac La Biche le vendredi matin à 6h30. Le retour de ce train mixte se fait de Lac La Biche, le dimanche à 18h30 pour une arrivée à Edmonton le lundi matin à 8h30, le convoi incluant une voiture-lits. L'horaire numéro 9 de l'ED&BC, effectif le 18 mai 1919, indique un départ, trois fois la semaine, d'un train passagers local entre Edmonton et Westlock. En 1918, McArthur propose à la Ville d'Edmonton un plan pour faire rouler les autorails McKeen vers le Marché Edmonton, situé entre la Première rue et la rue Nelson (les 101e et 107e rues), sur les voies inutilisées de l'Edmonton Radial Railway, le long de l'avenue Portage (devenu le boulevard Kingsway). Cependant, la rareté du matériel de voie, nécessaire pour connecter la ligne de l'ED&BC avec celle des tramways, met un terme au projet. En contrepartie, l'OD&BC obtient des droits sur la ligne du GTP parallèle à la 121e rue et négocie avec la Ville la construction d'une petite gare terminale à l'intersection de la 121e rue et de la 107e avenue. Cette gare, nommée Nelson Avenue, ne fait pas que mieux servir le Marché que la gare du triage Dunvegan, mais devient aussi le terminus d'Edmonton pour tous les trains passagers de l'ED&BC et de l'A&GW. De plus, elle est accessible aux tramways de l'avenue Nelson (107e avenue). C'est à ce moment que la Ville d'Edmonton renomme toutes ses rues et avenues par des numéros, comme il est d'usage de le faire à l'époque. Après 1919, les trains de passagers de courts trajets de jour, suggérant l'utilisation des autorails McKeen, n'apparaissent plus dans aucun horaire. On rapporte des problèmes fréquents de mécanique sur ces véhicules et ces derniers sont désormais peu utilisés. En 1920, de graves ennuis financiers et de gestion forcent McArthur à concentrer ses énergies et ses ressources à fournir un service essentiel de transport de passagers et de marchandises aux colons des régions de Grande Prairie et de Spirit River. En 1924, les deux autorails, numérotés 1950 et 1951, demeurent en service sur l'A&GW. Ils seront plus tard transférés au chemin de fer Northern Alberta avec l'avis suivant : «no estimated service life» (aucune estimation de vie utile). La gare Nelson Avenue continue de recevoir les trains passagers de l'ED&BC et de l'A&GW.

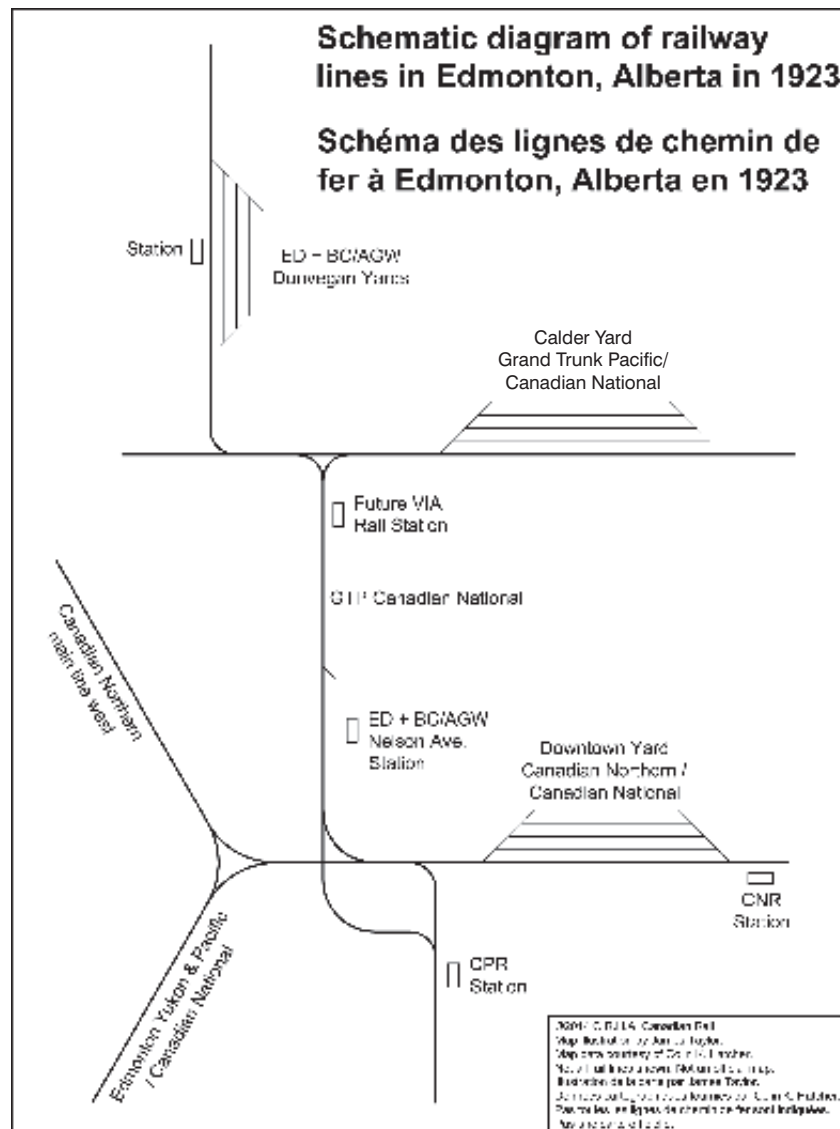
À l'exception du bref service des autorails McKeen, les voyageurs doivent s'accommoder de convois mixtes composés, entre autres, de la voiture combinée coach/bagages numéro 1650, d'un fourgon poste/express, de la voiture coach numéro 400, toutes acquises en 1914,

by equipment from the ED&BC and CC as needed.

The A&GW line pushed north of Lac La Biche in 1916. Slowed by lack of rails, financial difficulties and muskeg, progress stopped after the line reached Mile 283 in 1919. The 1917 A&GW time table No. 5 issued June 10, 1917 footnotes a weekly mixed train from Lac La Biche on Tuesday at 5:30 PM to Leismer at mile 203.2. This was the Christina River crossing. Freight and passengers may have travelled down the Christina to the Clearwater River and on to the Athabasca River. The return mixed left Leismer at 4:00 AM Thursday. Employee and public time tables do not record any further service north of Lac La Biche until the A&GW public time table issued July 1, 1921. In the interim passengers were accommodated in a Packard automobile fitted with flanged wheels making one round trip a week between Lac La Biche and the end of track.

et la voiture-lits McMurray, acquise en 1916. On utilise aussi au besoin les voitures de l'ED&BC et du CC.

En 1916, la ligne de l'A&GW se rend plus au nord de Lac La Biche. Ralentie par une pénurie de rails, de difficultés financières et de terrains marécageux, la progression de la ligne s'arrête en 1919 au mille 283. Une note de bas de page de l'horaire numéro 5 de l'A&GW du 10 juin 1917, mentionne un train mixte dont le départ se fait de Lac La Biche, le mardi à 17h30 vers Leismer, au mille 203.2. Les passagers et la marchandise peuvent alors emprunter une embarcation pour descendre la rivière Christina qui mène à la rivière Clearwater puis à la rivière Athabasca. Le convoi mixte quitte ensuite Leismer le jeudi matin à 4h00. Les horaires des employés et du public font état d'un service au nord de Lac La Biche jusqu'à l'émission de l'horaire public de l'A&GW, le 1er juillet 1921. Une fois par semaine, en aller/retour, les passagers voyagent à bord d'une automobile Packard, modifiée pour rouler sur les rails, entre Lac La Biche et l'extrémité de la ligne.



Map courtesy James Taylor

Carte : courtoisie de James Taylor

The CPR and the Government of Alberta era

After the Dominion government refused to incorporate the McArthur railways into the newly formed Canadian National Railways, the Government of Alberta took over the lines. In July 1920 it signed an agreement by which the CPR agreed to operate the ED&BC and CC for a five year period with the provincial government providing the money for line rehabilitation and extensions. The CPR refused to operate the thinly trafficked A&GW leaving it to be operated by the Alberta Department of Railways and Telephones. During the term of the CPR agreement the ED&BC passenger trains appeared in the CPR public time tables under the heading “Edmonton, Dunvegan & British Columbia Ry.”

With the advent of CPR management of the ED&BC, CPR passenger equipment began to be used on the ED&BC and CC. One can imagine that the regular twice weekly ED&BC passenger train would be made up of wooden closed vestibule CPR cars likely comprising a mail-express car, a baggage car or two, a coach or two and a sleeping car or two. Initially the CPR timetables showed a sleeping car running from Edmonton to Grande Prairie and one from Edmonton to McLennan. This was likely a steam heated train.

It is known that a formal railway postal cancellation for this train was initiated in 1922 EDN. DUN. & B.C. R.P.O. (Ludlow, Lewis M., Catalogue of Canadian Railway Cancellations and Transportation Postmarks, Self-Published, Tokyo, Japan, 1982) indicating that a mail-express car containing a working railway post office would have become a fixture in the consist after that date. From 1923 through 1928 the cancellation read EDM'N & SPIRIT RIV. R.P.O.

The CPR also operated a connecting train on the CC from McLennan to Peace River. That train extended its operation first to Berwyn and then to Whitelaw while the main line train extended its run to Wembley as track extensions permitted. The CC train from McLennan to Peace River and Berwyn likely only consisted of a baggage car and a couple of day coaches. It is not known if the Peace River train was fully integrated into the main line train at McLennan or if the equipment simply shuttled between McLennan and the terminal point on the Peace River line. The trains connected at McLennan and by 1924 this was a day time connection, so there was no need for sleeping car service on the Peace River line. The CPR 1924 time tables list a sleeping car between Edmonton and Grande Prairie only.

L'Époque du canadien pacifique et du gouvernement albertain

Suite au refus du gouvernement du Dominion d'intégrer le chemin de fer de McArthur au nouveau chemin de fer Canadien National, le gouvernement albertain décide de le prendre en main. En juillet 1920, une entente est signée avec le Chemin de fer du Canadien Pacifique (CPR) pour gérer l'ED&BC et le CC durant cinq ans, le gouvernement provincial s'engageant à financer la réhabilitation de la ligne et de ses prolongements. Durant cette période, les trains de passagers de l'ED&BC apparaissent à l'horaire sous la rubrique «Edmonton, Dunvegan & British Columbia Ry». Le CPR refuse cependant de prendre en charge l'A&GW à cause de son faible achalandage, le cédant plutôt à l'Alberta Department of Railways and Telephones.

Suite à cette prise en charge par le CPR, des voitures de ce dernier sont désormais utilisées sur l'ED&BC et le CC. On peut s'imaginer, deux fois la semaine, le passage de ces voitures de bois à vestibules fermés, comprenant un fourgon poste/express, un ou deux fourgons à bagages, une ou deux voitures coach et une ou deux voitures-lits. À l'origine, l'horaire du CPR indique le service d'une voiture-lits entre Edmonton et Grande Prairie, puis une autre entre Edmonton et McLennan. Il semble que le chauffage se fasse à ce moment là à la vapeur.

On sait que dès 1922, un fourgon postal est utilisé sur ce train avec un service de tri à bord avec le sceau EDN. DUN. & B.C. R. P. O. Puis, de 1923 à 1928, le sceau se lira plutôt comme suit : EDM'N & SPIRIT RIV. R.P.O.

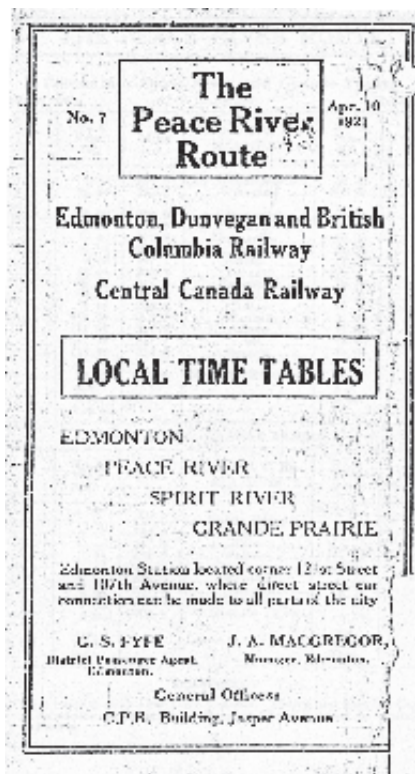
Le CPR opère aussi une correspondance avec le CC entre McLennan et Peace River. Ce train se rend d'abord jusqu'à Berwyn et plus tard jusqu'à Whitelaw, tandis que celui roulant sur la ligne principale s'arrête à Wembley comme le permet la voie. Le train CC de McLennan vers Peace River et Berwyn consiste vraisemblablement en un fourgon à bagages et à quelques voitures coach. On ignore si le convoi de Peace River est intégré en entier à celui de la ligne principale à McLennan ou s'il fait simplement la navette entre McLennan et le bout de ligne à Peace River. Les trains se connectent à McLennan et deviennent en 1924, une correspondance de jour. Le service de voiture-lits devient donc inutile sur la ligne. D'ailleurs, l'horaire du CPR de 1924 n'indique l'usage que d'une voiture-lits entre Edmonton et Grande Prairie.



This scene dated November 2, 1928 depicts the first passenger train into Fairview. It is a typical ED&BC passenger train with its 2-8-0 locomotive, 1200-class baggage car and 1850-class coach. All of the equipment illustrated on this train was new to the railway at the time of the photograph. After reaching Peace River station in 1916 the Central Canada Railway was extended under CPR management 22.7 miles to Berwyn. Passenger trains 5 and 6 serviced this extension from McLennan to Berwyn effective October 8, 1922. The CPR extended the line a further 13.4 miles to Whitelaw and initiated passenger train service on November 16, 1924. The ED&BC operating under the auspices of the Government of Alberta had introduced through sleeping car service between Edmonton and Whitelaw by October 17, 1927 and the following year extended the line another 12.7 miles to Fairview. Glenbow Archives NA-4292-9.

Cette scène, datée du 2 novembre 1928, nous illustre l'arrivée du premier train de passagers à Fairview. C'est un convoi typique de l'ED&BC avec une locomotive 2-8-0, un fourgon à bagages de la série 1200 et la voiture coach 1850. Tous ces véhicules sont neufs au moment de la prise de la photo. Ayant atteint la gare de Peace River en 1916, le Central Canada Railway, sous la gestion du CPR, s'étendra sur une longueur de 22,7 milles (36,5 km) jusqu'à Berwyn. À partir du 8 octobre 1922, les trains numéros 5 et 6 desserviront la section entre McLennan et Berwyn. Le CPR prolongera ensuite la ligne d'un autre 13,4 milles (21,6 km) jusqu'à Whitelaw. Le service de train passagers débutera sur ce nouveau prolongement le 17 octobre 1927, puis la ligne se poursuivra sur une distance additionnelle de 12,7 milles (20,4 km) jusqu'à Fairview. Archives Glenbow NA-4292-9.

The June 26th, 1921 CPR time table shows the train leaving from the Edmonton Nelson Avenue station. The first stop after Nelson Avenue is Carbondale. Although not shown the original Dunvegan Yards station did continue as an operating stop for these trains. An ED&BC/CCRailway local time table issued April 10, 1921 titled 'The Peace River Route' does list a stop at Dunvegan Yards. It also confirms a dining and sleeping car Edmonton to McLennan and a sleeping car Edmonton to Grande Prairie. The CPR did terminate the dining car service shortly after assuming operation of the line. A communication dated April 29, 1926 from J.A. Macgregor, the CPR Superintendent who became the General Manager of the 'ED&BC/CC' line during the CPR's tenure of the lines, addressed to Vernor W. Smith, the Minister of Railways and Telephones, stated that dining car service had been discontinued four years earlier in favour of providing passengers with meal stops at suitable points along the road at Westlock, McLennan, Rycroft and Spirit River.



Selon l'horaire en vigueur le 26 juin 1921, le départ du train se fait à partir de la gare Edmonton Nelson Avenue, le premier arrêt étant Carbondale, quoique les trains s'arrêtent encore à la gare de Dunvegan Yards même si on ne le mentionne pas. D'autre part, un horaire local de l'ED&BC/CC, issu le 10 avril 1921 et titré The Peace River Route, indique un arrêt à Dunvegan Yards. Il indique aussi qu'il y a une voiture-restaurant et une voiture-lits entre Edmonton et McLennan et une voiture-lits entre Edmonton et Grande Prairie. Cependant, peu après avoir pris en charge cette ligne, le CPR cesse le service de voiture-restaurant. En effet, une communication datée du 29 avril 1926 de J.A. Macgregor, le superintendant du CPR qui devient aussi le directeur général de l'ED&BC et du CC au moment de la prise en charge des lignes par le CPR, est adressée à Vernor W. Smith, le

Ministre des chemins de fer et téléphones pour l'avis de l'annulation du service de voiture-restaurant, survenue quatre ans plus tôt en faveur d'arrêts spécifiques tels que Westlock, McLennan, Rycroft et Spirit River, où les voyageurs peuvent se restaurer.

In contrast, passengers on the weekly A&GW train were fed on the train. A communication of March 31, 1926 from the United Commercial Travelers to Mr. Macgregor reveals that the meal service consisted of a combined sleeping and dining car staffed with a steward and a cook. Breakfast was available for \$1.00 and lunch and dinner were available for \$1.25. (Provincial Archives of Alberta 84.388 Box 2 - File 1100-100.1) The A&GW service was not, of course, under Mr. Macgregor's management but under the management, of the Government of Alberta.

The three ED&BC sleeping cars Grande Prairie (formerly the Lancaster), Peace River and Pouce Coupe went into storage at the CPR Strathcona yards for the duration of the CPR agreement.

On June 12, 1921 an agreement was concluded with the ED&BC, the Grand Trunk Pacific, the Canadian Northern and the CPR to facilitate ED&BC access to the CPR's 109 Street station. This involved joint use of the GTP tracks from the ED&BC Dunvegan Yards south to a proposed crossing of the Canadian Northern tracks west of that company's downtown yard. The ED&BC agreed to build the short section crossing over the Canadian Northern line to connect with the CPR spur line along south side of Mackenzie (today 104) Avenue. This allowed passenger trains access to and from the CPR station with minimal delay, avoiding the busy interchange track already in place between the CPR and the Canadian Northern Railway. The CPR station in downtown Edmonton at 109 Street and Jasper Avenue became the terminal for ED&BC trains effective with the October 1921 time table. A&GW trains continued to use the Nelson Avenue station until 1922 when it was closed and the A&GW trains returned to the Dunvegan Yards station.

With funding from the Government of Alberta, the CPR improved and stabilized the infrastructure of the ED&BC and CC during its management tenure and extended the ED&BC line and the operation of the passenger trains a further 15.1 miles from Grande Prairie to Wembley and on the CC line an additional 22.7 miles from Peace River to Berwyn and a further 13.4 miles to Whitelaw. The scheduled trip time from Edmonton to Grande Prairie improved from 39 hours in 1921, including a four hour stop-over in McLennan, to 24 hours and 40 minutes in September 1926 with a 25 minute stop at McLennan. Rail mileage from Edmonton 109 Street CPR station to Grande Prairie was 406.9 miles.

It is highly likely that the servicing of the ED&BC passenger train took place at Strathcona (South Edmonton) the site of the CPR servicing facilities in Edmonton during the years of the CPR management agreement. Dunvegan Yards would have been the base for ED&BC freight and A&GW freight and passenger trains. It is known that the CPR provided cabooses for the

À l'opposé, les passagers du train hebdomadaire de l'A&GW profitent d'un service de repas à bord. Une communication, datée du 31 mars 1926 de l'United Commercial Travellers à l'intention de M. Macgregor, révèle qu'un service combiné de voiture-lits et de repas est assuré par un steward et un cuisinier. Le déjeuner est offert à 1\$ tandis que le dîner et le souper sont eux à 1,25\$. Le service offert par l'A&GW n'est évidemment pas sous la responsabilité de M. Mcgregor mais plutôt du Gouvernement d'Alberta.

Les trois voitures-lits de l'ED&BC, la Grande Prairie (auparavant Lancaster), la Peace River et la Pouce Coupe, sont entreposées au triage Strathcona du CPR pendant toute la durée de l'entente avec la compagnie et le CPR.

Le 12 juin 1921, une entente est conclue entre l'ED&BC, le Grand Trunk Pacific (GTP), le Canadian Northern (CNoR) et le CPR pour faciliter l'accès à la gare du CPR de la 109e rue. Cela implique l'utilisation de la voie du GTP entre le sud du triage Dunvegan de l'ED&BC et la traversée proposée de la voie du CNoR de la compagnie, à l'ouest du triage du centre-ville. L'ED&BC accepte d'assumer la construction de la courte section pour la traversée au-dessus de la ligne du CNoR afin de rejoindre la ligne d'embranchement le long du côté sud de l'avenue Mackenzie (104e avenue). Cela permet aux trains de passagers un accès à la gare du CPR avec un minimum de délai, évitant l'achalandage de la voie de raccordement entre le CPR et le CNoR. Au moment de l'émission de l'horaire d'octobre 1921, la gare du CPR au centre-ville d'Edmonton, située à l'intersection de la 109e rue et de l'avenue Jasper, devient le terminus des trains de l'ED&BC. Cependant, les trains de l'A&GW continuent d'utiliser la gare de l'avenue Nelson jusqu'au moment de sa fermeture en 1922, puis retournent à la gare du triage Dunvegan.

Avec le financement du gouvernement albertain, le CPR améliore et solidifie l'infrastructure de l'ED&BC et du CC puis ajoute 15,1 milles (24,3 km) à la ligne de l'ED&BC pour que les trains de passagers puissent atteindre Wembley depuis Grande Prairie. Il en fait de même avec le CC, en ajoutant 22,8 milles (36,7 km) pour rejoindre Whitelaw à partir de Peace River. La durée du trajet entre Edmonton et Grande Prairie, qui est de 39 heures avec un arrêt de quatre heures à McLennan en 1921, passe à moins de 24 heures et 40 minutes en septembre 1926 avec un arrêt de 25 minutes à McLennan. La distance entre la gare de la 109e rue à Edmonton à celle de Grande Prairie est de 406,9 milles (659,2 km).

Il semble que durant la gestion de l'ED&BC par le CPR, l'entretien des trains passagers se fasse à Strathcona (sud d'Edmonton), là où se trouvent les ateliers d'entretien du CPR d'Edmonton. Le triage Dunvegan devient alors le terminal pour les convois de marchandises de l'ED&BC ainsi que pour les trains de

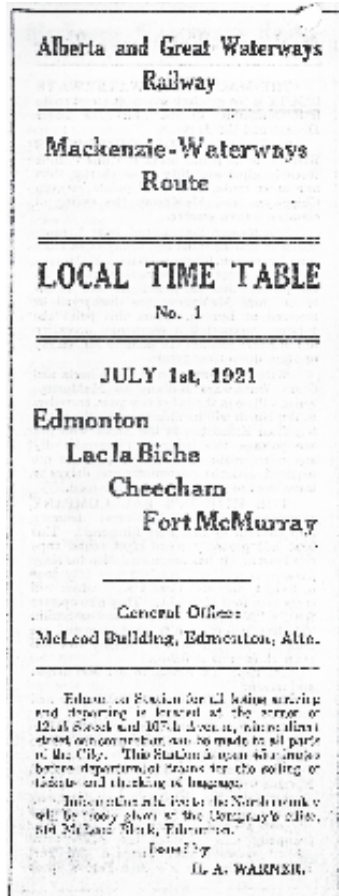
ED&BC and Central Canada lines.

The provincial government acquired additional second hand passenger equipment for the A&GW. The equipment on hand seemed sufficient for the service to Lac La Biche, but more equipment was needed for the start of conventional passenger service over the rehabilitated Waterways line in 1921. To meet this need, the A&GW in 1921 purchased two locomotives and 40 ballast cars, three coaches numbered 401 to 403, a sleeping car Waterways, a buffet sleeping car McKay and one baggage car. (CR&MW July 1921 p. 372) Effective July 1, 1921 the A&GW issued public time table No. 1 promoting the Mackenzie-Waterways Route. It offered a 9:30 AM departure Monday, Wednesday and Friday from Edmonton Nelson Avenue station arriving in Lac La Biche at 7:10 PM and a 7:30 AM Tuesday, Thursday and Saturday departure from Lac La Biche arriving in Edmonton at 5:00 PM. An unscheduled mixed train left Lac Biche every Thursday for the End of Steel at Lynton (mile 274.4). The schedule points out “On account of exigencies of construction work no regular schedule is maintained by this train though it usually makes the round trip from Lac La Biche to Lynton and return in three days. In addition to the regular train, extra trains are now run between Lac La Biche and Lynton as the needs of traffic require.”

The A&GW issued Supplement No. 1 to local time table No. 1 taking effect at 12:01 AM Thursday September 1st, 1921. The schedule for the Monday and Wednesday outbound trains and the Tuesday and Thursday inbound trains remained the same. On Friday the train left Edmonton at 9:30 AM but arrived at Lac La Biche at 4:00 PM. It connected with an un-numbered mixed train leaving at 5 PM which reached the end of track (Lynton mile 274.4) at 12:35 PM on Saturdays. The return train left at 2:35 PM Saturdays and reached Lac La Biche at 10:10 AM Sundays. A connecting mixed train left Lac La Biche at 11AM and arrived in Edmonton at 5:30 PM. The train offered sleeping and dining accommodation as well as ordinary day cars. (Public Archives Canada RG 46 Volume 1552 File 18540.22) The Sunday November 27, 1921 A&GW time table No. 13 confirms a train service on the same frequency but operating on different days, on a different schedule and running through to Waterways station located at mile 281.8. All of these trains were mixed trains.

marchandises et de passagers pour l'A&GW. On sait par ailleurs que le CPR fournit les fourgons de queue pour les lignes de l'ED&BC et du Canada Central.

Le parc de véhicules existant suffit pour desservir Lac La Biche, mais de nouvelles acquisitions de voitures deviennent nécessaires pour amorcer un service de trains conventionnels lors de la réouverture de la ligne Waterways en 1921. Le gouvernement provincial fait donc l'acquisition, pour l'A&GW, de deux locomotives et 40 wagons à ballast, trois voitures coach numérotées de 401 à 403, une voiture-lits nommée Waterways, une voiture buffet/lits nommée McKay et un fourgon à bagages. L'horaire numéro 1 de l'A&GW, effectif au premier juillet 1921, fait la promotion du circuit Mackenzie-Waterways. On y indique un départ de la gare de l'avenue Nelson d'Edmonton, le lundi, le mercredi et le vendredi à 9h30 pour une arrivée au Lac La Biche à 19h10 puis un retour le mardi, le jeudi et le samedi à 7h30 pour une arrivée à Edmonton à 17h00. Un train mixte, non cédulé, quitte Lac La Biche le jeudi pour Lynton (borne 274.4). L'horaire indique que ce train, qui est conditionné par les travaux de construction sur la voie, ne maintient aucun horaire spécifique mais que le convoi fait normalement l'aller/retour en trois jours. En plus des trains réguliers, des convois supplémentaires roulent entre Lac La Biche et Lynton selon l'achalandage du trafic. L'A&GW émet un supplément pour l'horaire local numéro 1, prenant effet le 1er septembre 1921 à 0h01. Ce dernier indique que les départs du lundi au jeudi demeurent les mêmes mais que l'arrivée du vendredi à Lac La Biche se fera désormais à 16h00. Il y aura une correspondance avec un train mixte non-numéroté qui quittera à 17h00 pour rejoindre l'extrémité de la ligne à Lynton, le samedi à 12h35. Le retour se fera le même jour à 14h35 pour rejoindre Lac La Biche le dimanche à 10h10. De là, un train mixte quittera à 11h00 et arrivera à Edmonton à 17h30. Ce train offrira le service d'une voiture-lits et de repas, en plus de places en voiture coach. Le dimanche 27 novembre 1921, l'horaire numéro 13 de l'A&GW confirme l'existence d'un service aux passagers à la même fréquence, mais à des jours et à des horaires différents, jusqu'à la gare Waterways à la borne 281.8. Tous ces trains sont mixtes.



Public Archives Canada RG 46
Volume 1552 File 18540.22
Archives publiques du Canada
RG 46, volume 1552, dossier
18540.22

Stan's Photo Gallery

By Stan Smaill

French Version, Michel Lortie

*"Think I'll go out to Alberta, weather's good there in the fall;
Got some friends that I can go to working for....."*

from "Four Strong Winds" by Ian Tyson

Introduction

Happy New Year to all our faithful readers of Canadian Rail. Thanks are in order to my great friend Ken Goslett and Co-Editor Peter Murphy for attending to my Photo Gallery duties for the previous two issues while I was on leave. Thank you Ken, thank you Peter; Ken's digital photo review of 2013 was superb.

Peter Murphy told you that I would be back "in the seat" behind the throttle of this month's Photo Gallery. It's true, I'm back! To complement Colin Hatcher's fine article on Northern Alberta Railways passenger trains, it is appropriate that the NAR be featured in this issue's Photo Gallery.

Les photos de Stan

Par Stan Smaill

Version française : Michel Lortie

Avant-propos

Bonne et heureuse année à tous les lecteurs de Canadian Rail. Je tiens à remercier mes bons amis Ken Goslett et le coéditeur de la revue, Peter Murphy, qui tous deux se sont occupés d'écrire les articles et de choisir les photos des deux derniers numéros alors que je m'étais absenté. Merci Ken. Merci Peter. Ken, ta revue des photos de l'année 2013 était magnifique.

Peter Murphy vous avait annoncé mon retour à la barre de cette rubrique et c'est vrai, me revoici ! Dans ce numéro, vous trouverez un article très intéressant de Colin Hatcher sur les trains de passagers du Northern Alberta Railway (NAR). Pour compléter celui-ci, il fallait vous présenter une galerie de photos du NAR.

Il y a plus de quarante ans, peut-être inspiré par la fameuse chanson d'Ian Tyson, Four strong winds, je suis parti travailler en Alberta à l'emploi du NAR. J'y suis



A dream realized, sort of! Early in 1970, your Photo Editor began his career in engine service as a hostler at the NAR's Dunvegan Yard, in Edmonton, Alberta. 'In the seat', back in March 1970, hostler Smaill is about to turn the power for daily westbound freight No 31 to McLennan. No 31 will have GP9 210 leading. Photo Larry Bellringer / Smaill collection.

Un rêve réalisé en quelque sorte ! Début 1970, votre éditeur photo a commencé sa carrière à l'entretien des locomotives du NAR à la gare de triage de Dunvegan près d'Edmonton, Alberta. Bien installé aux commandes, en mars 1970, l'employé d'entretien Smaill va lancer le moteur de la GP 9 210 qui doit amener le train numéro 31 vers McLennan. Larry Bellringer, collection Smaill

Over forty years ago, perhaps inspired by Ian Tyson's immortal words in the classic song "Four Strong Winds", the NAR was my employer for awhile. I worked in shop and engine service as a hostler, mechanical supervisor and made a few trips as fireman. Immaculate diesels powered the trains supplemented by locomotives from the parent roads CPR and CNR. Steam was only nine years gone, but ideologically the NAR was still very much steam railroading with diesels.

Forster Kemp appears to have made three pilgrimages to Northern Alberta to photograph the NAR – the first in 1955, September 1965 and the third in August 1966. Fortunately his fabulous slide collection resides in the CRHA Archives and has provided me with many images to choose from for the first part of this Photo Gallery.

resté un certain temps en occupant plusieurs postes à l'entretien des locomotives. Tous les diesels étaient entretenus avec soin. NAR avait souvent recours à des locomotives provenant soit du Canadien National (CN) ou du Canadien Pacifique (CP), tous deux propriétaires du NAR. La vapeur était disparue depuis neuf ans, mais les employés avaient conservé la manière artisanale de procéder, héritée de l'époque de la vapeur.

Forster Kemp semble avoir fait au moins trois pèlerinages au nord de l'Alberta pour photographier le NAR. Le premier en 1955, le deuxième vers la fin de la décennie cinquante et l'autre en août 1966. Heureusement, toute sa magnifique collection de diapositives est entre les mains des archives de l'ACHF dans laquelle j'ai pu choisir les belles images que vous allez voir dans la première partie de cette galerie de photos.



Personal transportation. Many of these images at remote locations were obtained using Photo Editor Smaill's 1954 Chevrolet Bel Air. He paid a whopping \$150 in March 1970 for the aging Chevy, which was named 'Uriah Heap'. The Heap operated for almost 2 years, going everywhere in NAR country then all across North America on his return to the east. It got about 200 miles to a quart of oil, 250 with STP! Stan Smaill

Mon moyen de transport ! Si j'ai pu prendre de nombreuses photos un peu partout en Alberta, c'est grâce à cette vénérable Chevrolet 1954 pour laquelle j'avais payé la modique somme de 150 \$ en mars 1970. Ce bazou m'a bien servi pendant plus de deux ans et je l'ai même ramené avec moi lors de mon retour dans l'Est. Il me prenait une pinte d'huile aux 200 milles et pouvait même se rendre jusqu'à 250 milles si j'y mettais du STP ! Stan Smaill

This Photo Gallery is dedicated to noted railway historian Richard Yaremko, an Edmontonian at the time, who was with me when many of these photos were made back in the day when our transportation was my 1954 Chevy Bel Air. All Aboard for the Northern Alberta!

Cette galerie de photos est dédiée à un historien des chemins de fer, Richard Yaremko, qui résidait à Edmonton à l'époque. En sa compagnie, j'ai pris de nombreuses photos alors que nous voyagions tous les deux dans ma vieille Chevrolet. En voiture pour le nord de l'Alberta !



Locomotive 58 brings Train No. 8 from Waterways into Edmonton. The train is running on the CNR tracks between Calder Yard and the City Yard and station in downtown Edmonton. Here it is passing the Dominion Bridge facilities just south of 107 Avenue. CRHA Archives, Fonds Kemp 3152

Le train numéro 8 en provenance de Waterways entre à Edmonton derrière la locomotive vapeur 58. Le train roule sur les rails du CN entre la gare de triage Calder et la gare du centre-ville d'Edmonton. Il passe ici devant l'usine de la Dominion Bridge située au sud de la 107e Avenue. Archives ACHF Fonds Kemp, 3152

Train No. 5 is stopped at the north end of the Peace River bridge. The fireman of locomotive 161 is partially shrouded in steam as he directs water from the tank spout at Duet into the tender. In the meantime highway traffic which shares the bridge with the railway patiently waits. Train No. 5 from McLennan to Hines Creek consists of a mail and express car, a baggage car plus a through coach and sleeping car from Edmonton. CRHA Archives, Fonds Kemp 3186

Le train numéro 5 s'est arrêté pour se ravitailler en eau à la sortie nord du pont sur la Peace River. Le chauffeur s'occupe de diriger le jet d'eau. Pendant ce temps, la circulation automobile attend son tour pour utiliser le pont entre la route et le chemin de fer. Le train numéro 5, reliant McLennan à Hines Creek, consiste en un wagon pour la poste, un wagon de bagages, un wagon de passagers et une voiture-lit en provenance d'Edmonton. Archives ACHF, Fonds Kemp 3186





NAR 4-6-2 161 positions its train at Grimshaw so that mail and express car 1454 is spotted to allow the local mail contractor (who was based in Notikewin) to unload incoming and load outgoing mail. CRHA Archives, Fonds Kemp 3187

La Pacific 4-6-2 161 du NAR a arrêté son convoi à Grimshaw de façon à faciliter le transfert du courrier entre le wagon postal 1454 et le camion du transporteur qui vient de Notikewin. Archives ACHF, Fonds Kemp 3187



Locomotive 161 has just turned its train on the wye and is about to back north past the elevators to wait at the small Hines Creek station for its departure as Train No. 6. CRHA Archives, Fonds Kemp 3201

La locomotive vapeur 161 vient de retourner son convoi sur la voie de retournement en Y et va maintenant reculer celui-ci vers la petite gare de Hines Creek, d'où elle repartira en tête du train maintenant appelé numéro 6. Archives ACHF, Fonds Kemp 3201



Train No. 7 sets out for its all-day trip to Waterways after an early morning stop at Dunvegan Yards in Edmonton. The first car is a former CPR mail express car while the following two 1200 series baggage cars were acquired by the ED&BC Railway from the Boston and Albany Railway in 1928. There is some other steam locomotive activity in the yard to the left of the photograph. CRHA Archives, Fonds Kemp 3201

Au petit matin, après un court arrêt à la gare de triage de Dunvegan à Edmonton, le train numéro 7 entame son long voyage vers Waterways. Celui-ci va prendre toute la journée ! Derrière la locomotive, le premier wagon, ayant déjà appartenu au CP est consacré à la poste, les deux suivants sont des wagons à bagages de la série 1200 achetés d'occasion de l'Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway (ED&BC), eux-mêmes achetés d'occasion du Boston and Albany en 1928. D'autres locomotives vapeur sont au travail dans cette gare ; on peut en apercevoir une à la gauche de la photo. Archives ACHF, Fonds Kemp 3195

By August 1966, the Westlock has been retired from sleeping car service and reassigned to coach service. Running on Train No. 1 along with a coach-caboose (known as a “comboose” to locals), the train is stopped at Smith. In the background is CN diesel 853 on lease to the NAR. The Westlock is now at the Alberta Railway Museum in Edmonton. CRHA Archives, Fonds Kemp 3171

La voiture-lit Westlock avait été réaménagée comme wagon de passagers. On la voit, en août 1966, faisant partie du train 1 en compagnie d'un autre wagon de passagers réaménagé pour servir de fourgon de queue. Le train est à l'arrêt en gare de Smith. À l'arrière-plan, la locomotive diesel du CN 853 en location sur le NAR. Le wagon Westlock fait maintenant partie de la collection du Alberta Railway Museum à Edmonton. Archives ACHF, Fonds Kemp 3171





CNR 5123 was a 1919 Montreal Locomotive Works product. This 4-6-2 was classed as a J-4-d and was photographed at Grande Prairie, Alberta on NAR Train No. 1 in June 1959. C. Robert Craig Memorial Library, Fonds Kenneth F. Chivers

La locomotive vapeur du CN 5123 avait été construite par la Montreal Locomotive Works en 1919. Cette 4-6-2 de type J-4-d est photographiée en gare de Grande-Prairie, Alberta, en tête du train numéro 1 du NAR, en juin 1959. C. Robert Craig Memorial Library, Fonds Kenneth F. Chivers



NAR Train No. 2 stands at Grande Prairie station with sleeping car Rycroft bringing up the rear. A 1950 series coach is coupled directly ahead. The Rycroft was formerly the CPR sleeping car Kempton. It came to the NAR in 1945 and is now at the Alberta Railway Museum in Edmonton. CRHA Archives, Fonds Kemp 3148

Le train numéro 2 du NAR est en gare de Grande-Prairie, Alberta. La voiture-lit Rycroft est en service à la queue du convoi, un wagon de passagers la précède. Celle-ci appartenait auparavant au CP où elle était nommée Kempton, qui est devenue la propriété du NAR en 1945. Elle fait maintenant partie de la collection du Alberta Railway Museum à Edmonton. Archives ACHF, Fonds Kemp 3148

Stan Smaill's Northern Alberta Railway! *Le Northern Alberta Railway de Stan Smaill !*



In my time with the Northern Alberta Railways, the Alberta Pioneer Railway Association (APRA) had just completed an operating restoration of ex NAR 2-8-0 73. Owned by the CRHA, the 73 is the only NAR steam locomotive preserved. Here it reposes outside the Cromdale carbarn of the Edmonton Transit system in August 1970. Stan Smaill

À l'époque où je suis arrivé en Alberta, la Alberta Pioneer Railway Association (APRA) venait tout juste de compléter une remise en état de la locomotive vapeur 2-8-0 ex NAR No 73. Celle-ci appartient à l'ACHF. Il s'agit de la seule locomotive vapeur ex NAR toujours en existence. On la voit ici à l'extérieur du dépôt des tramways de l'Edmonton Transit System à Cromdale, en août 1970. Stan Smaill

The GMD1's are gathering! In this March 1970 shot at Dunvegan Yards, NAR GMD1 304 prepares to switch out the consist of recently arrived mixed Train No. 76 from Waterways. CNR GMD1 1001 holds the main using NAR trackage rights as far as Morinville, Alberta where it will enter the CNR's light rail branch to Athabasca, Alberta. The usual outside braced CNR 'Fowler' boxcars for grain loading comprise 1001's train today. Stan Smaill

Les diesels de type GMD-1 se rencontrent à la gare de triage de Dunvegan en mars 1970. La 304 du NAR s'apprête à trier les wagons arrivés de Waterway par le train mixte de passagers et de marchandises numéro 75. Quant à la 1001 du CN, elle est en tête d'un train sur la voie principale du NAR qu'elle utilisera jusqu'à Morinville, Alberta. De là, elle continuera sur la voie secondaire pour Athabasca, Alberta. Son train est entièrement composé de wagons dédiés au transport du grain. Stan Smaill





NAR GMD1 304 has an abbreviated Train No. 75, the 'Muskeg Mixed', on the move westward near Campbell, Alberta in April 1970. Trailing the freight cars is steel RPO-Express car 1453 (built new for the NAR in 1930) and a 300 series combine. It was converted at the NAR shops from one of the wooden coaches bought from the Boston and Albany Railroad in 1926. Stan Smail

La locomotive diesel 304 du NAR, une GMD-1 est en tête du convoi 75, le Muskeg Mixed, en direction ouest près de Campbell, Alberta, en avril 1970. En queue de train, on retrouve un wagon postal, le 1453, construit pour le NAR en 1930 et un wagon de passagers de la série 300 réaménagé pour servir également de fourgon de queue. Il s'agit d'un wagon en bois acquis du Boston & Albany en 1926. Stan Smail



The twice-weekly overnight Train No. 2 from Dawson Creek, BC, powered by the NAR's first GMD1, the 301, arrives at Edmonton's Dunvegan Yards on a beautiful summer morning in June 1970. The consist includes ex Pullman baggage car 1602, coach 1950 (an ex CPR 'Mount' car) and business car 'Peace River,' accommodation for NAR General Manager K. R. Perry and his family. Stan Smail

Le train de nuit bihebdomadaire en provenance de Dawson Creek, Colombie Britannique (C. B.), arrive à la gare de triage Dunvegan d'Edmonton par un beau matin ensoleillé de juin 1970. La GMD-1 301 est en tête du convoi du train numéro 2 qui comprend le wagon à bagages, ex pullman 1602, le wagon de passagers 1950, un ancien du CP, et le wagon de fonction Peace River utilisé par le directeur général, K.R. Perry et sa famille. Stan Smail



A friendly highball from the brakeman and fireman Ron Dempsey in NAR GMD1 303. Photographers Smaill and Yaremko are down in the Sturgeon River dry wash that was straddled by the timber trestle near mile 9 of the Smith Subdivision. The train is No. 81, the twice weekly wayfreight from Edmonton to Smith, which operated via the Barrhead branch as required. Stan Smaill

Le serre-frein et le chauffeur de la GMD-1 303 saluent les photographes Smaill et Yaramenko qui sont en bas du pont à chevalet sur la rivière Sturgeons, à sec pour le moment. Cet endroit est au point milliaire 9 de la sous-division Smith. Le train numéro 81 fait la liaison entre Smith et Edmonton deux fois par semaine. Sur demande, il desservait également la voie secondaire de Barrhead. Stan Smaill



On days when local freight No. 81 operated to Smith, an 'extra east' would operate to Smith from McLennan to return the crew and any overflow traffic which did not move on daily through freight No 40. Sundown is imminent as lone NAR GP9 210 crosses the magnificent bridge spanning the Athabasca River at Smith. During World War II, sentries were posted at this bridge around the clock as the NAR was considered to be a strategic link between Canada and Alaska. Stan Smaill

Le soleil va bientôt se coucher alors que la GP-9 210 du NAR traverse avec son train le pont sur la rivière Athabasca à Smith, Alberta. Les jours où le train 81 desservait Smith, un autre train reliait McLennan afin de ramener l'équipage et les wagons en surplus qui n'étaient pas sur le train numéro 40. Durant la Seconde Guerre Mondiale, ce pont était gardé par des sentinelles armées, car il était perçu comme un lien stratégique entre le Canada et l'Alaska. Stan Smaill



GP9 211, NAR's 'hoodoo engine', repose outside the NAR diesel shop at Dunvegan Yards in June 1970 while awaiting attention from hostlers Smaill and Bellringer. Eleven years previously, on November 10, 1959, the 211 – then numbered 208 – was the second unit on westbound time freight No. 31. It collided with Dawson Creek to Edmonton passenger Train No. 2, powered by CNR 4-6-2 5115, in front of the Carbondale, Alberta station. The resulting fire destroyed the station and killed the Carbondale station agent and his family. The badly damaged 208 was sent to General Motors Diesel in London, Ontario to be rebuilt and renumbered 211. Stan Smaill

La GP-9 211 du NAR est sur la voie des ateliers de la gare de triage de Dunvegan, en juin 1970. Elle attendait que les employés d'entretien, Smaill et Bellringer, s'en occupent. On disait qu'elle avait un mauvais sort. En effet, onze ans auparavant, le 10 novembre 1959, alors qu'elle portait le numéro 208, elle faisait partie du train de marchandises 31 en direction ouest. Ce train a percuté le train de passagers numéro 2 en provenance de Dawson Creek, C.B., en gare de Carbondale, Alberta, ce qui provoqua un incendie. Le feu détruisit la gare et tua le chef de gare ainsi que toute sa famille. La 208 fut très endommagée et fut retournée à l'usine de General Motors de London, Ontario, pour être remise à neuf. On lui donna alors le numéro 211 afin de conjurer le mauvais sort. Stan Smaill

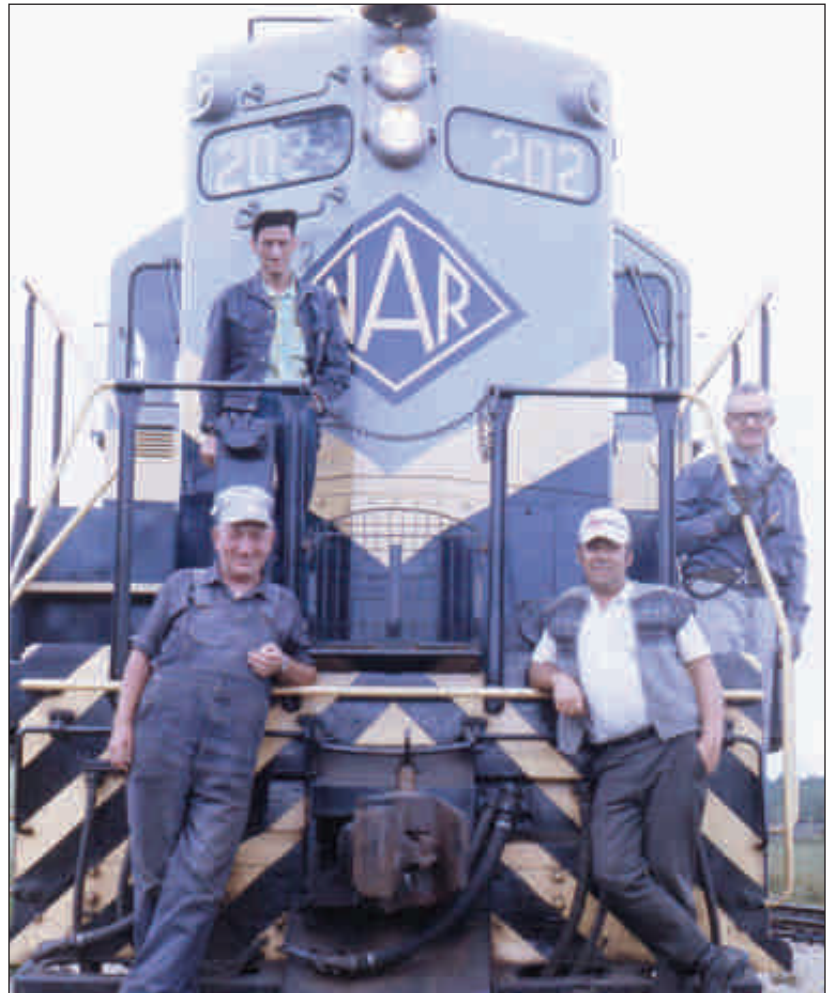
Daybreak at Smith and the longest day of 1970 is upon us. NAR GP9 210 and GMD1s 305 and 301 await hostler Smaill who will couple all three locomotives together to create the power consist for the twice weekly 'Extra East' from Smith to Edmonton's Dunvegan Yards. The very attractive NAR diesel paint scheme was designed by Master Mechanic R.D.C. Clarence Comrie who reportedly sketched the proposed paint scheme using the crayons and foolscap of his children! Stan Smaill

Lever du soleil à Smith, Alberta, la plus longue journée de l'année 1970. La GP-9 210 et les GMD-1 305 et 301 attendent que l'employé d'entretien Smaill les accouple pour entraîner le train bihebdomadaire en direction est, afin de se rendre à la gare de triage de Dunvegan d'Edmonton. La très belle livrée des diesels de la NAR avait été conçue par le patron des mécaniciens, R. D. C. Clarence Comrie. On racontait qu'il avait utilisé les crayons de couleur de ses enfants pour colorer sa création ! Stan Smaill



Railroaders all! The outbound crew of through freight No. 40 pose on GP9 202 for hostler-photographer Smaill on a humid day in July 1970. Engineer Red Wishart (lower left) and fireman Ron Dempsey (lower right) were great friends of your Photo Editor. Ron Dempsey was the youngest steam qualified locomotive engineer on the NAR. Stan Smaill

Tous de bons cheminots ! L'équipage du train de marchandises numéro 40 fait la pose à l'avant de la GP-9 202. C'est une photo prise par l'employé d'entretien Smaill, en juillet 1970. Le mécanicien Red Wishart, en bas à gauche, et le chauffeur Ron Dempsey, à sa droite, étaient de mes bons amis. Ron Dempsey était le plus jeune employé du NAR à s'être qualifié pour conduire des locomotives vapeur. Stan Smaill



Rare shot. Usually eastbound hotshot freight No. 40 arrived at Smith in the wee hours of the morning. However, because of a track department work block on the Slave Lake Subdivision between McLennan and Smith, the NAR's first GP9m the 201, leads a tardy No. 40 across the mighty Athabasca in July 1970. Stan Smaill

Une photo rare ! Habituellement, le train de marchandises venant de l'est arrivait à Smith au petit matin, mais ce jour-là, un entretien de la voie entre McLennan et Smith l'avait retardé. J'ai pu prendre la photo alors que la GP-9 201 et son train traversaient le pont sur la rivière Athabasca, en juillet 1970. Stan Smaill



Barrhead job. Operating as a work extra between Barrhead and the Smith Subdivision junction at Busby, GMD1 304 is at Barrhead to switch the grain elevators. By 1970 a twice weekly side trip from the Smith Sub would be made on days that local freight 81 operated between Dunvegan Yards and Smith. Stan Smail

Deux fois par semaine, le train de Barrhead reliait ce village à la jonction Busby sur la sous-division Smith. La GMD-1 304 dépose quelques wagons à l'élevateur à grains local. En 1970, ce service n'était offert que lorsque le train 81 reliait les gares de Dunvegan et Smith. Stan Smail

Something new! NAR SD38-2 404 leads McLennan manifest freight No. 31 westbound near Carbondale, Alberta in June 1976. The 400s were the first new diesels on the NAR in years. They were equipped with dynamic brakes, which came in handy when descending the challenging Peace River hill between McLennan and Roma Junction. Stan Smail

Une locomotive toute neuve! En juin 1976, la SD-38-2 404 du NAR est en tête du train de marchandises 31 en direction ouest près de Carbondale, Alberta. Ces locomotives étaient les premières locomotives diesels neuves achetées par ce chemin de fer depuis de nombreuses années. Elles étaient pourvues de freins dynamiques, ce qui rendait beaucoup plus sûr le freinage dans les fortes descentes comme celle entre Peace River, McLennan et Roma Junction. Stan Smail





NAR GP9 209 and CNR GP9 4150 are today's power for train No. 40 to Edmonton. Smith, Alberta was the terminus reached by the Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway in 1914. Smith station was a common NAR station design which featured a dwelling for the station agent and his family. Similar structures could be found at Lac La Biche, Westlock, Busby, McLennan and Peace River and many other locations. Telegraph and telephone lineman Norm Walberg's Ford pickup appears in the shot which features one of the NAR's bay window cabooses. Most of the bay window cabooses on the NAR were converted from CNR style end cupola cars built new for the ED&BC by Canadian Car and Foundry in Montreal. Stan Smail

La GP-9 209 du NAR et la GP-9 4150 du CN vont emmener le train numéro 40 vers Edmonton. En 1914, la ville de Smith fut le premier terminus atteint par l'ED&BC. L'autre photo montre un des fourgons de queue avec vigie sur le côté, typique au NAR. Ce fourgon avait été reconstruit à partir d'un fourgon avec vigie sur le toit, construit à l'origine pour ED&BC par la Canadian Car and Foundry de Montréal. La camionnette rouge est celle de Norm Walberg qui s'occupait de l'entretien des lignes de téléphone et de télégraphe. La gare de Smith a été construite sur le même modèle architectural que d'autres gares de NAR. Celle-ci avait un logement pour le chef de gare et sa famille. On retrouvait ce type de gare dans de nombreux endroits comme Lac La Biche, Westlock, Busby, McLennan et Peace River. Stan Smail

Continued from page 60

The Government of Alberta Era

The CPR operating agreement of July 1920 was terminated on November 10, 1926. The government then operated the ED&BC, CC, A&GW and later the Pembina Valley Railways lines. New schedules went into effect on November 11, 1926 and all trains began operating from the CNR station at 101 Street in downtown Edmonton. At the same time the A&GW trains began operating to mile 285.5 the site of the second Waterways station. The station at mile 281.8 was renamed Draper.

The era of government operation of the northern lines from late 1926 until the formation of the NAR in 1929 initially resulted in a scramble to acquire and assign passenger equipment. In the two years following the end of the CPR agreement the ED&BC had completely renewed its passenger fleet.

In a request for assistance dated September 9, 1926 to Mr. A.W. Kingsland, General Manager, Canadian National Railways in Winnipeg to obtain the rolling stock required to maintain ED&BC service following the termination of the CPR operating agreement, John Callaghan, Alberta's Deputy Minister of Railways and Telephones, revealed that he had requested that the CPR turn over to the Government two old sleeping cars owned by the ED&BC which the CPR had retired. At the time of writing Mr. Callaghan noted that those cars were being reconditioned for service. (Provincial Archives of Alberta 86.587 Box 87, File 5900). A Northern Alberta Railways Valuation of Equipment dated July 1, 1929 listed the above noted sleeping cars Grande Prairie and Peace River as having no present service value. It appears that those cars did indeed go into service for at least a short period of time until newer sleeping cars were acquired. They did survive long enough to be transferred to the NAR. The old CC baggage cars and the remaining original ED&BC equipment were all retired from main line passenger service as more up to date second hand equipment was purchased. Some of the original ED&BC coaches survived the period of the agreement, remaining available for mixed train service while others were downgraded to work service cars.

In 1926, the Alberta Government is reported to have purchased the CPR sleeping car Beresford and a CPR mail and baggage car. The buffet car McKay was transferred from the A&GW to the ED&BC. (CR&MW 1926, p. 647). That move restored dining car service to ED&BC trains. According to the publication *A Century of De Luxe Railway Cars in Canada* by Wayner Publications, New York, NY, 1983, page 70 the CPR sleeping car Beresford was renamed Belleville in March 1918. This conflicts with the CR&MW 1926, p. 647 report. The origin of the sleeping car Whitelaw, which appears on the ED&BC roster in documents about this time, is

L'Époque du gouvernement de l'Alberta

L'entente de juillet 1920 avec le CPR se termine le 10 novembre 1926. Le gouvernement albertain prend alors en charge l'ED&BC, le CC, l'A&GW et plus tard, les lignes du Pembina Railways. De nouveaux horaires entrent en vigueur le 11 novembre 1926 et tous les départs des trains se font désormais de la gare du Canadien National (CNR) située sur la 101e rue au centre-ville d'Edmonton. Au même moment, la ligne de l'A&GW se prolonge jusqu'à la borne 285.5, là où est située la deuxième gare de Waterways qui entre alors en service, tandis que la gare située au mille 281.8 est renommée Draper.

La gestion des lignes plus au nord par le gouvernement, de 1926 jusqu'à la création du Northern Alberta Railways (NAR) en 1929, amène une foulée d'acquisitions et d'assignations de voitures de passagers. Durant les deux années qui suivent la fin de l'entente avec le CPR, l'ED&BC renouvelle entièrement son parc de voitures passagers.

Une demande d'appui, datée du 8 septembre 1926, que John Callaghan, Ministre des chemins fer et téléphones, adresse à M. A. W. Kingsland, directeur général du CNR à Winnipeg, afin d'obtenir du matériel roulant nécessaire pour maintenir le service sur l'ED&BC suite à la fin de l'entente avec le CPR, révèle qu'il souhaite que le CPR retourne au gouvernement les deux anciennes voitures-lits appartenant à l'ED&BC que le CPR avait auparavant retirées. Au moment d'écrire sa missive, M. Callaghan note que ces voitures ont été remises en état pour le service. Un document traitant de l'évaluation de l'équipement du NAR, daté du 1er juillet 1929, indique que les voitures-lits Grande Prairie et Peace River ne sont présentement pas en condition pour le service. Il semble cependant qu'elles soient demeurées en service, du moins durant une courte période, jusqu'à l'acquisition des nouvelles. Elles survivront suffisamment longtemps pour être transférées au NAR. D'autre part, les vieux fourgons à bagages du CC et tous les véhicules restant de l'ED&BC sont retirés du service aux passagers de la ligne principale et remplacés par l'acquisition de matériel d'occasion plus récent. Quelques voitures coach de l'ED&BC survivront à la gestion du CPR; certaines seront à la disposition des trains mixtes tandis que d'autres serviront pour les convois d'entretien.

En 1926, le gouvernement d'Alberta fait l'acquisition de la voiture-lits Beresford et d'un fourgon bagages/poste du CPR tandis que la voiture-buffet McKay est transférée de l'A&GW à l'ED&BC. À noter que, selon la publication *A Century of De Luxe Railway Cars*, et contrairement à ce qu'affirme le CR&MW (6), la voiture-lits Beresford est renommée Belleville en mars 1918. Quant à la voiture-lits Whitelaw, qui apparaît dans

unclear. The Whitelaw was later transferred to the NAR as a working sleeping car.

The ED&BC purchased two coaches 1850 and 1851, a second mail and baggage car and sleeping cars Wembley and Valhalla from the CPR in 1926. The next year the ED&BC acquired eight coaches from the Boston and Albany Railroad and numbered them 1852 - 1859 as well as five baggage cars from the same line assigning them numbers 1200 - 1204. These cars were all equipped for steam heating. Also in 1927 the ED&BC purchased a CPR dining car assigning it the number 501.

le parc de voitures de l'ED&BC, son origine demeurant obscure, elle sera transférée au service d'entretien pour le NAR.

En 1926, l'ED&BC acquiert du CPR deux voitures coach, les numéros 1850 et 1851, un deuxième fourgon bagages/poste, puis les voitures-lits Wembley et Valhalla. L'année suivante, il achète du Boston and Albany Railroad huit voitures coach qu'il renumérote de 1852 à 1859, cinq fourgons à bagages qui porteront désormais les numéros 1200 à 1204. Tous ces véhicules sont dotés d'un système de chauffage à la vapeur. La même année, l'ED&BC fait l'acquisition d'une voiture-restaurant du CPR qui portera désormais le numéro 501.



In this 1930s scene coach 1859 is part of the consist of a train at Lac La Biche. The coach is one of eight purchased by the Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway in 1927 and 1928 from the Boston and Albany Railway. These coaches formed the backbone of the passenger service roster until the early 1940s when they were rebuilt for coach caboose service. The Lac La Biche station was one of three structures of this type built at divisional points on the McArthur lines. Similar structures were located at Smith and McLennan. CRHA Archives, Fonds Paterson

Sur cette scène de 1930, la voiture coach fait partie du convoi à destination du Lac La Biche. Cette voiture est l'une des huit acquises par l'ED&BC en 1927 et 1928 de la Boston & Albany Railway. Ces voitures constituent la base du parc de véhicules passagers jusqu'au début des années 1940 où elles seront alors converties en voitures coach/fourgons de queue. La gare de Lac La Biche est l'une des trois de même type, construites dans les différentes divisions des lignes McArthur. On retrouve des constructions similaires à Smith et McLennan. Archives ACHF, fonds Paterson

NAR business car Dunvegan is parked on the passenger car storage track at Dunvegan Yards in Edmonton. This car was formerly NAR sleeping car Peace River and was rebuilt as a business car in 1947. It was the second business car to carry the name Dunvegan. A 1965 photograph reveals that this car did carry the name Peace River again for a brief period. It became business car 3 and later was retired to work train service as 17107. It now resides at the Alberta Railway Museum in Edmonton. The car was built by Barney and Smith in 1907 for the Chicago Milwaukee St. Paul and Pacific Railroad and named Avalon. It was acquired by the Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway in 1928. CRHA Archives, Fonds Kemp 3153



La voiture de fonction NAR Dunvegan, à l'origine la voiture-lits Peace River du NAR, convertie en 1947, est stationnée sur une voie de garage pour véhicules passagers au triage Dunvegan d'Edmonton. Construite en 1907 par Barney and Smith pour le Chicago Milwaukee, St. Paul and Pacific Railroad, et arborant le nom d'Avalon, elle est acquise par l'ED&BC en 1928. C'est la seconde à porter le nom de Dunvegan. Une photo de 1965 indique cependant qu'elle a porté à nouveau, pour une brève période, le nom de Peace River. Elle devient la voiture de fonction numéro 3 et est retirée du service pour servir un train d'entretien en tant que numéro 17107. Elle repose maintenant au musée de l'Alberta Railway à Edmonton. Archives ACHF, Fonds Kemp 3153

In addition to replacing the EB&BC passenger cars, the Government of Alberta embarked on additional railway construction. It chartered the Pembina Valley Railway in 1926. Funded by the government, the line was quickly built from Busby, on the ED&BC line, 26.1 miles west to Barrhead. Effective October 18, 1927 passenger service was provided to Barrhead out of Edmonton by a twice weekly mixed train. The A&GW combination baggage and coach car 1650 was regularly assigned to this train. The train travelled to Barrhead one day and returned the next. Usually the combination baggage-passenger car for this train originated at the CNR station in downtown Edmonton. When the scheduled departure days coincided it departed on the rear of the train bound for Lac La Biche. At Carbondale the car was uncoupled from the Lac La Biche train and picked up by the waiting freight portion of the train bound for Barrhead. The following day the procedure was reversed and the baggage-passenger car was picked up by the Edmonton bound train coming off of the Lac La Biche subdivision and taken into downtown Edmonton by that train.

During the Government of Alberta era, local time tables were issued under the banner of the Alberta Government Lines. On March 17, 1928 a new CNR depot opened in Edmonton, one block east of the original depot. All ED&BC, CC, A&GW and Pembina Valley Railway trains operated from this depot at the head of 100 Street.

Deux autres voitures-lits en bois sont acquises en 1928 du Chicago, Milwaukee, St.Paul and Pacific. Elles ont été construites par Barney and Smith Company, l'une en 1905 renommée Omenica et l'autre en 1907, renommée Avalon. Cette dernière deviendra éventuellement la Peace River puis sera transformée, vingt ans plus tard, en voiture de fonction portant le nom de Dunvegan.


En plus du remplacement des voitures de l'ED&BC, le gouvernement d'Alberta s'implique dans la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire, le Pembina Valley Railway (PVR). Celle-ci relie, sur la voie de l'ED&BC, Busby à Barrhead, situé à 26,1 milles (42 km) plus à l'ouest. À partir du 18 octobre 1927, un service est offert aux passagers avec deux départs par semaine avec un train mixte en partance d'Edmonton et à destination de Barrhead. La voiture combinée (bagages et coach) numéro 1650 est régulièrement assignée à ce convoi. Le départ se fait habituellement de la gare CNR du centre-ville d'Edmonton et lorsque des horaires coïncident, la voiture est placée derrière le convoi qui se dirige vers Lac La Biche. À Carbonate, on la dételle pour l'atteler sur le train de marchandises à destination de Barrhead qui est en attente. Le lendemain, le retour se fait de la façon inverse.

Durant la période du gouvernement d'Alberta, les horaires sont publiés sous le titre Alberta Government Lines (Lignes du gouvernement de l'Alberta).

Le 17 mars 1928 s'ouvre une nouvelle gare à Edmonton, située à une intersection de rues plus à l'est de l'ancienne et au bout de la 100e rue. Tous les départs et arrivées de l'ED&BC, l'A&GW et du PVR se feront désormais de cet endroit.

**EDMONTON, DUNVEGAN and
BRITISH COLUMBIA RAILWAY
CENTRAL CANADA RAILWAY
ALBERTA & GREAT WATERWAYS
RAILWAY
PEMBINA VALLEY RAILWAY**

No. 20



January
14th
1929

Local Time Tables

**E.D. and B.C. and A. and G.W. Railways'
Trains leave and arrive at Canadian National
Station, 100th Street, Edmonton.**

TICKET OFFICES:
City Ticket Office: Canadian National, Corner
Jasper Ave. and 100th Street.
Depot Ticket Office: 100th Street, Edmonton

General Offices:
Jasper Avenue, Edmonton, Alberta

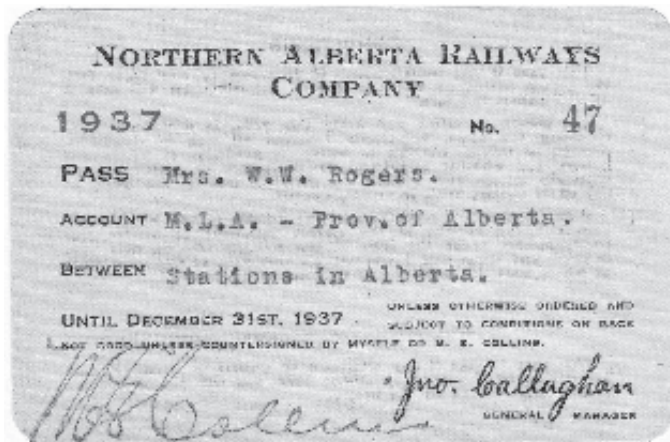
**JNO. CALLAGHAN,
General Manager,
Edmonton**

DESTROY ALL PREVIOUS TIME TABLES.

The Northern Alberta Railways Era

NAR's brand new mail and express car 1453 is delivered from the Canadian Car & Foundry in Montreal in July 1930. CRHA Archives, Fonds CC&F

Le fourgon postal et express numéro 1453, frais sorti de la Canadian Car & Foundry (CC&F) à Montréal (Lachine) en juillet 1930.



L'Époque du Northern Alberta Railways (NAR)

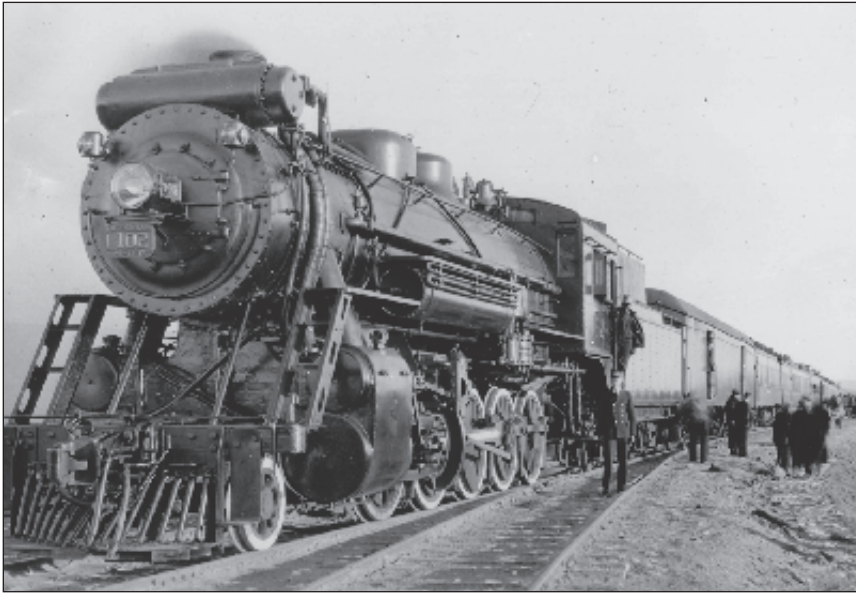
This pass addressed to Mrs. W.W. Rogers was actually issued to Mrs. Edith Rogers a Member of the Legislative Assembly of Alberta. Collection of Colin K. Hatcher.

Ce laissez-passer, adressé à Mme W.W. Rogers, est émis pour Mme Edith Rogers, membre de l'Assemblée législative de l'Alberta. Collection de Colin K. Hatcher.

Following the formation of the Northern Alberta Railways in 1929 more passenger rolling stock was acquired. Three coaches numbered 1860 - 1862 came from the Canadian National Railways, while three sleeping cars – the Cariboo, Cassiar, Pouce Coupe(ii) – and a dining car 502 came from the Canadian Pacific. The next year two brand new steel mail express cars 1453 and 1454 were purchased to house the Edmonton & Wembley Railway Post Office (RPO), which became the Edmonton & Dawson Creek RPO after the main line was extended from Wembley to Dawson Creek in 1930. These acquisitions, along with those made from 1926 to 1928, placed the new NAR in a position to comfortably equip the passenger trains on all of its lines for the next decade.

In the mid-1930s the sleeping car Omineca was renamed Dawson Creek. In 1940 mail and express car 1500 and baggage car 1600 were acquired from the CPR. The mail and express car could have been added to accommodate the McLennan & Hines Creek RPO service that was initiated in 1939. In 1941 the NAR returned to the CPR for two wooden coaches 1900 and 1901 and sleeper-observation car Mount Macoun. The NAR converted the Mount car to diner 600; in 1951 it was converted to buffet-sleeping car Fort Vermilion.

Suivant la création du NAR en 1929, on augmente le nombre de voitures de passagers. Trois voitures coach, les numéros 1860 à 1862, proviennent du CNR, tandis que trois voitures-lits, les Cariboo, Cassiar et Pouce Coupe, ainsi que la voiture-restaurant numéro 502 sont transférées du CPR. L'année suivante, on acquiert deux fourgons express/poste neufs en acier, les numéros 1453 et 1454. Ils hébergeront le service postal Edmonton & Wembley R.P.O. qui deviendra en 1930, le EDM & Dawson Creek R.P.O., au moment où la ligne s'allongera jusqu'à Dawson Creek. Ces nouvelles acquisitions, ainsi que celles réalisées entre 1926 et 1928, placent le nouveau NAR dans une position confortable pour assurer le service aux voyageurs sur toutes ses lignes et cela, pour toute une décennie. En 1930, la voiture-lits Omineca est renommée Dawson Creek. En 1940, le fourgon express/poste numéro 1500 et le fourgon à bagages 1600 sont acquis du CPR. Il semblerait que le fourgon express/poste soit affecté au service postal McLennan & Hines Creek R.P.O., créé en 1939. En 1941, le NAR retourne au CPR les deux voitures coach en bois numéros 1900 et 1901, ainsi que la voiture-lits/observatoire Mount Macoun. Le NAR avait auparavant converti la voiture Mount en voiture-restaurant, numérotée 600. En 1951, elle est reconvertie en voiture-lits/buffet et devient la Fort Vermilion.



In addition to upgrading its passenger equipment the NAR purchased two heavy 2-10-0 locomotives from the Canadian Locomotive Company in August 1930. Here a new No.102 leads a long passenger train at Beaverlodge, Alberta. Glenbow Archives NA-649-27.

Pour la mise à niveau de son matériel roulant, le NAR ajoute, entre autres, deux lourdes locomotives 2-10-2, construites par la Canadian Locomotive Company en août 1930. On aperçoit ici la numéro 102 en tête d'un long convoi de passagers à Beaverlodge en Alberta. Archives Glenbow NA-649-27

The Northern Alberta Railways also built new station buildings to a CPR plan at Fahler, Rycroft, Clairmont, Beaverlodge, Hythe, Pouce Coupe, Dawson Creek and Grimshaw.

The coach caboose, introduced in 1941 by refitting coach 1854 with caboose crew facilities at one end and coach facilities at the other, provided a means of passenger accommodation for way freights. A bay window was constructed on each side of the car facilitated train observation for the crew while the train was in motion. The success of this arrangement resulted in six other cars from the 1852 to 1859 series and finally car 1900 being rebuilt to this configuration over the following decade.

Le NAR construit des bâtiments de gares, selon des plans du CPR, à Fahler, Rycroft, Clairmont, Beaverlodge, Hythe, Pouce Coupe, Dawson Creek et Grimshaw.

La voiture combinée coach/fourgon de queue, créée en 1941 en modifiant la voiture coach numéro 1854, permet d'accueillir un certain nombre de passagers sur les trains de marchandises. Des fenêtres en baie, installées de part et d'autre du véhicule, permettent aux membres d'équipage de surveiller le train lorsqu'il est en marche. Le succès de ce projet incite le NAR à en construire six autres qui seront numérotés de 300 à 307. Ces véhicules nommés «coach/caboose» ou «comboose»

A northbound freight leaves Dunvegan Yards in Edmonton with a coach caboose on the rear. As well as operating in passenger and mixed train service, these cars were often found in freight train service providing crew quarters and passenger accommodation on northern way freights where highway access to many small communities on the railway line was minimal. In the early 1940s the NAR initiated a program to convert seven of the former Boston and Albany Railway coaches in the NAR number series 1852 through 1859 to coach cabooses numbered 300 through 306. Number 303 pictured here was formerly coach 1855. NAR Coach 1900 a former CPR coach was converted to coach caboose 307. CRHA Archives, Fonds Kemp 3199

Un convoi de marchandises quitte le triage Dunvegan d'Edmonton avec une voiture coach/fourgon de queue, en direction nord. Tout comme sur les trains de passagers, ce type de véhicule est parfois utilisé sur les convois de marchandises, fournissant ainsi un accommodement pour l'équipe de train et permettant d'accueillir aussi quelques passagers, se rendant dans les petites communautés là où le réseau routier est peu accessible. Au début des années 1940, le NAR convertit des ex-voitures coach du Boston & Albany Railway, les numéros 1852 à 1859, en voitures coach/fourgons de queue numérotées 300 à 306. On aperçoit ici, l'ex-voiture numéro 1855, devenue la numéro 303. L'ex-voiture coach du NAR numéro 1900, anciennement du CPR, est convertie en voiture/fourgon de queue numéro 307. Archives ACHF, fonds Kemp 3154.



These cars were renumbered 300 through 307. The NAR coach cabooses or 'combooses' became synonymous with passenger service on the NAR as they were used for more than forty years on mixed trains and they even appeared at times on the main line passenger trains. Most of the cars in this series remained in service through to the end of the NAR and for a brief period in the early 1980s could be found on CNR's train to Lac La Biche - Waterways.

As an aside in 1984, the former NAR steel under frame wood body coach cabooses shared the yard storage tracks at the downtown CN/VIA station with modern Amtrak equipment which was being leased for service on VIA's Edmonton-Winnipeg train.

When the United States entered World War II it became concerned about protecting its interests in Alaska and immediately moved to build a highway to Alaska. As a result Dawson Creek, British Columbia became a staging area for heavy road building equipment; the US military also had a strong presence in Edmonton. The simultaneous building of an oil pipeline from Norman Wells, NWT to Whitehorse, Yukon Territory to help secure the safe movement of oil to Alaska placed Waterways as a major staging area as the supplies for that project went in via the NAR to Waterways and thence north to Norman Wells on the Athabasca-Mackenzie waterway system. That put considerable pressure on the freight, passenger and motive power services of the NAR. The railway handled a significant number of special charter passenger trains from US lines carrying troops and workers for these projects. Track and engine service facilities also required upgrading. In order to speed up train movements simple locomotive coal servicing facilities were replaced with more efficient coaling plants.

deviennent une figure de marque pour le service aux passagers du NAR et seront utilisés durant plus de quarante ans sur les convois mixtes, et parfois même sur des trains de passagers. D'ailleurs, on a pu en observer durant une brève période au début des années 1980 sur les trains du CNR de Lac La Biche/Waterways. D'autre part, durant cette même période, les anciens fourgons de queue du NAR, en bois avec structure d'acier sous le plancher, partagent les voies de garage de la gare CN/VIA du centre-ville d'Edmonton, avec un équipement moderne d'Amtrak loué pour le train Edmonton/Winnipeg de VIA Rail.

Au moment où les États-Unis entrent dans la Deuxième Grande guerre, il devient alors stratégique de protéger les intérêts de ce pays en Alaska en y construisant au plus tôt une route. Par le fait même, Dawson Creek devient un relais important pour la machinerie lourde. D'autre part, la présence de militaires américains devient importante à Edmonton. Simultanément, on construit un oléoduc, de Norman Wells dans les Territoires du Nord-Ouest jusqu'à Whitehorse au Yukon. Pour sécuriser le transport de ce pétrole vers l'Alaska, on choisit Waterways comme centre de ravitaillement. Le matériel est donc acheminé par le NAR jusqu'à Waterways puis de là jusqu'à Norman Wells via le système de navigation de l'Athabasca et du Mackenzie. Cela met une grande pression sur les services aux passagers, sur le transport de marchandises et sur le parc de locomotives du NAR. Le chemin de fer gère donc un nombre important de trains de passagers, nolisés pour le transport des troupes et des travailleurs. Les voies et la traction exigent par conséquent une remise à neuf. Afin d'accélérer la cadence des déplacements, les modestes centres d'approvisionnement en charbon sont remplacés par des installations plus efficaces.

Train 5 powered by 4-6-2 locomotive 161 backs from the station at Hines Creek south to the wye where it will turn and then back north into the station in preparation for its departure as train 6 to McLennan later the same day. The sleeping car Westlock carries the marker lamps while the coach immediately ahead is 1953. Next ahead is a 1200 series baggage car and the lead car is mail and express car 1453 or 1454. At the time of the photo this was a three day per week service connecting with trains 1 and 2 at McLennan. The sleeping car on this train ran all the way through to Edmonton and it is possible that some or all of the rest of the consist swelled the size of the connecting train 2 at McLennan for its trip to Edmonton. CRHA Archives, Finds Kemp 3189




Le train numéro 5, tiré par la locomotive 4-6-2 numéro 161, reculera de la gare Hines Creek en direction sud vers le triangle de retournement, pour se retrouver en direction nord, prêt pour son départ vers McLean en tant que train numéro 6, qui aura lieu un peu plus tard dans la journée. Des lampes de feux de position sont accrochées derrière la voiture-lits Westlock, tandis que la voiture coach numéro 1953 se trouve juste devant. On aperçoit en début de convoi un fourgon à bagages de la série 1200 puis un fourgon poste/express, peut-être le numéro 1453 ou 1454. Au moment de la photo, le service est constitué de trois départs par semaine, se connectant avec les trains numéros 1 et 2 à McLean. La voiture-lits sur ce convoi se rendra jusqu'à Edmonton et possiblement que certaines des autres voitures s'ajouteront aussi au train numéro 2 à McLean, pour se rendre à la même destination. Archives ACHF, fonds Kemp 3189

More passenger equipment was required for trains 1 and 2 as they stepped up their service frequency from twice weekly to thrice weekly on August 2, 1942 then to daily service on November 29, 1942. Three sleeping cars Westlock, Fairview and Grande Prairie were purchased from Pullman. Four CPR Mount series cars were purchased and rebuilt as coaches 1950, 1951, 1952 and 1954. Similarly a business car from the US was fitted out as coach 1953. Two baggage-club cars were purchased from Pullman and rebuilt as baggage cars 1601 and 1602. When available CNR and CPR motive power was leased to supplement NAR power. CPR dining and cafe parlour cars appeared frequently in the train consists during this period as well. The daily service remained in effect until the November 26, 1944 time table when the trains embarked on a six-day a week service leaving Edmonton daily except Saturday and Dawson Creek daily except Sunday.

Un plus grand nombre de matériel roulant est requis pour les trains numéros 1 et 2 puisque les départs sont passés de deux à trois fois par semaine depuis le 2 août 1942, puis quotidiennement à partir du 29 novembre de la même année. Trois voitures-lits sont acquises de Pullman, les Westlock, Fairview et Grande Prairie, ainsi que des voitures bagages/club converties en fourgons à bagages et affichant les numéros 1601 et 1602. Quatre autres voitures-lits de la série Mount sont acquises du CPR et transformées en voitures coach portant les numéros 1950, 1951, 1952 et 1954. Il en est de même pour une voiture de fonction en provenance des États-Unis qui deviendra la voiture coach numéro 1953. Lorsqu'elles sont disponibles, des locomotives du CNR et du CPR sont louées pour servir de complément à celles du NAR. Des voitures-restaurants et des voitures-salons du CPR apparaissent fréquemment sur les convois durant cette période. Le service quotidien persistera jusqu'au 26 novembre 1944, puis deviendra un service de six jours/semaine, quittant Edmonton tous les jours excepté le samedi, et Dawson Creek excepté le dimanche.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS



No. 15A Mar. 14 1943

Local Time Tables

Northern Alberta Railways' Trains arrive at and depart from 100th Street Station, Edmonton

Tickets and Sleeping Car Reservations may be secured at Depot Ticket Office: 100th Street, Edmonton

General Offices:
Jasper Avenue, Edmonton, Alberta

J. M. MacARTHUR,
General Manager,
Edmonton

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS					
EDMONTON, LAC LA BICHE AND WATERWAYS					
Read Down			Read Up		
No. 23 Tues.	No. 21 Tues.	Miles	Northern Alberta Rys. STATIONS	No. 22 Wed.	No. 24 Sat.
A.M.	9.45	0.0	(MOUNTAIN TIME) Edmonton Junction (Edm. Station 100th St.)	P.M.	3.40
	10.05	4.9	Edmonton Junction		3.20
	10.40	5.6	Dunvegan Yards		3.00
	11.00	9.3	Campbell		2.50
	11.20	19.2	Carbondale		2.20
	11.39	21.8	Excessor		2.00
	11.49	27.5	Bon Accord		1.35
	12.29	35.7	Fedorah		12.55
	12.55	45.7	Opal		12.25
	1.35	49.8	Egremont		11.45
	2.10	55.1	Therford		11.00
	2.50	65.0	Abas		10.35
	3.20	72.1	Newbrook		10.10
	3.50	75.0	Alpen		9.50
	4.15	84.5	Ellscoot		9.20
	4.55	91.7	Boyle		8.40
	5.35	95.9	Boniss		8.11
	6.00	105.3	Cadan		7.47
	6.25	112.2	Norah		7.25
	6.45	115.2	Hylo		7.05
	7.00	125.4	Venice		6.54
	7.40	132.3	Ar Lac La Biche		6.30
				A.M.	
P.M.					
		132.3	Lv Lac La Biche		A.M. 3.00
		140.5	Barnegat		2.34
		148.1	Tweedale		2.09
		158.3	Pilochrie		1.38
		169.9	Philomena		1.00
		180.5	Rehar		12.25
		192.5	Marjie		11.47
		202.5	Devenish		11.17
		215.1	Conklin		10.46
		222.4	Leismer		10.04
		232.1	Chard		9.28
		237.4	Pingle		9.03
		251.7	Quigley		8.18
		260.8	Cheecham		7.25
		272.4	Kinosis		7.04
		280.9	Abnac		6.33
		285.2	Lenarthur		6.18
		294.5	Lynston		5.46
		301.0	Draper		5.14
		304.7	Ar Waterways		5.00
				P.M.	
					FRI.

EQUIPMENT—Trains 21, 23, 22 and 24: First Class Coaches and Standard Sleepers—Edmonton and Waterways.

STANDARD SLEEPING CAR FARES					
Revenue Tax not included					
Between EDMONTON And	Lower Berth	Upper Berth	Section Lower Berth only prepared for night occupancy See note below		Drawing Room
			One Pas'r	Two Pas'r	
	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.	\$ c.
McLennan	2.00	1.60	2.80	3.50	6.00
Peace River	2.50	2.00	3.50	4.00	8.00
Hines Creek	3.00	2.40	4.20	4.50	9.00
Spirit River	3.00	2.40	4.20	4.50	9.00
Grande Prairie	3.00	2.40	4.20	4.50	9.00
Dawson Creek	3.75	3.00	5.25	6.00	12.00
Waterways	5.00	4.00	7.00	8.00	15.00

NOTE.—When both the lower and upper berths are prepared for occupancy, the sum of the lower and upper berth fares will be charged.

A.M. in Light Type.
F Flag Station.

P.M. in Dark Type.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS

GENERAL INFORMATION

Time Tables herein are subject to change without notice. They show the time trains should arrive at and depart from stations and connect with other trains, but their arrival, departure, or connections at the time stated is not guaranteed.

LOST TICKETS.—Railway Companies are not responsible for lost tickets and as a precaution passengers upon purchasing ticket should make a note of the form and number of the ticket, also place of sale and date and destination. Similar precaution should be taken in connection with baggage check numbers.

CHILDREN UNDER FIVE YEARS OF AGE, when accompanied by an adult, will be carried free; children of five and under twelve years of age will be carried at half the adult fare. All children twelve years of age and over must pay adult fare.

FARES CANNOT BE ADJUSTED BY CONDUCTORS.—In the event of disagreement with Conductor relative to tickets, privileges allowed, etc., passengers should pay Conductor, take his receipt and refer the case to the General Manager for adjustment.

TICKETS NON-TRANSFERABLE.—Tickets are good only for the transportation of original purchaser and cannot be used to cover the transportation of any other person.

PASSENGERS ARE ENTITLED ONLY to the seat or berth space for which they have paid. Each passenger is permitted to carry in coach or sleeping car a small quantity of hand baggage only which will not discommode other passengers.

BAGGAGE.—150 lbs. of baggage will be checked without charge for every adult passenger, and 75 lbs. for every child travelling on a half ticket. Baggage should be plainly marked with name or initials and address of owner. A single piece of baggage weighing over 250 lbs. will not be checked.

TICKETS should be purchased and baggage presented at baggage room in sufficient time prior to departure of train to permit of the proper recording, weighing, or measuring, and the issuing of the necessary checks for same.

BAGGAGE FOR FLAG STATIONS, where Agents are not on duty, must be claimed at baggage car door immediately on arrival, otherwise it will be carried to next station where there is an Agent on duty and held for further orders.

BAGGAGE FROM FLAG STATIONS will be accepted and checked by Baggage man on request of passenger, but will not be checked to points on connecting lines from Edmonton.

LOST ARTICLES.—Enquiries for articles left on trains should be made to the General Manager, Edmonton, Alta.

EXPRESS AND TELEGRAPH SERVICES

Operated by

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS

to all Points.

General Offices: Jasper Ave., Edmonton, Alta.

‘Their Finest Hour’

by Douglas N W Smith

When World War II started in September 1939, the NAR’s main line track ended at Dawson Creek, then numbering about 600 residents. Named after famed Canadian geologist and naturalist Dr. George Dawson, the settlement traced its founding back to 1912 when the Dominion government began issuing homestead grants to settlers.

Following the formation of the NAR on July 1, 1929, the main line passenger train steamed 445.1 miles from the downtown CNR Edmonton station to Hythe twice a week. The connecting branch line train ran from McLennan to Fairview, a distance of 97.4 miles. In less than a year's time, construction was underway from Hythe to Dawson Creek and from Fairview to Hines Creek.

The first train rolled over the 16 mile Hines Creek extension on December 7, 1930. The last spike on the 50 mile Dawson Creek extension was pounded home on December 29, 1930 and the first passenger train arrived from Edmonton on January 15, 1931. Seeking the easiest alignment, both of the new terminals were located several miles from the original settlements. New townsites were laid out by the railway which rapidly drew all the commercial activity from the older settlements. The arrival of the rails in Dawson Creek marked the fulfillment of the prophesy of the ED&BC name as up to that time all of the NAR rails were in Alberta.

During the 1920s, it was expected that Pouce Coupe, and not Dawson Creek, would be the eventual terminus of the main line. However, when the NAR started work on the extension it found that land speculators had pushed up the cost of land in the village. The NAR decided to build six miles further into BC and establish its terminus at the smaller settlement at Dawson Creek.

As the completion of the extension occurred pretty well as the effects of the Great Depression were felt by the North American economy, The start of the Second World War in September 1939 initially had little effect on the passenger service and indeed the NAR itself. All this changed when the Japanese bombed Pearl Harbor in December 1941 bringing the United States into the conflict and opening a second battle front in the Pacific. The landing of Japanese soldiers in the Aleutian Islands led to the American to decide in February 1942 to build an overland road to Alaska.

Dawson Creek, a sleepy town of 600, was suddenly catapulted into the fray as it was designated Mile 0 of the Alaska-Canada or Alcan Highway. The

‘Leur plus grand moment’

par Douglas N W Smith

Au moment du début de la Deuxième Grande guerre, en septembre 1939, la ligne du NAR se termine à Dawson Creek. Nommée en l'honneur du célèbre géologue canadien et naturaliste, Dr. George Dawson, la colonie est fondée en 1912, moment où le gouvernement subventionne la colonisation.

Suite à la création du NAR, le 1er juillet 1929, un service bihebdomadaire aux passagers s'étend sur une longueur de 445,1 milles (716,3 km), de la gare du CNR au centre-ville d'Edmonton jusqu'à Hythe. Une ligne complémentaire relie McLennan et Fairview, une distance de 97,4 milles (156,7 km). Des travaux de construction de voies entre Hythe et Dawson Creek, ainsi qu'entre Fairview et Hines Creek, sont entrepris en l'espace de moins d'un an.

Le 7 décembre 1930, un premier train roule sur le prolongement de Hines Creek, une distance de 16 milles (25,7 km). Quelques jours plus tard, soit le 29 décembre, on plante le dernier crampon du prolongement de 50 milles (80,5 km) vers Dawson Creek, puis un premier train de passagers en provenance d'Edmonton arrive le 15 janvier suivant vers la nouvelle destination. Recherchant de meilleurs emplacements, les deux nouveaux terminus sont installés à quelques kilomètres des lieux de colonisation d'origine. De nouveaux sites touristiques sont créés en fonction du service ferroviaire, ce qui conséquemment draine toute l'activité commerciale des anciens emplacements. L'arrivée du rail à Dawson Creek comble la prédiction reliée au nom même de l'ED&BC puisqu'avant ce jour, le réseau du NAR ne s'étendait qu'en Alberta.

Dans les années 1920, on avait songé à Pouce Coupe plutôt qu'à Dawson Creek comme terminus éventuel de la ligne principale. Néanmoins, lorsque le NAR débute les travaux de prolongement, un mouvement spéculatif sur les terrains du village s'amorce. Le NAR décide donc de prolonger la voie de six milles (9,7 km), vers l'intérieur de la frontière avec la Colombie-Britannique, pour établir son terminus dans une communauté plus modeste, Dawson Creek.

Les effets de la Grande dépression sur l'économie nord-américaine n'empêchent pas l'achèvement des travaux de bien se poursuivre tout comme le début de la Deuxième Grande guerre, en septembre 1939, qui a peu d'effets sur le service aux passagers. Par contre, il en est autrement après le bombardement japonais au-dessus de Pearl Harbor en décembre 1941, provoquant le conflit avec les États-Unis dans la mer du Pacifique. Le débarquement de soldats nippons dans les îles aléoutiennes incite les américains, en février 1942, à construire une route vers l'Alaska.

Ainsi, la petite localité de 600 âmes de Dawson Creek devient soudain un endroit stratégique puisque

NAR suddenly found its line swamped with traffic as all American military personnel, materials and equipment for the construction of the southern portion of highway began arriving at Dawson Creek. The population of Dawson Creek jumped to 10,000 as seven regiments of American engineers arrived. While the highway was 'completed' in November 1942, thousands laboured for two more years improving it from a dirt track in the wilderness.

Concurrently, the Waterways/Fort McMurray area experienced an influx of 2,500 American military men as part of the Canol Project to exploit the oil reserves of Norman Wells, North West Territories. Men and equipment began arriving in May 1942 over the NAR to build a pipeline from the Norman Wells to Skagway, Alaska on the Pacific Ocean. Material was transferred at Waterways to barges for the 1,100 mile water journey. Additionally men and material to construct ten new airports between Edmonton and Norman Wells moved by the NAR to construction sites. Work continued on these projects into 1944.

All of this activity meant an explosion of traffic on the NAR passenger trains. Compared to 1938, the last full year of peace before the war, to traffic in 1942 and 1943, NAR passenger revenues increased almost eight times while passenger counts jumped four fold from 71,000 to over 318,000. Passenger miles rose almost 10 fold as the average trip length more than doubled from 110 to 240 miles as the military traffic covered the full length Edmonton-Dawson Creek and Edmonton-Waterways lines. Mail and express volumes soared to meet the demands of the itinerant workers. The passenger service most impacted, however, was the dining car operation. While dining car miles went up 300%, dining car revenues increased almost twenty fold from less than \$8,000 to over \$153,000.

qu'elle sera le point de départ de cette route vers l'Alaska. La ligne du NAR est conséquemment envahie par le trafic de marchandises, d'équipement et de personnel militaire américains, nécessaires à la construction du segment sud de cette future route. La population atteindra donc 10 000 âmes, suite à l'arrivée des sept régiments d'ingénieurs militaires américains. Alors que le projet est complété dès novembre 1942, des milliers de ceux-ci travailleront encore durant deux années dans cette région sauvage, pour améliorer la route.

Concurremment, la région de Waterways/Fort McMurray subit l'invasion de 2,500 militaires impliqués dans le projet Canol pour l'exploitation des réserves pétrolières des puits Norman Wells dans les Territoires du Nord-Ouest. Le personnel et l'équipement arrivent en mai 1942 par le NAR afin de construire un oléoduc de Norman Wells jusqu'à Skagway, Alaska, en bordure de l'océan Pacifique. Le matériel est transporté par des barges sur une distance de 1 100 milles (1 770,3 km). D'autres militaires, transportés eux-aussi par le NAR, travaillent à la construction de nouveaux aéroports entre Edmonton et Norman Wells. Les travaux se poursuivent jusqu'en 1944.

Le revenu du service aux passagers devient huit fois supérieur à celui de l'année 1938, c'est-à-dire juste avant la guerre et le nombre de passagers passe de 71 000 à 318 000. Le ratio passager/mille décuple, passant de 110 à 240, du fait que les militaires transitent sur le trajet en entier sur les lignes Edmonton/Dawson Creek et Edmonton/Waterways. Le volume de transport du service postal et express augmente considérablement pour répondre au besoin des travailleurs itinérants. Alors que le ratio au mille des voitures-restaurants augmente de 300%, le revenu de ces voitures passe de moins de 8 000\$ à plus de 153 000\$ par année.

Le préposé à la voiture-restaurant, Jack Graham, raconte à l'auteure Ena Schneider qu'on pouvait servir jusqu'à 1,165 repas lors d'un trajet entre Edmonton et

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS REVENUES FROM PASSENGER TRAINS: SELECTED YEARS

Year	Fares	Sleeper	Dining & Buffet	Express	Mail	Excess Baggage	Total
1938	212,939	17,493	7,870	116,640	37,690	1,612	394,244
1939	221,672	16,830	7,351	112,553	35,582	1,106	395,094
1940	241,043	16,894	7,622	133,636	37,169	1,194	437,558
1941	316,255	19,076	11,508	155,429	37,670	1,254	541,192
1942	846,252	50,365	40,013	400,774	47,671	2,144	1,387,219
1943	2,171,096	148,248	153,511	538,302	85,812	4,154	3,101,123
1944	1,136,453	97,562	76,982	370,793	92,549	3,126	1,777,465
1945	742,650	69,483	44,562	351,368	84,140	2,180	1,294,383
1946	772,663	73,166	46,421	199,686	77,863	1,835	1,171,634

NAR PASSENGER CAR MILES BY TYPE: 1938-1946

	Express	Other Head End	Coach	Sleeping	Dining
1938	299,674	155,878	545,885	285,185	111,783
1939	283,697	170,703	581,186	255,721	105,377
1940	322,599	178,163	544,810	229,163	95,428
1941	324,489	177,951	656,223	251,504	85,328
1942	478,445	262,954	969,375	701,383	134,398
1943	941,459	574,005	1,732,416	1,716,899	368,054
1944	704,107	415,707	1,220,361	1,005,718	294,942
1945	693,957	393,883	953,882	668,524	239,392
1946	733,752	389,687	988,109	690,280	243,745

Courtesy Douglas N. W. Smith
 Courtoisie de Douglas N.W. Smith

In recounting his experiences during this traffic surge, dining car steward Jack Graham told author Ena Schneider of trips where 1,165 meals were served on one trip from Edmonton to Dawson Creek with a 17 car train. Meals were served almost continuously with only a couple of hours for rest. According to Graham the dining car closed at 0100 and by 0300 the hungry men were pounding on the door for breakfast.

Sleeping car miles increased six fold with many movements of American military in special troop trains consisting of Pullman equipment.

The peak year for passenger traffic and revenues was 1943. With the completion of the work on the Alaska-Canadian Highway and the Canol Project, traffic on the passenger trains dropped, but continued to be three times higher than pre-war levels.

Dawson Creek sur un convoi de 17 voitures. Ils étaient servis d'une manière presque continue, ne laissant que quelques heures de répit. Par exemple, le service fermait à 1h00 en début de nuit pour rouvrir deux heures plus tard, alors que déjà des passagers affamés se bouscuaient aux portes pour déjeuner.

Le service de voiture-lits, avec de l'équipement Pullman, augmente de six fois pour répondre à la demande des convois spéciaux pour les troupes militaires américaines.

Le trafic de passagers et le revenu qui y est rattaché atteignent leurs apogées en 1943. En effet, avec l'achèvement de la route vers l'Alaska et le projet Canol, le nombre de passagers chute, mais se maintient néanmoins au triple de ce qu'il était avant la guerre.

About 1945 it was necessary to retire several aging second-hand wooden sleeping cars from active service. Some of these had been acquired by the ED&BC and the A&GW between 1926 and 1928, while others were early purchases by the new NAR in 1930. Once again the NAR turned to the CPR and purchased three sleeping cars, which it renamed Grimshaw, Rycroft and Sexsmith, as replacements. These cars were originally wooden sleeping cars, but had steel under frames and steel plated exteriors. A fourth sleeping car the Thorhild was obtained from the CNR. The CNR also provided the buffet-sleeping car Fort McMurray rebuilt from one of its four compartment-one drawing room-buffet Fort series cars.

In 1948 the NAR received a new smooth-side light weight express-mail car 1460 from the Canadian Car and Foundry Co. in Montreal. This was the last of three passenger train service cars built new for the NAR. The purchase and conversion of two former US Army troop sleepers to baggage express cars 1220 and 1221, also in 1948, augmented and updated the passenger train head-end service fleet. Track improvements and other efficiencies allowed the railway to speed up the train service in 1954 such that the six-day per week schedule of the main line trains required only two instead of three train sets. As well, the buffet/dining car could run in the train all the way through to Dawson Creek instead of being switched out of train 1 and switched into train 2. This occurred near their meeting point en route which depending on the schedule and took place at either Grande Prairie, Dimsdale, Wembley or Hythe.

Vers 1945, il est nécessaire de retirer du service les voitures-lits d'occasion en bois qui ont pris de l'âge. Certaines furent acquises par l'ED&BC et l'A&GW entre 1926 et 1928, tandis que d'autres furent acquises par le NAR en 1930. Encore une fois, le NAR sollicite le CPR pour les remplacer par trois de ses voitures-lits qui seront renommées Grimshaw, Rycroft et Sexsmith. Ces dernières, en bois à l'origine, ont maintenant une armature d'acier sous les planchers et sont recouvertes de plaques de métal sur leurs flancs. Une quatrième voiture-lits, la Thorhild, est acquise du CNR. Ce dernier fournit également la voiture-lits/buffet Fort McMurray, reconstruite à partir d'une voiture de quatre compartiments, une chambre/salon et buffet, de la série Fort.

En 1948, la Canadian Car & Foundry Co. (CC&F) de Lachine (Montréal) livre au NAR un nouveau fourgon léger express/poste en métal lisse numéroté 1460. C'est le dernier de trois véhicules neufs construits pour le service aux passagers du NAR. En 1948, l'achat et la conversion de deux voitures-lits qui ont servi aux troupes américaines, en fourgons bagages/express, augmentent et mettent à jour les véhicules de tête des convois pour le service aux passagers. En 1954, l'amélioration des voies et d'autres installations ferroviaires permettent au NAR d'augmenter la vitesse des trains de passagers. Ainsi, n'a-t-on besoin désormais que de deux au lieu de trois convois pour le service de six jours/semaine sur la voie principale. De plus, la voiture-restaurant/buffet peut demeurer sur le convoi jusqu'à Dawson ne nécessitant plus un déplacement vers le train 2 à l'endroit où ils se croisent, en fonction de l'horaire de Grande Prairie, Dimsdale, Wembley ou Hythe.

Locomotive 161 (formerly CPR 2563) works a heavy passenger train No. 1 away from Edmonton's Dunvegan Yards on September 16, 1959. In 1959 there was a six day a week service to Dawson Creek, British Columbia with three times weekly connections at McLennan to Peace River and Hines Creek. CRHA Archives, Fonds Paterson

En ce 16 septembre 1959, la locomotive numéro 161, à l'origine la CPR 2563, est en tête du train numéro 1, un lourd convoi de voitures de passagers qui vient de quitter le triage Dunvegan. Il existe, cette année-là, un service six fois par semaine vers Dawson Creek, Colombie-Britannique, avec une correspondance, trois fois par semaine de McLennan à Peace River et Hines Creek. Archives ACHF, fonds Paterson



Buffet/dining car service on both the Dawson Creek and Waterways trains ceased in April 1955. The three buffet sleeping cars were subsequently retired from service. These included the Fort St. John, a wooden car rebuilt by the NAR from a coach 1853, the Fort Vermilion and the Fort McMurray. Throughout the 1950s the distinctive blue NAR passenger cars dominated the consists of main line NAR passenger trains, but by the winter of 1959-1960 CNR baggage cars, mail-express cars and coaches commonly appeared in the trains.

By 1948 the Barrhead mixed train 25 and 26 was operating on a three day a week schedule, out Monday, Wednesday and Friday and back on Tuesday, Thursday and Saturday. On September 27, 1953 it began operating out and back on Monday, Wednesday and Friday. The baggage-passenger car departed downtown Edmonton on the Lac La Biche train and was transferred to the Barrhead freight train. The inbound Barrhead baggage-passenger car terminated with the train at Edmonton Dunvegan Yards and revenue passengers were transferred downtown by bus or car. The train reverted to a bi-weekly out and back service on Monday and Friday on September 26, 1954. Effective April 24, 1955 it operated out and back on Tuesday and Friday and held that schedule until it was discontinued at the end of April 1959.

Le service de repas, tant sur le train de Dawson que celui de Waterways, cesse en avril 1955. Les voitures-lits/buffet sont subséquemment retirées du service. Ceci inclut le retrait de la Fort St. John, une voiture en bois reconstruite par le NAR à partir du coach 1853, de la Fort Vermilion et de la Fort McMurray. Durant les années 1950, la livrée bleue, propre au NAR, domine sur les convois de passagers de la ligne principale, mais à l'hiver 1959/1960, on voit apparaître celle du CNR sur les voitures coach, les fourgons à bagages/express/poste.

En 1948, les trains mixtes 25 et 26 de Barrhead circulent selon un horaire de trois jours/semaine. Les départs se font le lundi, le mercredi et le vendredi et les retours le mardi, le jeudi et le samedi. Cependant, dès 1953, le service n'est offert que le lundi, le mercredi et le vendredi en aller/retour. La voiture bagages/coach quitte le centre-ville d'Edmonton sur le convoi du Lac La Biche et est transférée sur le train de marchandises à destination de Barrhead. Au retour, la voiture bagages/coach s'arrête au triage Dunvegan d'Edmonton, puis les passagers complètent le voyage à bord d'un autobus ou d'une automobile. Le 26 septembre 1954, le service revient à deux jours/semaine en aller/retour, le lundi et le vendredi. À partir du 24 avril 1955, les départs se font le mardi et le vendredi jusqu'à ce que le service soit retiré en avril 1959.



Train No. 7 to Waterways is running on the Lac La Biche subdivision just northeast of Carbondale the junction with the Edmonton subdivision. CRHA Archives, Fonds Paterson

Le train numéro 7 vers Waterways se dirige vers la subdivision Lac La Biche, juste au nord-est de Carbondale, où se trouve la jonction avec la subdivision Edmonton. Archives ACHF, fonds Paterson



Led by NAR locomotive 52 train 7 steps smartly out of Egremont bound for Waterways on Friday July 17, 1959. CRHA Archives, Fonds Paterson

Tiré par la locomotive du NAR numéro 52, le train numéro 7 quitte Egremont, poursuivant sa route vers Waterways en ce 17 juillet 1959. Archives ACHF, fonds Paterson

NAR 2-10-0 locomotive 52 leads train 7 through a curve in a shallow cut on the Lac La Biche subdivision between Opal and Egremont. The date is July 17, 1959. At the time train 7 provided a twice weekly Tuesdays and Fridays through service from Edmonton to Waterways. CRHA Archives, Fonds Paterson

En ce 17 juillet 1959, la locomotive NAR 2-10-2 numéro 52 est en tête du train numéro 7 dans la courbe d'une tranchée peu profonde de la subdivision Lac La Biche, entre Opal et Egremont. Ce train offre un service bihebdomadaire, le mardi et le vendredi, entre Edmonton et Waterways. Archives ACHF, fonds Paterson



On Wednesday July 15, 1959, locomotive 52 leads train 8 from Waterways past Campbell just north of Edmonton's Dunvegan Yards. After a stop there, the train will continue into downtown Edmonton to the CNR station. Baggage cars 1220 and 1221, which were converted from steel Pullman-built U.S. Government troop sleepers and placed in service on the NAR in August 1948 for baggage and express service follow the locomotive. The next car is a steel underframe wooden baggage car in the 1200 - 1204 series. The Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway purchased five of these cars from the Boston and Albany Railway in 1928. A coach caboose provides layover accommodation for the crew as well as providing extra seating for passengers. One of the former CPR "Mount" series cars converted for coach service in the series 1950, 1951, 1952 and 1954 brings up the rear of the train. CRHA Archives, Fonds Paterson

Le mercredi 19 juillet 1959, la locomotive numéro 52, à la tête du train numéro 8 en provenance de Waterways, vient de passer Campbell, juste au nord du triage Dunvegan d'Edmonton. Après un arrêt, le convoi poursuivra son chemin vers la gare du CNR, au centre-ville d'Edmonton. Les fourgons à bagages numéros 1220 et 1221, convertis à partir de voitures-lits Pullman en acier qui ont servi aux troupes américaines, ont été mis en service par le NAR en août 1948 pour les services de bagages et d'express. Le véhicule suivant est un fourgon en bois avec structure en acier sous le plancher, de la série 1200. L'ED&BC a acquis cinq de ces fourgons du Boston and Albany Railway en 1928. Une voiture coach/fourgon de queue permet d'accueillir le personnel du train tout en procurant des sièges supplémentaires pour les passagers. En queue de convoi, on aperçoit l'une des voitures CPR de la série «Mount» qui ont été converties en voitures coach et qui sont dorénavant numérotées 1950, 1951, 1952 et 1954. Archives ACHF, fonds Paterson



NAR 4-6-2 No. 161 leads train 8 from Lac La Biche into Edmonton on Saturday May 5, 1949. Three cars follow shrouded behind the plume of steam. The train is running south on the double track CNR line from Calder Yard to City Yard and the station in downtown Edmonton. At this time passenger trains 7 and 8 served Lac La Biche three times per week. A connecting service from Lac La Biche to Waterways operated once per week.

En ce samedi 5 mai 1949, la locomotive NAR 4-6-2 numéro 161 est en tête du train numéro 8 en provenance de Lac La Biche et se dirige vers Edmonton. Trois voitures, cachées par la fumée émanant de la locomotive, font partie du convoi. Le train roulera du côté sud de la double voie du CNR, de Calder au triage Dunvegan puis jusqu'à la gare du centre-ville d'Edmonton. À ce moment là, les trains passagers numéros 7 et 8 desservent Lac La Biche trois fois par semaine, tandis qu'il y a une correspondance hebdomadaire entre Lac La Biche et Waterways.

During the 1950s passenger service on the Waterways line fluctuated between stand alone passenger trains and mixed trains. In the early 1950s three days a week service prevailed on the section between Edmonton and Lac La Biche, while once weekly the service was extended through to Waterways complete with buffet/dining and sleeping cars. In the mid-1950s mixed trains continued three times weekly service to Lac La Biche, but ran twice weekly with a sleeping car through to Waterways. It was a long 21 hour trip! By 1957 the twice weekly, coaches only passenger trains 7 and 8 replaced the mixed train on an improved 14 hour schedule. That level of service was sustained until 1965, but in April of that year the train began to operate on an overnight schedule.

Then on October 30, 1966 the NAR introduced its twice weekly Railiner service providing a faster 8 hour and 50 minute trip from Edmonton to Waterways. The Railiner, CPR's RDC-3 9023, experienced maximum utilization as it also covered the twice weekly Edmonton-Dawson Creek schedule. Failing to reverse the declining passenger loads, the Railiner was replaced in April 1967 with a three times weekly mixed train service on the Waterways line. Railiner service however did continue on the twice weekly passenger train to Dawson Creek into

Durant les années 1950, le service aux passagers à destination de Waterways alterne entre trains passagers et convois mixtes. Au début des années 1950, il y a trois départs par semaine entre Edmonton et Lac La Biche et une fois la semaine, complété par une voiture-lits et une voiture-restaurant/buffet, le convoi poursuit sa route jusqu'à Waterways, un parcours de 21 heures! En 1957, un convoi composé uniquement de voitures coach avec deux départs par semaine, pour un parcours de 14 heures, remplace les trains mixtes numéros 7 et 8. Ce service est maintenu jusqu'en 1965 puis, en avril de la même année, le service devient un parcours de nuit.


Le 30 octobre 1966, un service deux fois par semaine de «Dayliner» relie Edmonton à Waterways en 8 heures et 50 minutes. Le «Dayliner» RDC-3 numéro 9023, étant utilisé au maximum, couvre aussi la distance, deux fois par semaine, entre Edmonton et Dawson Creek. Suite à une diminution de l'achalandage, le «Dayliner» est remplacé en avril 1967 par un train mixte offrant trois départs par semaine à destination de Waterways et de deux départs pour Dawson Creek. À l'été 1967, le train mixte qui quitte Edmonton contient l'un des trois fourgons express, soit le numéro 1453, 1454 ou 1460, et un coach/fourgon de queue. À Lac La Biche, l'équipe du

the October 29, 1967 time table change. In the summer of 1967 the mixed train out of Edmonton usually consisted of one of the steel express cars (1453, 1454 or 1460) and a coach caboose. At Lac La Biche the Edmonton crew's coach caboose (300) was replaced by one (307) for the crew embarking at Lac La Biche. Coach 1950 was also occasionally observed in the consist.

That summer the train operated all the way through to Waterways in the same day. Effective October 29, 1967 it provided twice weekly service over the line, but running as far as Lac La Biche one day and completing the journey to Waterways the next day. This pattern marked the schedule of the return portion to Edmonton as well.

coach/fourgon de queue numéro 300 est remplacé une autre équipe à bord du numéro 307. On aperçoit parfois la voiture coach numéro 1950 sur le convoi.

Cet été là, le train se rend jusqu'à Waterways le même jour. À partir du 29 octobre 1967, le service est réduit à deux départs avec un parcours de deux jours, c'est-à-dire jusqu'à Lac La Biche le premier jour et Waterways le jour suivant. L'inverse se fait de la même façon.

 NORTHERN ALBERTA RAILWAYS COMPANY IMPORTANT CHANGES IN TRAIN SERVICE EFFECTIVE OCTOBER 29th, 1967 BETWEEN			
EDMONTON, ALTA, AND FT. McMURRAY, ALTA.			
MIXED NO. 75		MIXED NO. 76	
SUN. WED.		THURS. SUN.	
4:00 p.m.	Lv. Edmonton, Alta. (Dunvegan Yards, Stn.)	Ar.	12:00 noon
9:40 p.m.	Ar. Lac La Biche	Lv.	6:30 a.m.
MIXED NO. 77		MIXED NO. 78	
MON. THURS.		WED. SAT.	
9:00 a.m.	Lv. Lac La Biche	Ar.	5:35 p.m.
5:00 p.m.	Ar. Ft. McMurray (Waterways Station)	Lv.	10:30 a.m.
BETWEEN			
EDMONTON, ALTA., AND DAWSON CREEK, B.C.			
RAILINER		RAILINER	
TRAIN NO. 1		TRAIN NO. 2	
MON. THURS.		WED. SAT.	
10:00 p.m.	Lv. Edmonton, Alta. (Dunvegan Yards, Stn.)	Ar.	6:15 a.m.
4:35 a.m.	Lv. McLennan	Lv.	12:15 a.m.
10:25 a.m.	Ar. Dawson Creek, B.C.	Lv.	6:10 p.m.
TUES. FRI.		TUES. FRI.	

Edmonton Journal NAR advertisement indicating 'Railiner' notation

La publicité du NAR indique l'utilisation d'un autorail «Railiner».



En ce 7 avril 1960, la locomotive numéro 161 amène le train numéro 2 à sa dernière étape de la journée, c'est-à-dire de la gare du triage Dunvegan d'Edmonton à celle du CNR au centre-ville. Le train est constitué principalement de véhicules en location incluant un wagon-réfrigéré, un ancien fourgon poste/express du CNR, deux fourgons à bagages et une voiture coach du CNR. Une voiture-lits et une voiture de fonction du NAR complètent le convoi. Archives du West Coast Railway Association, collection Peter Cox

The Spring of 1960 brought many changes to NAR Edmonton-Dawson Creek passenger train service. The six days per week passenger service formerly provided by trains 1 and 2 was reduced to a twice weekly service. A mixed train numbers 27 and 28 continued to provide three days a week coach only service on the McLennan-Peace River-Hines Creek branch line. The cessation of all railway post office service in May 1960 coincided with the retirement of steam locomotives on passenger trains. The NAR continued to provide sleeping

Le printemps de 1960 amène plusieurs changements au service de passagers de la ligne Edmonton/Dawson Creek du NAR. Les six départs hebdomadaires sont réduits à deux. Les trains mixtes numéros 27 et 28 n'offrent désormais que trois départs par semaine et seulement en coach pour la ligne McLennan/Peace River/Hines Creek. La cessation du service postal de mai 1960 coïncide avec le retrait des locomotives à vapeur. Cependant, le NAR continue à offrir un service en voiture-lits sur la ligne

Locomotive 161 starts up train No. 2 from the Edmonton Dunvegan Yards station for the last leg of its journey into the CNR downtown station. The date is April 7, 1960. Most of the train consists of leased cars including an unidentified passenger refrigerator car, an elderly wooden CNR mail-express car and two baggage cars plus a coach from the CNR. An NAR sleeping car and business car bring up the rear of the train. West Coast Railway Association Archives, Peter Cox collection



NAR GMD-1 locomotive 303 leads train No. 8, a through passenger train from Waterways to Edmonton, near Carbondale on September 12, 1964. The transition from steam to diesel has been firmly established but, with the exception of the CNR baggage car, the consist is similar to that found on this train a decade earlier. West Coast Railway Association Archives, Peter Cox collection

En ce 12 septembre 1964 près de Carbondale, la locomotive GMD-1 numéro 303 du NAR est en tête du train numéro 8, un convoi qui relie Waterways à Edmonton. La transition entre la traction vapeur et diésel est déjà bien accomplie et, à l'exception du fourgon bagages du CNR, le convoi est similaire à ce qui existait une décennie plus tôt. Archives du West Coast Railway Association, collection Peter Cox

NAR Train No. 1 prepares for its 7 AM departure from Dunvegan Yards at Edmonton to Dawson Creek, BC in August of 1966. This was a twice weekly Tuesdays and Thursdays service at that time. Following GMD-1 diesel unit 301 is baggage car 1460 formerly a mail and express car built specifically for the NAR. The second car in the train appears to be the coach which still carries its sleeping car name Westlock. The third car is a coach caboose which provided additional coach seating on the train as well as space for the train crew. CRHA Archives, Fonds Kemp 3163



Août 1966, le train numéro 1 du NAR se prépare pour le départ de 7h00 du triage Dunvegan d'Edmonton vers Dawson Creek, Colombie-Britannique. À ce moment-là, le service devient bihebdomadaire, soit le mardi et le jeudi. On aperçoit derrière la locomotive GMD-1 numéro 301 du NAR, le fourgon à bagages numéro 1460, un ex-fourgon poste/express construit spécifiquement pour le NAR. Suit une voiture coach arborant le nom de Westlock qu'elle portait du temps où elle était une voiture-lits. En troisième, il y a une voiture coach/fourgon de queue qui procure des sièges supplémentaires aux passagers et de l'espace pour le personnel de train. Archives ACHF, Fonds Kemp 3163.

car service on the Edmonton-Dawson Creek trains until April 30, 1961. In this period a diesel hauled passenger train sometimes included a CNR steam generator car to heat the cars as NAR motive power did not have steam generating capacity. Occasionally a CPR 2200 series passenger car appeared in the consist. As the '60s progressed NAR head-end cars and coaches became more common on the passenger trains again. The sleeping car Westlock could often be found in coach service along with a coach caboose on the Dawson Creek passenger train. Each car was equipped with its own independent heating system obviating the need for a steam generator car.

The Hines Creek line passenger service provided by a mixed train gradually declined, becoming a twice weekly service in April 1962 and a once weekly service in April 1966, before its final withdrawal in April 1967.

The NAR built a new station at its Dunvegan Yard in Edmonton in 1965. This building replaced the original ED&BC structure. When the new building opened, the Edmonton terminal for the Waterways and Dawson Creek trains moved from the downtown CN station to the new facility.

Edmonton/Dawson Creek jusqu'au 30 avril 1961. À ce moment là, les trains passagers tirés par des locomotives diesel incluent une génératrice à vapeur du CNR, les locomotives du NAR n'étant pas équipées à cet effet. Parfois, on aperçoit une voiture de la série 2200 du CPR sur un convoi. Au fur et à mesure que passent les années 1960, les fourgons et les voitures coach aux couleurs du NAR apparaissent de nouveau. On aperçoit souvent la voiture-lits Westlock avec la coach/fourgon de queue sur le train de Dawson Creek. Chacune de ces voitures est équipée d'un système de chauffage indépendant, éliminant ainsi la nécessité d'une génératrice.

En avril 1962, le service aux passagers de la ligne Hines Creek, offert sur un train mixte, est réduit à deux départs hebdomadaires puis à un seul départ en avril 1966, avant d'être finalement retiré en avril 1967.

En 1965, le NAR construit une nouvelle gare à Dunvegan Yard, Edmonton. L'édifice remplace celui de l'ED&BC. Lors de son ouverture, tous les départs vers Waterways et Dawson Creek sont transférés de la gare du Canadian National (CN) vers la nouvelle installation.

On May 31, 1974 the last passenger train on the NAR train, number 2, arrived at Edmonton Dunvegan Yards station from Dawson Creek, BC. This event is documented in Canadian Rail Number 272, September 1974. Mixed train service continued from Dunvegan Yards to Waterways. A gold coloured public time card, number 73, issued on April 29, 1979, honoured fifty years of NAR passenger service. The name “The Muskeg Mixed” was first used in this time table. Passenger service did continue both in the form of a mixed train and a passenger train to Waterways well beyond the December 31, 1980 demise of the NAR as a railway in its own right. CN carried on that train service until April 28, 1987.



Tel que raconté dans l'édition du Canadian Rail de septembre 1974, le dernier train passagers du NAR, le numéro 2 en provenance de Dawson Creek, entre en gare de Dunvegan Yard d'Edmonton le 31 mai 1974, tandis que les trains mixtes persistent encore sur la ligne de Waterways. Un horaire de couleur or, le numéro 73, est publié le 29 avril 1979 pour souligner les cinquante ans du service aux passagers du NAR. Le nom «The Muskeg» est mentionné en premier sur le document. Un service sur train mixte est offert jusqu'en 1980, au moment où cesse les activités du NAR. Le CN offrira un service aux passagers jusqu'au 28 avril 1987.

NAR business car 3 sits on the passenger car storage tracks at Dunvegan Yards in Edmonton. It is formerly business car Dunvegan. It was acquired by the Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway from the CPR in 1920. It was the official car Rosemere when transferred from the CPR. This car was present as business car 76 at Craigellachie BC for the driving of the last spike on the CPR line in 1885 and at the 100th anniversary re-enactment in 1985; it is preserved at Heritage Park in Calgary. CRHA Archives, Fonds Kemp 3205

La voiture de fonction numéro 3 du NAR repose sur une des voies de garage réservées aux voitures de passagers, du triage Dunvegan à Edmonton. Nommée auparavant Rosemere, elle est acquise du CPR par l'ED&BC en 1920 et renommée Dunvegan. Elle était présente en tant que voiture de fonction numéro 76 lors de la cérémonie du dernier crampon à Craigellachie, Colombie-Britannique, en 1885, puis lors de la cérémonie du centenaire de l'événement. Elle est aujourd'hui conservée à Heritage Park de Calgary. Archives ACHF, fonds Kemp 3205

Acknowledgements and Sources

Thanks to the following for their information and dialogue over several years: David Audley, the late A. H. Coverdale, John Fraser, Leslie S. Kozma, Lon Marsh, Trevor Mills, the late Ernie Moorhouse, Peter Murphy, Douglas R. Phillips, R.J. Sandusky, Dave Shaw, Douglas N.W. Smith, Bob Webster, Brian E. West and the late W.C. Whittaker.

Sources consulted include:

Alberta Railway Museum,

Eagle, John A., J.D. McArthur and the Peace River Railway, Alberta History, Volume 29, No. 4, Autumn 1981, Alberta Historical Society, Calgary, AB,

France George, Sixty Years to the Peace, Canadian Rail, No. 314, March 1978, Canadian Railroad Historical Association, Montreal, QC

Hansen, Keith, North From Edmonton The Northern Alberta Railways, Sandy Flats Publications, Roseneath, ON, 2009,

Hatcher, Colin K. and Tom Schwarzkopf, Edmonton's Electric Transit, Railfare Enterprises Limited, Toronto, ON, 1983,

Remerciements

Merci aux personnes suivantes pour leurs informations et communications réparties sur plusieurs années : David Audley, le regretté A. H. Coverdale, John Fraser, Leslie S. Kozma, Lon Marsh, le regretté Ennie Moorhouse, Peter Murphy, Douglas R. Philips, R.J. Sandusky, Dave Shaw, Douglas N. W. Smith, Brian E. West et le regretté W.C. Whittaker.

Sources

Musée ferroviaire d'Alberta :

Eagle, John A.: J.D. McARTHUR AND THE PEACE RIVER RAILWAY, Alberta History, volume 28, numéro 4, automne 1981, Alberta Historical Society, Calgary, Alberta;

France, George: SIXTY YEARS TO THE PEACE, Canadian Rail number 314, mars 1978, Association canadienne d'histoire ferroviaire, Montréal, QC;

Hansen, Keith: NORTH FROM EDMONTON THE NORTHERN ALBERTA RAILWAYS, Sandy Flats Publications, Roseneath, ON, 2009;

Hatcher, Colin K., The Northern Alberta Railways and The Northern Alberta Railways Volume Two, BRMNA Publications Calgary, AB, 1981 and 1987,

Lester, Geoffrey, Atlas of Alberta Railways, University of Alberta Press, Edmonton, AB, 2005,

<http://railways.library.ualberta.ca>,

The Official Guide of the Railways and Steam Navigation Lines of the United States, Porto Rico, Canada, Mexico and Cuba, The National Railway Publication Company, New York, NY, April 1928,

The Official Railway Equipment Register, The Railway Equipment and Publication Co., New York, NY, June 1924,

Schneider, Ena, Ribbons of Steel, The Story of the Northern Alberta Railways, Detselig Enterprises Limited, Calgary, AB, 1989,

Swanson, Cecil, The Northern Alberta Railways Volume Three, BRMNA, Calgary, AB, 1998.

Vanterpool, Alan, The Railways of Edmonton, BRMNA Publications, Calgary, AB, 1997.

Wikipedia - The free on-line encyclopedia

Hatcher, Colin K. et Tom Schwarzkopf: EDMONTON'S ELECTRIC TRANSIT, Rail fare Enterprises Limited, Toronto, ON, 1983;

Hatcher, Colin K.: THE NORTHERN ALBERTA RAILWAYS, Volume 2, BRMNA Publications. AB. 1981 et 1987;

Lester, Geoffrey: ATLAS OF ALBERTA RAILWAYS, University of Alberta Press, Edmonton, AB, 2005 <http://railways.library.ualberta.ca>;

THE OFFICIAL RAILWAY EQUIPMENT REGISTER, The Railway Equipment and Publication Co., New-York, NY, juin 1924;

Schneider, Ena: RIBBONS OF STEEL, THE STORY OF THE NORTHERN ALBERTA RAILWAYS, Detselig Enterprises Limited, Calgary, AB, 1989;

Swanson, Cecil: THE NORTHERN ALBERTA RAILWAYS, volume 3, BRMNA, Calgary, AB, 1988;

Vanterpool, Alan: THE RAILWAYS OF EDMONTON, BRMNA Publications, Calgary, AB, 1997.

BACK COVER TOP: A rare photo of the short lived Railiner service on the Northern Alberta Railway; leased CPR 9023 has arrived at Edmonton's Dunvegan yards station as twice weekly train No. 8 from Waterways and Lac La Biche in January 1967. Colin K. Hatcher photo

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Une rare photo, prise en janvier 1967, d'un autorail loué du Canadien Pacifique (CP) en gare de Dunvegan. Celle-ci a brièvement remplacé le train 8 sur la ligne entre Waterways, Lac La Biche et Edmonton. Photo Colin K. Hatcher

BACK COVER BOTTOM: Rycroft station is one of a number of stations on the NAR built to a CPR plan, it is pictured here in August, 1966. Rycroft on the Smoky subdivision is the junction point for the Grande Prairie subdivision. Passenger train No. 1 from Edmonton after a stop here continued west five miles on the Smoky subdivision to the end of track at Spirit River. It returned to Rycroft as a back-up movement as train No. 4 and then continued its journey again as train No. 1 switching onto the Grande Prairie subdivision for Grande Prairie and Dawson Creek. CRHA Archives, Fonds Kemp 3162

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: La gare de Rycroft en était une parmi d'autres construites par le NAR selon les devis d'architecture du CP. Cette photo date du mois d'août 1966. Rycroft était la jonction entre les sous-divisions Smoky et Grande-Prairie. Le train numéro 1 faisait un arrêt à Rycroft, puis continuait sur la sous-division Smoky jusqu'à Spirit River. Puis, il revenait à Rycroft à reculons comme train numéro 4. Rendu à Rycroft, il reprenait la sous-division Grande-Prairie comme train numéro 1 pour se rendre à Grande-Prairie et Dawson Creek. Archives ACHF, Fonds Kemp 3162

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.

