

Canadian Pacific Railway's Holiday Train; Stan's Photo Gallery;
CPR Selkirk 5935 Anniversary; Book Reviews
Train du temps des Fêtes du Canadien Pacifique • Les photos de Stan •
65^e anniversaire de la Selkirk 5935 • Critiques de livres

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 563 • NOVEMBER - DECEMBER • 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

Canadian Pacific Railway's Holiday Train, by Stephen Wray	243
Stan's Photo Gallery, by Stan Smaill	259
The 65th Anniversary of Selkirk 5935, By Stan Smaill	272
Book Reviews	280

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, Jacques Loiseau et Luc Hamilton

ENGLISH PROOFREADING:
Garth Stevenson

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: Like a scene from a Norman Rockwell painting, Canadian Pacific's USA Holiday Train drifts past admirers at Westport, New York under a steady snowfall on November 30, 2008 at 20:15. Gary Knap

BELOW: The 2013 Canadian Pacific Holiday Train consist sitting in the Smiths Falls, Ontario yard prior to departure on November 28th, 2013. AC4400CW 9815 is trailed first by the brightly lit (at night) boxcars, followed by the stage car, coach "Dominion" for day riders and finally Stateroom Car 84 Banffshire, Business Car 71 Killarney and Business Car 77 Van Horne for the performers and CP crew working on the train. Stephen Wray

PAGE COUVERTURE: Telle une scène peinte par Norman Rockwell, la version américaine du Train du temps des Fêtes du Canadien Pacifique passe sous la neige devant un public conquis d'avance à Westport, New York, en ce 30 novembre 2008 à 20h15. Gary Knap

CI-DESSOUS: Le 28 novembre 2013, le convoi du Train du temps des Fêtes du Canadien Pacifique attend son départ de Smiths Falls, Ontario. La AC4400CW no 9815 est en tête de wagons couverts illuminés (la nuit), suivis par le wagon-scène, le coach Dominion pour les voyageurs invités, la voiture-lits no 84 Banffshire et les voitures particulières no 71 Killarney et no 77 Van Horne pour les artistes et l'équipage du train. Stephen Wray



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

Canadian Pacific Railway's Holiday Train Or How I Came to Ride the Christmas Spirit of Train No. 21

By Stephen Wray

Version française : Denis Vallières

Over the past several years, I've made it an annual tradition to head over to the Agence Métropolitaine de Transport's former Canadian Pacific Railway (CPR) Beaconsfield Station to see the CPR "Holiday Train" as it makes its first stop on its annual wintery pilgrimage across Canada. With every visit, I secretly hoped that someday I would have the opportunity to ride this train to see from the "inside" just how it works!

Very fortunately, the company for whom I work, Yang Ming Marine Transport, is a large intermodal shipper with the CPR. As a customer of the railway, my wish was granted in the fall of 2013 with the arrival of an invitation from the railway to ride a segment of my choosing on board the "Holiday Train". The only real provisos were that it had to be on a segment that was open to CP employees and pensioners; that I had to make my own transportation arrangements to get to/from the train and that I had to bring my own food along as the train only supplied hot chocolate and cookies.

Now it was decision time! Where to ride? The obvious first choice would have been to ride "the Winchester" (CP's Vaudreuil and Winchester subdivisions) between Montreal's St-Luc Yard and Smiths Falls, Ontario, however, this 121.6 mile leg was not available for operational reasons. Therefore I picked the next best thing – the Belleville Subdivision between Smiths Falls and Oshawa with 174.2 miles of "rare mileage" train riding – as it has been bereft of passenger service since early 1966. The ride took place on November 28, 2013.

Fortunately getting to Smiths Falls is relatively easy with VIA Rail providing regular service via Ottawa. With a 06:44 departure from Dorval, QC and an arrival in Smiths Falls scheduled for 09:20, VIA's train 51 allowed ample time to walk from their station to the CP yard for the scheduled departure time of 10:15 for the "Holiday Train". Unseasonably cold weather and lots of snow created a very festive atmosphere for the day's activities.

Expecting a crowd, I arrived at CP's Smiths Falls yard to find nary a soul on the platform and my intended destination, the "Holiday Train", positioned several tracks over in the yard. There was no activity near CP's former station. Built in 1887, it has been owned by the municipality since 2000. The Smiths Falls Community Theatre now operates a 140 seat "Station Theatre" in the

Le Train du temps des Fêtes du chemin de fer Canadien Pacifique ou Comment j'ai vécu l'esprit de Noël à bord du train numéro 21

Par Stephen Wray

Version française : Denis Vallières

Depuis déjà quelques années, c'est pour moi une tradition de me rendre à la gare Beaconsfield de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), autrefois du chemin de fer Canadien Pacifique (CP) pour voir le Train du temps des Fêtes faire le premier arrêt de son «pèlerinage» à travers le Canada. Chaque fois, je rêve secrètement du jour où je pourrai me balader à bord de ce train juste pour voir de l'intérieur comment ça se déroule!

Par bonheur, je suis à l'emploi de Yang Ming Marine Transport, un important expéditeur intermodal et client du CP. À ce titre, j'ai reçu une invitation pour prendre place à bord du Train du temps des Fêtes à l'automne 2013. Une telle offre est faite aux clients, employés et retraités du CP. Il ne me reste qu'à choisir un segment sur l'itinéraire du train puis à me préparer une boîte à lunch car on ne m'offrira à bord que du chocolat chaud et des biscuits.

Maintenant, la question! Quel segment choisir? Il me vient alors à l'esprit de faire le trajet sur la «Winchester» (les subdivisions Vaudreuil et Winchester du CP) entre la cour Saint-Luc de Montréal et Smiths Falls en Ontario. Cependant, cette section de 121,6 milles (195,7 km) n'est pas disponible pour des raisons de manœuvres. Je choisis donc ce qui me semble le plus intéressant dans les autres segments, c'est-à-dire la subdivision Belleville entre Smiths Falls et Oshawa avec ses 174,2 milles (280,3 km), une randonnée rare puisque le CP n'offre plus de service de passagers depuis 1966. Le rendez-vous est prévu pour le 28 novembre 2013.

Il m'est relativement facile de me rendre à Smiths Falls par VIA Rail avec son service vers Ottawa. Avec le départ de 06:44 de Dorval et l'arrivée à Smiths Falls, prévue à 09:20, du train numéro 51, il me restera amplement le temps de me rendre à pied à la cour du CP pour monter à bord de ce convoi du temps des Fêtes, dont le départ est prévu pour 10:15. Il fait très froid et il neige abondamment, ce qui est exceptionnel pour ce temps-ci de l'année, mais cela contribuera à créer une atmosphère festive propre aux activités du jour.

Rendu à Smiths Falls, je suis surpris de constater que le convoi du train des Fêtes est garé sur une voie à l'écart et qu'il n'y a pas âme qui vive sur le quai de l'ancienne gare. Celle-ci, construite en 1887, appartient depuis l'an 2000 à la municipalité. Le Smiths Falls Community Theatre y loge avec sa salle de 140 sièges,

building. VIA moved to their own facility on the north side of town in 2011. Heading over to the yard office, located just to the west of the station, friendly employees radioed the train to find that it would pull out of the yard and over to the platform area after a Toronto bound freight train cleared the area.

The consist for the 2013 Canadian “Holiday Train” was as follows:

AC4400CW 9815-CP class DRF-44 built by General Electric in 2004

Boxcars 220031, 220332, 220037, 220476, 220225, 220451, 220458

Power Car 424964

Storage Car 401754

Stage Car 42901

Coach 101 Dominion built 1954 Canadian Car & Foundry -ex BCR155950 Seton; 2002, exx VIA 5594, 1994; nee CN 5594 (3/78)

Stateroom Car 84 Banffshire built 9/1926- National Steel Car/CP- ex CP Work Service Cook/Diner/Sleeper Car 411316, 2003; exxCP Work Service Cook/Diner/Sleeper Car 10232; exxx CP Tourist Sleeper Golden, 11/1961; nee 14 section Tourist Sleeper # 6232; 4/1951.

Business Car 71 – Killarney built Pullman 1916 nee FEC Whitehall 2/1918

Business Car 77 – Van Horne built Angus Shops 5/1927

With plenty of time to spare prior to departure time, the “Holiday Train” backed in alongside the platform to pick up passengers. Upon embarking, I was met by CP employees Heather Woods and Rita Sassano who cheerily informed me to take any seat in 76 seat coach Dominion, CPR car 101. Most local employees and their families had ridden the train the previous evening with closely-spaced shows in Merrickville, Smiths Falls and Perth. Today, on a longer leg, and with passengers having to make their way back to the starting point, participation would be lower.

Departure was right on the advertised and in no time at all we were out into the farms and rolling countryside synonymous with southeastern Ontario. After hot chocolate and cookies, I was asked if I would prefer some hot coffee from the crew galley/dining area of the business car Van Horne. Included was a brief tour of Banffshire, Killarney and Van Horne with time on the open observation platform of the Van Horne. Photo opportunities abounded as the train passed into the Frontenac Axis, a portion of the Canadian Shield whose hard Precambrian rock extends from the Laurentian Mountains in Quebec across the St. Lawrence River into the USA.

Going back inside Van Horne to warm up, I was invited by the crew to move from coach 101 and make the rear-most car my home for the day. The Van Horne, built by the CPR at their Montreal Angus Shops in 1927, is a

nommée «Station Theatre». Quant à VIA Rail, ses installations sont du côté nord de la ville depuis 2011. M'informant au bureau administratif du triage situé juste à l'ouest de la gare, d'aimables employés contactent par radio l'équipe de train pour apprendre que le convoi se rendra au quai dès que le train de marchandises, en direction de Toronto, aura libéré la voie.

Voici la configuration du Train du temps des fêtes, version 2013 :

- Locomotive AC4400CW numéro 9815 du CFCP, classe DRF-44, construite par General Electric en 2004;
- Wagons couverts numéros 220031, 220332, 220037, 220476, 220225, 220451, 220458;
- Wagon groupe-électrogène numéro 424964;
- Wagon de rangement numéro 401754;
- Wagon-scène numéro 42901;
- Voiture coach numéro 101 Dominion, construite en 1954 par la Canadian Car & Foundry pour le CN en tant que numéro 5594, devenant en mars 1978 la VIA Rail numéro 5594, puis, en 1994, la BCR numéro 155950 Seton, jusqu'en 2002 où elle est acquise par le CP;
- Voiture-lits numéro 84 Banffshire, construite en septembre 1926 par la National Steel Car, devenant la voiture-lits, 14 sections, de classe touriste numéro 6232 en avril 1951, la voiture-lits Golden en novembre 1961, la voiture de service pour les cheminots cuisine/salle à manger/voiture-lits numéro 10232, puis la numéro 411316 jusqu'en 2003, toujours pour le CP;
- Voiture de fonction numéro 71 Killarney, construite par Pullman en 1916 en tant que Whitehall pour le chemin de fer Florida East Coast (FEC) et acquise par le CP en février 1918;
- Voiture de fonction numéro 77 Van Horne, construite par les ateliers Angus en mai 1927.

Très en avance sur son horaire, le Train du temps des Fêtes manœuvre jusqu'au quai afin de prendre ses passagers. Les employés, Heather Woods et Rita Sassano, viennent à ma rencontre et m'indiquent aimablement de me choisir une place parmi les 76 sièges de la voiture coach Dominion. La majorité des employés locaux et leurs familles, montés à bord la veille en soirée, n'ont fait qu'un court trajet, le convoi s'arrêtant pour des spectacles à Merrickville, Smiths Falls et Perth. Aujourd'hui, le parcours sera plus long, donc peu de passagers sont enclins à monter à bord puisque qu'ils devront revenir à leur point de départ par leurs propres moyens.

Le train ayant quitté à l'heure, on peut déjà voir défiler la campagne et ses fermes, un décor propre à cette région du sud-est de l'Ontario. Après la distribution du chocolat chaud et des biscuits, on m'offre du café qu'on va chercher dans la section salon/salle à manger de la voiture de fonction Van Horne, réservée à l'équipe de bord. Nous faisons une courte visite des voitures Banffshire, Killarney

great example of the fine art of heavyweight passenger car construction of that era. A behemoth of a car – the maroon painted, riveted steel plate car rides on 6 wheel trucks. The interior is finished in hardwoods and features a galley at one end, a small dining area in the middle, a couple of staterooms and then the lounge area with very comfortable sofas, big picture windows and, of course, the “piece de resistance”, the open brass-railed observation area! The observation platform was frequently the centre of attention as Santa would wish everyone “A Merry Christmas” and a hearty “HO HO HO” as the train pulled away from the adoring crowds after a performance. Business car Killarney was similarly configured, but with additional state rooms and no dining facilities. The lounge area of this car was used as a practice/warm up area by the performers. Stateroom Car 84 Banffshire, as the name implies, has bedrooms and associated facilities only.



The stage car with door closed at Smiths Falls, Ontario.
Stephen Wray

Le wagon-scène avec sa porte fermée à Smiths Falls, Ontario.
Stephen Wray

In addition to being able to see scenery not usually available to passengers, the all-day ride allowed me to observe the daily operation of the train and to watch the show several times. Performers on the day of my trip were Melanie Doane and Jim Cuddy. As the train had “played” to crowds at Perth, west of Smiths Falls, the previous evening, we had a non-stop run the 91 miles from Smiths Falls to Belleville. After that there were several shows, each only a few miles apart. At each location we would entrain local dignitaries for the next show. At Belleville, for instance, the commander of CFB Trenton and the mayor of Trenton boarded for the short ride to the performance in their community.

et Van Horne; puis, on nous permet, durant quelques instants, de demeurer sur la plateforme ouverte, située en queue de train. Nous avons le loisir d'observer et de prendre quelques clichés du paysage en passant par l'Axe de Frontenac qui fait partie du Bouclier canadien, composé de roc précambrien et s'étendant dans les Laurentides au Québec, au travers du fleuve Saint-Laurent puis jusqu'aux États-Unis.

De retour à l'intérieur de la voiture Van Horne pour me réchauffer, on m'invite à m'installer dans celle-ci jusqu'à la fin du voyage. Ce véhicule, construit par le CP dans ses ateliers Angus de Montréal en 1927, est un bel exemple de la finesse de l'art dans la construction des voitures lourdes de cette époque. Avec ses flancs en acier peint de couleur marron, elle roule sur des bogies de six roues. Son intérieur, fini en bois franc, comporte un salon de type «Galley» à une extrémité, une cuisine au centre puis quelques chambres à coucher suivies d'un salon avec de confortables canapés devant de grandes fenêtres et, évidemment, la pièce de résistance, la plateforme observatoire entourée d'une rambarde de cuivre. Celle-ci devient le point de mire durant le périple car c'est de là que le «Père Noël» souhaite à tous «Un joyeux Noël» et lance de vigoureux «Ho Ho Ho» au moment où le train quitte son auditoire après un spectacle. La configuration de la voiture de fonction Killarney est semblable à celle de la Van Horne avec des chambres en

plus, mais sans cuisine ni salle à manger. Son salon sert aux pratiques et aux réchauffements des artistes. La voiture-lits Banffshire ne possède, comme son nom l'indique, que des chambres à coucher.

En plus de l'avantage de contempler des paysages non accessibles à des passagers réguliers, j'ai la possibilité d'assister aux manœuvres du train puis de voir à quelques reprises le spectacle. Les artistes présents lors de cette journée sont Melanie Doane et Jim Cuddy. Comme le train avait «joué» la veille devant une foule immense à Perth, à l'ouest de Smiths Falls, le train se met à rouler sans arrêt durant plus de 91 milles (126,4 km) avant de s'arrêter à Belleville. De là, des représentations sont offertes à des intervalles de quelques kilomètres seulement. À ces endroits, des dignitaires montent à bord pour apparaître lors des représentations offertes dans leurs localités. Ainsi, par exemple, le commandant de la base CFB Trenton des Forces canadiennes et le maire de cette même municipalité montent à bord, à Belleville, pour une courte balade vers le spectacle offert dans leur ville.

Schedule – November 28, 2013 / Horaire du 28 novembre 2013

Belleville Subdivision / Subdivision Belleville :

Location Localisation	Mileage Borne	ETA HAE	Actual HAR	Actual Dep. Départ	Comments Commentaires
Smiths Falls	00.00			10:15	
Belleville	91.00	13:30	13:15	14:30	Stage Glitches problème technique avec la scène
Trenton	101.8	14:45	14:50	15:30	Shorten set by 1 tune spectacle raccourci (un chant en moins)
Brighton	112.29	16:00	16:05	16:40	Getting Dark/adds to the magic La noirceur ajoute de la féerie
Bowmanville	154.22	18:30	18:25	19:10	Works out – crowd getting bigger Enthousiasme accru, foule plus dense
Oshawa	174.2	20:00	20:00	?	Waited east of town otherwise early Huge crowd. I left the train here so departure time is unknown Délai à l'est de la ville, grosse foule (je quitte le train d'où heure de départ inconnue de celui-ci)

The train operates like a well-oiled machine. A typical “Holiday Train” event goes something like this: The train arrives and pulls to a safe stop in front of the crowd. The stage door lowers and the band opens with its first song. After that, a brief ceremony takes place as CP personnel present a cheque to the local food bank. This is a focal point at each and every stop. Then, the band resumes the show. After about a half hour of a mix of traditional and modern holiday-themed songs, the band plays its farewell song. The boxcar stage door closes and the train slips off to the next stop. Although we were only “3 days out” on the road, the crew and performers had the timing down to a science. We had only one minor glitch with the stage at Belleville. Although equipped with Centralized Traffic Control, it's difficult to slot this slow moving/frequently stopped extra train that attracts many people to trackside amongst a myriad of regular freight trains. That said the Rail Traffic Controllers and onboard CP staff did a magnificent job.

Le fonctionnement du train est réglé au quart de tour. Une étape typique se déroule ainsi : en arrivant, il se place de façon sécuritaire devant la foule. Le panneau avant de la scène s'ouvre vers le bas et aussitôt l'orchestre attaque une première pièce musicale. Puis, lors d'une brève cérémonie, le personnel du CP présente un chèque à un représentant de la banque alimentaire locale puis l'orchestre enchaîne en faisant entendre une variété d'airs de Noël traditionnels et modernes avant de clore le spectacle avec un chant d'adieu. Le panneau de scène se relève et le train roule vers une nouvelle destination. Il n'y aura qu'un seul pépin, ce sera avec le mécanisme de la scène à Belleville. Même avec le système de Commandes centralisées de la circulation, il est difficile d'insérer ce convoi parmi les trains de marchandises car il roule lentement, s'arrête fréquemment et attire de nombreuses personnes le long des voies. Malgré ces inconvénients, les responsables du contrôle du trafic ferroviaire et l'équipe du CP à bord du train arrivent brillamment à bien synchroniser les mouvements du train.



CP AC4400CW 9815 all decked out for the Holiday Train. This picture shows the various "seasonal" additions. Brackets are left on this locomotive and on identical unit 9824 (for the US train) year-round to enable easy remounting of the Holiday Train items the following year. Belleville, Ontario, November 28th, 2013. Stephen Wray

La locomotive AC4400CW, no 9815 du CP, prête pour le Train du temps des Fêtes. Cette image illustre bien les accessoires saisonniers. Les attaches sur cette locomotive, ainsi que sur sa jumelle pour le train américain, la no 9824, demeurent installées à l'année afin de faciliter l'installation des accessoires pour l'année suivante. Belleville, Ontario, 28 novembre 2013. Stephen Wray

Melanie Doane performs for the audience on a clear cold November 28th, 2013 at Belleville, Ontario. This picture provides an excellent view of the stage in operation. After travelling non-stop from Smiths Falls, Belleville was the first show of the day. It would be followed by four more culminating that evening in Oshawa. Crowd size grew as the train travelled westward. Stephen Wray



Melanie Doane, en spectacle lors de la journée froide et ensoleillée du 28 novembre 2013 à Belleville, Ontario. Cette image illustre bien l'action sur la scène. Après un parcours sans arrêt depuis Smiths Falls, c'est le premier spectacle du jour, ici à Belleville. Il sera suivi de quatre autres jusqu'à Oshawa. L'assistance ne cesse de croître au fur et à mesure que le train s'avance en direction ouest. Stephen Wray



End of the show at Bowmanville, Ontario. The stage car is all packed up and ready to move on. Note how small the interior area actually is. When viewed from the outside as a spectator it looks substantially larger. All shows on November 28th were on the left (Conductor's) side, but the stage can operate from either side - Beaconsfield, Quebec two days earlier had used the right side. Stephen Wray

Fin de spectacle à Bowmanville, Ontario. La scène est retirée et prête pour la suite du parcours. À noter, l'exiguïté de l'espace; de l'extérieur, cela semble plus imposant. Tous les spectacles de cette journée du 28 novembre se font du côté gauche mais on peut aussi utiliser la scène de l'autre côté comme on l'a fait à Beaconsfield, Québec.

If the train evoked a holiday atmosphere during the day, it was sheer magic after dark. East of Bowmanville after dark, our brightly lit conveyance passed through the darkened country-side casting a subliminal glow of colours and shadows against the crisp white snow. Standing out on the open observation, I could hear the melodies of many festive songs as fine light snow whipped up around the rear of the train and beyond into

Si ce convoi apporte une atmosphère du temps des Fêtes durant le jour, il crée toute une féerie durant la noirceur. À l'est de Bowmanville, alors que la nuit est tombée, le train illuminé passe à travers une campagne plongée dans le noir, projetant une traînée de couleurs et d'ombres sur la neige blanche. Debout sur la plateforme arrière, j'entends de joyeuses mélodies pendant que de légers flocons de neige tourbillonnent dans le ciel opaque

the blackness of the night...it was very much like the scene from the movie, "The Polar Express" as the train speeds towards the North Pole! Altogether too soon, my trip on the "Holiday Train" was coming to an end as we approached Oshawa.

If you have the chance, get over to the "Holiday Train" location nearest to you in this and upcoming years to support your local community's food bank through this very worthwhile endeavor that is fully funded by the CPR. At the time of writing, the 2014 schedule was not available but closer to the dates it can be secured at <http://www.cpr.ca/en/community/holiday-train>. Readers can also follow the Holiday Train on Facebook at <https://www.facebook.com/HolidayTrain>, Twitter at <https://twitter.com/CPHolidaytrain> or Instagram at <http://instagram.com/cpholidaytrain>. Join the conversation with #CPHolidayTrain <http://www.cpr.ca/en/community/holiday-train>. At last count there were over 70,000 followers on Facebook!

de la nuit... évoquant une scène du film «The Polar Express» au moment où le train roule à toute vitesse en direction du Pôle Nord! Malheureusement, ma balade à bord de ce train s'achève alors que le convoi s'approche d'Oshawa.

Ne manquez pas la chance, cette année et dans les années subséquentes, de voir ce Train du temps des Fêtes passer dans ou près de votre localité. C'est un projet entièrement financé par le CP qui supporte les banques alimentaires des communautés où ce train arrête. Au moment de la rédaction de cet article, le calendrier pour l'année 2014 n'est pas encore disponible mais, à l'approche de la tournée du train, vous pourrez consulter le site <http://www.cpr.ca/en/community/holiday-train>. Les lecteurs peuvent aussi suivre le Train du temps des Fêtes sur Facebook : <https://www.facebook.com/HolidayTrain>, Twitter : <https://twitter.com/CPHolidaytrain> ou Instagram: <http://instagram.com/cpholidaytrain>. Joignez un de ces réseaux sociaux; au dernier décompte, plus de 70 000 personnes l'ont fait sur Facebook seulement!

Here we see the star of the show, Santa Claus, singing along with the performers (Valdy and the Brothers Dubé) at Beaconsfield, Quebec, November 27th, 2011. Stephen Wray

Ici nous voyons, en ce 27 novembre 2011, la vedette du spectacle, le Père Noël, chantant avec les artistes Valdy et les Brothers Dubé à Beaconsfield. Stephen Wray



The presentation of a cheque from Canadian Pacific to the local food bank is an important integral part of every stop along the way throughout Canada and the USA. Here we see the presentation at Beaconsfield, Quebec, on November 27, 2011. Stephen Wray

Les remises des chèques par le Canadien Pacifique aux banques alimentaires locales sont des moments importants lors des arrêts tant au travers le Canada que des États-Unis. Ici on est à Beaconsfield, Québec, le 27 novembre 2011. Stephen Wray

Guess who's on the back platform as the 2009 version of the Holiday Train passes Station Road MP 5 Belleville Subdivision. Robert Heathorn

Devinez qui est sur la plateforme arrière de la version 2009 du Train du temps des Fêtes franchissant la borne 5 de la subdivision Belleville. Robert Heathorn



Although many people are no doubt familiar with the “Holiday Train”, its history and background is less well-known. That said, let's take a look!

The first “Holiday Train”, an employee initiative, ran in 1999. The CPR and its employees felt very strongly that they should give back to the communities in which they work and live. Employees felt it was important to show their support for local food banks, especially in November/December - a critical time of year for food bank programmes. It was largely the creation of Paul Clark, at that time CP's Vice President of Communications and Public Affairs. The current officials leading the programme have been involved since 2004. Although none of the current office staff has been involved since “Day 1”, it's thought that some front line employees that prepare and run the train have been associated with it throughout.

The “Holiday Train” started out as just one train with only a few hundred lights, reaching about a dozen communities. It has since morphed into two trains with hundreds of thousands of LED lights and festive designs, reaching more than 150 communities each year, travelling a combined distance of 10,000 kilometres (approximately 6,000 miles).

CPR employees are fully committed to the safe and successful operation of the “Holiday Trains”. In addition to those actually working on the train, there are those behind the scenes that have worked for months to prepare the trains. About a thousand CP employees along with thousands of community volunteers along the rail network in both countries join in to make the “Holiday Train” a reality. CP employees are responsible for the actual show; however, individual community groups are responsible to organize the security and food collection themselves. Although operating crews are paid for their time, it's certainly not unheard of for them to donate their wages earned that day to the cause.

Beaucoup de gens entendent parler du Train du temps des Fêtes mais peu connaissent son histoire. Ceci dit, jetons-y un regard!

Le premier convoi qui roule en 1999 est une initiative d'un employé. Le CP et des membres du personnel sentent le besoin de faire quelque chose pour les communautés où ils travaillent et vivent. Les employés estiment qu'il est important de supporter les banques alimentaires locales, particulièrement durant novembre et décembre, une période critique pour celles-ci. Paul Clark, alors qu'il est Vice-président des Communications et des Affaires publiques au CFCP contribue largement à la réalisation de ce projet. Les présents dirigeants s'impliquent dans ce programme depuis 2004. Même si aucun d'eux n'a participé depuis le tout début, il est admis que quelques-uns des employés qui préparent et font rouler le train l'ont fait depuis son introduction.

Il n'y a alors qu'un seul convoi, décoré de quelques centaines de lumières, qui s'arrête dans pas plus d'une douzaine de communautés. Puis, un deuxième est créé et les deux sont dorénavant ornés de centaines de milliers de lumières LED et autres décorations. Ils s'arrêtent maintenant dans plus de 150 communautés et roulent au total sur plus de 10 000 kilomètres.

Les employés du CP sont pleinement impliqués dans l'opération sécuritaire et réussie des trains du temps des Fêtes. En plus du personnel à bord de chacun d'eux, il y a ceux qui travaillent à l'écart, plusieurs mois d'avance, pour les préparer. Environ mille employés du CP et plusieurs milliers de bénévoles dans les communautés des deux pays voient à ce que ces convois deviennent une réalité. Les employés de la compagnie prennent en main les spectacles tandis que des groupes des communautés visitées voient à la sécurité et à la collecte des denrées alimentaires. Les membres de l'équipe de train sont en principe rémunérés, mais il n'est pas rare qu'ils remettent leurs salaires de la journée à la cause.



The inaugural Canadian Pacific Holiday Train was on display at Smiths Falls, Ontario in front of the Company's former railway station and yard office on December 15, 1999. This was the first stop for the train west of Montreal, with a final destination of Vancouver. Trailing engine CP 9114 were twelve double-stack well-cars containing 24 brightly illuminated shipping containers belonging to corporate sponsors that were on-board with Canadian Pacific's effort to help Canada's hungry. Out of sight and around the curve on the tail end of the train was CP's business car "Killarney". Raymond Farand

En ce 15 décembre 1999, le Train du temps des Fêtes est en montre devant l'ancienne gare et bureau du triage de la compagnie à Smiths Falls, Ontario. C'est le premier arrêt à l'ouest de Montréal. D'autres arrêts suivront, soit Toronto, Thunder Bay, Winnipeg, Brandon, Regina, Moose Jaw, Calgary, Banff, Revelstoke, Kamloops et Vancouver. La locomotive du CP no 9114 est en tête d'un convoi de 12 wagons avec conteneurs superposés tous illuminés, appartenant à un commanditaire, partenaire du Canadien Pacifique, pour venir en aide à ceux qui souffrent de la faim au Canada. Nous ne pouvons apercevoir sur la photo la voiture de fonction Killarney qui est en queue de train. Raymond Farand

In this picture from 2002, we get a clear shot of both of the Holiday Trains. It clearly shows the older style of the train with double-stack containers trailing the locomotives rather than the red boxcars in the "220XXX" series that are now the norm. Many of the decorations, however; such as the wreaths, cab-top Christmas trees and the flags of both Canada and the United States have been carried forward to this day and have become part of the tradition. Canadian Pacific



Sur cette photo, prise en 2002, nous avons une nette vue des deux Trains du temps des Fêtes. On aperçoit clairement les wagons porte-conteneurs doubles plutôt que les wagons couverts de la série 220XXX tels qu'on utilise maintenant. Plusieurs décorations comme les couronnes, les sapins sur les toits des locomotives et les drapeaux sont encore utilisées à ce jour et sont même devenues une tradition. Canadien Pacifique

The first train was in no way comparable to those now operated. Originally the train consisted of cars with double stacked containers decorated with old style incandescent Christmas light bulbs that were difficult to replace enroute. Performance stops were limited as a full stage was set up on the ground, separate from the train. The stops were each approximately half a day long.

In order to speed up the process, the separate stage was done away with in favour of using boxcars with the door fully open on the side facing the public – an

Le premier train issu de ce projet est incomparable à ce qu'il est devenu maintenant. À l'origine, il était constitué de wagons à évidement central portant deux conteneurs superposés et décorés de lumières de Noël vieux style difficiles à remplacer sur la route. Les arrêts dans les différentes localités duraient une demi-journée et étaient limités parce qu'il fallait chaque fois installer une scène hors du train.

Dans le but d'accélérer le processus, on a l'idée de modifier des wagons couverts en y installant un

improvement allowing for faster turnaround times from initial arrival through the show and finally departure. This permitted an increase in the number of community stops. More recently, the trains, now two – one touring Canada and the other CP lines in the United States, have featured “stage cars”. These are fully functional stages in the true sense of the word. At each stop, a full stage folds down from the boxcar towards the waiting bystanders. Performers move outside of the car, take position and it's on with the show. Inside, and out of sight of the audience, is all the sound/light equipment: everything that's required “backstage” except this is a rolling one.

panneau ouvrant, faisant face au public, ce qui facilite aussi les préparatifs à l'arrivée et au départ du train. Conséquemment, cela permet d'offrir un nombre accru d'arrêts dans les différentes communautés. Les deux trains, celui qui circule au Canada et l'autre aux États-Unis, sont maintenant équipés de ces wagons-scènes. À chaque arrêt, la scène se déplie face à la foule qui attend, puis les musiciens s'avancent pour débiter le spectacle. À l'intérieur, hors de la vue des spectateurs, il y a tout l'équipement nécessaire pour le son et l'éclairage, semblable à celui qu'on retrouve dans les salles de spectacle, sauf que celui-ci est mobile.



This was the 4th yuletide edition of Canadian Pacific's highly successful Holiday Train. On December 8, 2002 engines RLK 2002 and leased LLPX 2241 powered CP's Canadian Holiday Train over the North Bay Subdivision near Mackey, Ontario on RailAmerica's Ottawa Valley Railway (OVR). The locomotives had been placed in charge of the train at Smiths Falls and would stay with the festive consist until it reaches Sudbury. Raymond Farand

Ceci est la quatrième version du Train du temps des Fêtes du Canadien Pacifique. Depuis 2002. En ce 8 décembre 2002, les locomotives RLK no 2002 et la no 2241, en location, tirent le Train du temps des Fêtes du CP près de Mackey dans la subdivision North Bay, de l'Ottawa Valley Railway (OVR) de Rail America, Ces locomotives seront en charge du train entre Smiths Falls et Sudbury. Raymond Farand

Just as the trains have evolved, so has the preparation for the annual early winter trek across North America. Prepping and planning for the next “Holiday Train” season begins soon after the previous year has wrapped up. Typically, once the two trains reach their final destinations, the staff dedicated to the preparation of the next year's trains will step away from the project through January/February. Towards the end of February any proposed changes to the train will be reviewed. A great deal of effort goes into the illumination of the train that is now all done with commercial LED-style lighting. For instance, in 2013 much more vibrant LEDs were used throughout. Although the lighting is outsourced, it takes three to four months lead time to secure any new materials that are bought in commercial grade rolls of 55 to 120 feet in length. Unlike in the days of the old incandescent bulbs, the lighting circuits now feature “brain boxes” that allow the staff to isolate and repair any outages much more quickly and easily than in the past. In

À l'image du train, la préparation et la planification de ce périple annuel à travers l'Amérique du Nord ont grandement évolué. On commence les préparatifs dès la fin de la saison précédente. Les deux convois ayant atteint leurs destinations finales, on sélectionne, durant les mois de janvier et février, le personnel pour la prochaine année. Dès la fin de février, on étudie les propositions pour améliorer le déroulement de la prochaine saison, comme par exemple lorsqu'on a décidé d'utiliser des lumières de type LED en 2013. L'installation de cet éclairage prend de trois à quatre mois et est faite à partir de guirlandes commerciales mesurant de 55 à 120 pieds (16,8 m à 36,6 m) de long. À la différence de l'époque des ampoules incandescentes, les circuits sont gérés par des boîtes de contrôle «intelligentes», ce qui permet au personnel d'isoler et de réparer plus efficacement toute défécuosité. En avril et mai, deux employés sont affectés aux trains, du moins aux wagons couverts, pour réparer tout dommage apparaissant sur

April/May one or two individuals will be assigned to the trains, at least the freight car portion, to fix any damage to the cars. As departure dates draw nearer work is ramped up so that all is done in time for the first dates with the public.

Initially, there were no cars dedicated to the “Holiday Train”. Each year workers would have to start from scratch, adding brackets and grids to the box cars so that the lighting could be mounted on the cars. Later, boxcars in the 220XXX series were permanently assigned to the trains, allowing the steel grid work and lights to be left on the cars, thus cutting down on manpower and set up time. Another improvement made over the years has been the replacement of container flatcar mounted generators to much nicer looking power cars that blend in very nicely with the train. Initially the Canadian train's dedicated boxcars were stored and decorated at Montreal's St-Luc Yard, while Bensenville, IL, near Chicago, was the home of the US train. Smiths Falls was also involved in the preparation of the Canadian train with cars shuttled back and forth to St-Luc. For the past two years, both trains have been stored and maintained at Calgary's Alyth Yard when not in use. CP's Heritage group maintains its own small workforce there. When these employees are not involved with other projects, they are available to work on the Holiday Train.

Passenger cars for the trains, which are pulled from CP's Heritage and Royal Canadian Pacific fleets, are also maintained in Calgary year round. There are two components to the passenger part of the operation:

- 1) Day riders made up of CP employees, pensioners and their families, and invited guests, many from communities that will be visited along the way that day, and;
- 2) Overnight and dining facilities for staff and performers – not to mention an open-ended observation for the most anticipated person of all – Santa Claus.

One of CP's former CN coaches is provided to meet the first requirement and RCP Stateroom and Business cars (three in total) meet the needs of the individuals essentially living on board the train.

The business end of things is looked after by two AC4400CW (CP class DRF-44) locomotives built by General Electric in 2004. Number 9815 has powered the Canadian train and the 9824 has powered the USA train between 2007 and 2013. Both locomotives feature the full CPR “Beaver” livery. Although both units roam the CPR system in regular freight service throughout the year, they are assigned to this duty every holiday season as they have pre-mounted brackets for signs, lights, the flags of the US and Canada as well as the Christmas tree and a gigantic wreath. The bright red of the diesels blends in nicely with the red of the decorated boxcars....not to mention that it's

ceux-ci. On s'assure ainsi que tout sera fin prêt dès que seront établies les dates des débuts de spectacles devant public.

À l'origine, aucune voiture ni aucun wagon n'est spécialement affectés à ce train. Chaque année, les ouvriers doivent reprendre le travail du début, installant des attaches sur les wagons pour retenir les lumières. Plus tard, des wagons de la série 220XXX sont assignés pour le train, permettant de laisser en permanence les attaches spéciales sur ceux-ci et conséquemment réduire la main d'œuvre. Une autre amélioration ajoutée au cours des années a été le remplacement des groupes électrogènes installés sur des wagons plats par des wagons plus élégants. Au début, les véhicules désignés pour la version canadienne du convoi sont garés et décorés au triage Saint-Luc de Montréal, tandis que pour la version américaine, c'est plutôt à Bensenville, Illinois, près de Chicago. Smiths Falls est aussi impliquée, alors que les wagons font la navette entre cette ville et le triage Saint-Luc. Cependant, depuis les deux dernières années, c'est à la cour Alyth de Calgary que sont garés et entretenus les deux convois, lorsqu'ils ne sont pas en fonction. Le groupe Heritage du CP est logé au même endroit; ainsi, lorsque ces employés ne sont pas affectés à d'autres tâches, ils peuvent travailler à l'entretien des convois du Train du temps des Fêtes.

Les voitures de passagers insérées dans ces convois sont empruntées aux flottes d'Heritage CP et du Royal Canadian Pacific. Elles sont également garées et entretenues à Calgary. Il y a deux catégories de passagers à bord des trains :

- 1) Les voyageurs de jour qui sont principalement des employés et des retraités du CP, leurs familles et des invités, plusieurs provenant des communautés visitées par le train ;
- 2) Le personnel et les artistes qui logent à bord, en n'oubliant pas celui qu'on s'attend à voir sur la plateforme arrière du train : le Père-Noël.

Une voiture coach est requise pour la première catégorie de passagers et trois voitures-lits et de fonction pour la deuxième.

Deux locomotives AC4400CW (classe CFCP DRF-44), construites par la General Electric en 2004, sont requises. Depuis 2007, c'est la numéro 9815 qui est sélectionnée pour le convoi canadien et la numéro 9824 pour la version américaine. Les deux locomotives arborent la livrée du «castor» du CP. Durant le reste de l'année, elles sont affectées à des trains de marchandises, puis assignées à ces trains spéciaux durant la saison des fêtes puisqu'elles sont équipées d'attaches spéciales pour les affiches, les jeux de lumières, les drapeaux canadien et américain, sans oublier le sapin et une énorme couronne. Le rouge vif des locomotives se marie bien avec le rouge des wagons couverts décorés... sans oublier de

a wonderful festive colour!

Sometime near the beginning of November each year, the trains, each approximately 1,200 feet in length, are fully assembled in Calgary then forwarded to Montreal's St-Luc yard for any final tweaking after the journey from Western Canada and to attend to any final details prior to the launch of both trains from Montreal in late November – one heading south to the USA and the other west. Montreal's typical gray, rainy November days with temperatures hovering just above 0 provide an excellent test bed to ensure that all systems are functioning properly! Everything must be top notch as the trains will experience every possible type of weather in their three week journeys. Taking the Canadian train as an example; it can be late autumn or early winter in Southeastern Canada with temperatures hovering around 0, followed by the Prairies where midwinter conditions might prevail and then end with the Autumn-like temperatures of the West coast. After the preparations are complete, the Holiday Trains are ready to set out on their respective journeys. Traditional starting points have become Beaconsfield and Kahnawake, both in the Montreal area, for the Canadian and American trains respectively.

Since the “Holiday Train” program was first launched in 1999, it has raised \$9.5 million and 3.3 million pounds of food for local communities. The designated charitable organization at each stop collects cash and food donations for local distribution. Each organization is the beneficiary of a CPR donation as well. CP asks that attendees bring a non-perishable food or cash donation, and all donations stay within the community in which they're donated. Items like infant formula, canned meats, and spaghetti sauce are in particular demand for the millions of North Americans who turn to food banks each month. For many of the food banks, this one event represents the majority, or in some cases, their entire annual fundraising and is thus extremely important to the community as a whole which is most appreciative of CP's efforts.

A record of more than \$2 million and 300,000 pounds of food was raised in 2013. As part of what was raised during this year's Holiday Train, the Breakfast Club of Canada and Feeding America each received \$250,000 from CP in support of their national programs.

An integral part of each community stop is the entertainment. At each of 150 stops the stage is lowered from the specially re-designed boxcar for a short but spirited show by the performers on board...often under rather adverse conditions....cold, snow, or rain! Crowds range in size from a few hundred to in excess of 25,000 for the signature shows. Other than the signature shows, the largest crowd is always at Cottage Grove, a suburb of Minneapolis, Minnesota, where crowds can range from 10,000 to 15,000 people. Donations at this one stop range

mentionner que c'est une couleur qui inspire la fête!

Vers le milieu de novembre, les trains sont assemblés à Calgary pour former des convois d'environ 1 200 pieds (365,8 m) de longueur, puis se dirigent vers le triage Saint-Luc de Montréal où on effectue de petites modifications ou réparations de dernière minute, suite à la longue randonnée depuis l'ouest canadien. On ajoute les derniers détails avant leur lancement de Montréal à la fin de novembre. Ensuite, l'un se dirige vers l'ouest tandis que l'autre prend la direction des États-Unis. La météo typique de fin novembre à Montréal, c'est-à-dire un temps gris avec des températures avoisinant le zéro degré, constitue un excellent test de fiabilité pour les différents systèmes des trains. Tout doit être impeccable pour qu'ils puissent faire face aux rigueurs de la saison. Par exemple, dans la version canadienne, le train doit affronter un climat d'automne ou de début d'hiver dans le sud-est du pays avec des températures avoisinant le zéro tandis que dans les prairies, ce sera des conditions de milieu d'hiver qui pourront survenir puis un temps de fin d'automne sur la côte ouest. Après tous ces préparatifs, les trains sont enfin prêts pour leurs randonnées respectives. Les points de départ traditionnels sont respectivement Beaconsfield pour la version canadienne, et Kahnawake pour la version américaine, les deux localités étant situées dans la région montréalaise.

Depuis le début du programme en 1999, plus de 9,5 millions de dollars et 3,3 millions de livres (1,5 millions de kg) de nourriture ont été offerts aux communautés locales. Les organismes de charité désignés ont collecté l'argent et la nourriture à chaque arrêt pour les distribuer ensuite aux démunis des localités. Chacun de ces organismes est bénéficiaire des dons du CP. On demande d'apporter de la nourriture non-périssable et/ou de l'argent et on voit à ce que le tout soit distribué dans la même localité. Les items tels le lait synthétique pour bébé, la viande en conserve, la sauce spaghetti sont particulièrement appréciés par les millions de citoyens nord-américains qui se tournent vers les banques alimentaires à chaque mois. Pour plusieurs de celles-ci, cet événement constitue la principale, sinon la seule, campagne de financement annuelle.

Un record de deux millions de dollars et 300 000 livres (136 000 kg) sont collectés en 2013. Un montant de 250 000\$ est réparti entre le Club du petit déjeuner du Canada et le Feeding America par le CP, afin de soutenir leurs programmes à travers leurs pays respectifs.

Le spectacle fait partie intégrante des arrêts. Chaque fois, le panneau de scène est abaissé du wagon couvert converti, puis un court mais chaleureux spectacle est offert par les artistes de bord... parfois dans des conditions difficiles telles le froid, la neige et la pluie. L'assistance varie de quelques centaines à plus de 25 000 personnes. Le plus important rassemblement est à Cottage Grove en banlieue de Minneapolis au

from \$50 to \$70,000! More typical are the small rural stops in both Canada and USA where seemingly the entire town shows up for “the” social/entertainment event of the year. It's gratifying to see attendees, once toddlers themselves, now showing up as young adults to continue the tradition of giving! In 2013, the Canadian train featured Melanie Doane with special guests Doc Walker, Brothers Dubé, Crystal Shawanda, Jim Cuddy, and Matt Dusk. Of course jolly old St. Nick is sure to make an appearance! From the train rolling to a stop to pulling away from the community averages 45 minutes! Santa can often be found waving to the crowd from the brass rail of the open observation area of the rear car.

Over the years artists such as Johnny Reid, Tracey Brown, Valdy, and Willy Porter have been part of the festivity. Performers understand the valuable contribution of the trains to their communities and offer their services for far less than they would receive for their normal performances.

As 2013 represented the 15th year of the “Holiday Train” programme, three special signature events were held to celebrate the event and further raise awareness for hunger issues. Sheryl Crow, Sarah McLachlan, Tom Cochrane with Red Rider, The Tenors, Great Big Sea, Matt Dusk, Natalie MacMaster and Take 6 took part in the special celebrations in Hamilton on November 30th, Calgary on December 7th and Cottage Grove on December 14th. The shows at both Canadian venues were hosted by Peter Mansbridge.

After very successful tours in 2013, the Canadian train wrapped up its journey December 16th in Port Coquitlam, BC, while the U.S. train, after journeying across the U.S. Northeast and Midwest closed out its run December 19th in Weyburn, SK.

Having taken readers for a ride on the “Holiday Train” and given a brief backgrounder on the operation, it's now reasonable to ask, “What's the tie in with the spirit of train No. 21?” My younger years were spent living in the “railway community” of Montreal West that was literally surrounded on three sides by railways. The CPR's 4.6 mile double track Westmount Subdivision from downtown Windsor Station brought you to the four tracks at the Montreal West station. Here lines branching off southeast towards Saint John, NB, Boston and New York; west towards Vaudreuil, Ottawa and Toronto; north towards Mont Laurier and Ottawa via the “North Shore” through Lachute...and yes, east as well towards Trois-Rivières and Quebec City. CP's Adirondack Sub carried the train going south, north and east on Montreal West's west side. To spice things up, CN's Cornwall Sub ran along the southern edge of the town. In short this was a mecca for a young rail enthusiast as all points were readily accessible by bicycle.

In the years leading up to 1966, my maternal Grandfather had been a great help in aiding and abetting

Minnesota, où il y a régulièrement de 10 000 à 15 000 spectateurs. Les dons à cet endroit varient de 50 à 70 000\$! Dans les petites localités rurales, tant au Canada qu'aux États-Unis, le spectacle constitue l'événement socioculturel de l'année. Il est encourageant de voir que les enfants présents lors des débuts continuent la tradition, maintenant qu'ils sont devenus adultes! Les artistes canadiens de la version 2013 sont : Melanie Doane, avec Doc Walker comme invité spécial, Brothers Dubé, Crystal Shawanda, Jim Cuddy et Matt Dusk. Évidemment, le bon Père Noël ne manque pas de manifester sa présence. Environ 45 minutes s'écoulent entre l'arrivée du train dans une communauté et son départ de celle-ci! Le Père Noël peut souvent être vu s'appuyant sur la rambarde de cuivre de la plateforme d'observation à l'arrière du train et saluant la foule.

Au travers des années, des artistes tels que Johnny Reid, Tracey Brown, Valdy et Willy Porter ont participé à l'événement. Ces derniers, conscients de l'apport de ce train à leurs communautés ont offert leurs services pour des cachets de loin inférieurs à ceux qu'ils reçoivent normalement.

En 2013, le train célèbre son 15e anniversaire. Le convoi canadien termine son périple le 16 décembre à Port Coquitlam, C.-B., tandis que la version américaine cesse ses activités le 19 décembre à Weyburn, Saskatchewan, après avoir traversé les Nord-est et Midwest américains.

Chers lecteurs, après vous avoir fait connaître ce qu'est une randonnée à bord du Train du temps des Fêtes et de vous avoir fait découvrir brièvement l'arrière-scène des opérations, il est maintenant temps de vous révéler le sentiment qui me rattache au train numéro 21. J'ai vécu mes jeunes années dans l'environnement ferroviaire de Montréal-Ouest, littéralement entouré sur trois côtés par des lignes ferroviaires. Les deux voies de 4,6 milles (7,4 km) du CP de la subdivision Westmount partent de la gare Windsor et deviennent les quatre voies de la gare Montréal-Ouest. De là, elles communiquent en direction sud-est vers Saint John, N.-B., Boston et New-York; à l'ouest, vers Vaudreuil, Ottawa et Toronto; puis au nord, vers Mont-Laurier et Ottawa via la rive nord de l'Outaouais, en passant par Lachute... sans oublier la direction est vers Trois-Rivières et la ville de Québec. Les trains du CP se dirigeant vers le sud, le nord et l'est de Montréal-Ouest, côté ouest, empruntent la subdivision Adirondack. Pour pimenter les choses, la voie de la subdivision Cornwall du CN s'étend sur la limite sud de la ville. En résumé, c'est la Mecque pour un jeune amateur de chemin de fer puisque tous ces lieux sont accessibles en bicyclette.

Jusqu'en 1966, mon grand-père maternel devient une source d'inspiration et de complicité de mon intérêt pour les trains. Il organise des randonnées vers Sherbrooke, Trois-Rivières et Ottawa, tous les départs et

my interest in trains. He arranged trips to/from Sherbrooke, Trois-Rivières and Ottawa – all departing and arriving from Montreal West. A trip to Toronto, or for that matter any point on that line, remained out of reach as the options at Montreal West were limited to the late afternoon departure of the “pool” train, number 15 that switched over to CN at Dorval, 4.9 miles to the west, or overnight train No. 21, leaving Montreal West at 11:30pm. These schedules were not conducive to any “same day” out and back trip. Perhaps if CP's last Montreal-Toronto trains, the very short lived “Royal York” and “Chateau Champlain”, had lasted a bit longer than 3 months, I could have overcome the problem. The trip west on the Winchester remained ever elusive. In my mind as the years passed...that trip, a ride on the route of No. 21, was never going to happen.

The July-August 2014 issue of “Canadian Rail” provided some history of the line. Briefly CP began operating Toronto-Montreal trains in 1884. The Toronto-Peterborough-Perth section was completed by the Ontario & Quebec (O&Q) Railway in 1884, while the Perth-Smiths Falls section had been completed by CPR predecessor, the Brockville & Ottawa, in 1859. At the time the trains operated from Smiths Falls through Carleton Place, Ottawa and Lachute. In 1887 the O&Q completed the Winchester Subdivision from Smiths Falls to Mile End (near the present day Park Avenue station). Track was laid from what became Montreal West to Windsor Station in 1889. The line was fully double tracked between Montreal and Smiths Falls by 1910 and between Smiths Falls and Glen Tay by November 1911. The double track west of Smiths Falls was removed in 1982.

les arrivées se faisant de Montréal-Ouest. Les voyages vers Toronto, ou toutes autres destinations sur cette ligne, ne peuvent être considérés, puisque les départs se font en fin d'après-midi par le train partagé, c'est-à-dire le numéro 15 qui transfère sur la ligne du CN à Dorval, 4,9 milles (7,9 km) plus à l'ouest, ou par le train de nuit numéro 21 qui quitte Montréal à 23:30. Ces horaires ne permettent pas d'aller/retour dans la même journée. Le problème aurait peut-être pu être résolu si la courte période d'opération des derniers trains du CP entre Montréal et Toronto, le Royal York et le Château Champlain, avait dépassé trois mois. Le trajet vers l'ouest sur la subdivision Winchester est également inaccessible. Dans mon esprit, au fil des ans, ce voyage, un périple sur la route du numéro 21, n'allait jamais se produire.

Un article sur l'histoire de cette ligne paraît dans l'édition du juillet/août 2014 de Canadian Rail. En bref, on y raconte l'inauguration de la ligne entre Montréal et Toronto qui a lieu en 1884. Le segment Toronto/Peterborough/Perth est complété par le chemin de fer Ontario & Québec (O&Q) en 1884 alors que la partie Perth/Smiths Falls par le prédécesseur du CP, le Brockville & Ottawa, l'est en 1859. À l'époque, les trains en provenance de Smiths Falls transitent par Carleton Place, Ottawa et Lachute. En 1887, le O&Q achève la subdivision de Winchester entre Smiths Falls et le Mile End (près de l'actuelle gare Avenue du Parc). En 1889, on installe les voies entre Montréal-Ouest et la gare Windsor. La ligne est doublée entre Montréal et Smiths Falls en 1910 et entre Smiths Falls et Glen Tay en novembre 1911. Les deux voies à l'ouest de Smiths Falls sont enlevées en 1982.



The CPR's Holiday Train crosses the Mud Lake Trestle, which was featured in the July - August issue of Canadian Rail. Robert Heathorn

Le Train du temps des Fêtes du CPR traverse le pont à chevalets au-dessus du lac Mud décrit dans l'édition de juillet/août 2014 de Canadian Rail. Robert Heathorn

Prior to 1914 all traffic between Montreal and Toronto had used the O&Q, the original mainline through Peterborough. Work on the new line via Belleville, today's Belleville Subdivision, started in May 1912 from Trenton in both directions and was finished in June 1914, meeting the old O&Q main line at Glen Tay and Agincourt.

The new mainline via Belleville had superior grades and curvature allowing for ease of operation, longer freight trains and faster passenger trains. As traffic increased thought was given to double tracking west from Glen Tay, but this is extremely expensive and some of the territory was through the world's hardest rock. Instead, Centralized Traffic Control, a superior train movement system, was installed and fully implemented between Glen Tay and Agincourt by April 1961.

What of the CPR passenger service between Montreal and Toronto that had existed up until January 1966? Concurrent with the opening of the new line via Belleville in 1914, a daily overnight train with sleeping cars, numbered 37 and 38 began running between Montreal and Toronto. Beginning at the end of 1914, Nos. 19 and 22, The Canadian, running Montreal-Toronto-Detroit-Chicago via the Michigan Central tunnel started running via Belleville rather than the over the O&Q. Later this pair of trains was renumbered and renamed becoming No. 21, the Chicago Express, and No. 22, the Overseas. As the premier train between Montreal and Toronto, they often operated in multiple sections.

Competition with the CNR became very heated between Montreal and Toronto in the 1920's culminating with both railways designing high speed steam locomotives specifically for the Montreal-Toronto run. In the case of the CPR, it was the K1 class Northern's, numbers 3100 and 3101. These 4-8-4 types were built in the company's Angus Shops and delivered in 1928. They held down the overnight assignment between the two cities until diesels took over in early 1954.

With faster and more powerful locomotives, schedules on both railways became faster. The CPR's best time for the Montreal-Toronto run was 6 hours and 15 minutes. During the summer of 1931, No. 38, the "Royal York", covered the 124 miles between Smiths Falls and Montreal West in 108 minutes. The resulting start-to-stop average speed of 68.9 mph made it for a brief time in summer of 1931 the world's fastest scheduled train. The 6 hour 15 minute schedule would not be bettered until 1965 concurrent with the end of the pool agreement.

Ruinous competition and the onset of the Great Depression in 1929 hastened the end of the fast trains. In 1933, CP and CN agreed to sharply trim the number of passenger trains operating between Montreal and Toronto on account of the large reductions in travel. The system of "pool" trains cut costs while still providing a

Jusqu'en 1914, les trains entre Montréal et Toronto utilisent la ligne principale de l'O&Q en passant par Peterborough. La construction de la nouvelle ligne via Belleville, aujourd'hui la subdivision Belleville, commence en mai 1912 à partir de Trenton, dans les deux directions, et se termine en juin 1914, rejoignant l'ancienne ligne de l'O&Q à Glen Tay et Agincourt.

Cette nouvelle ligne a des rampes et des courbes plus aisées, facilitant le passage de convois de marchandises plus longs et de trains passagers plus rapides. Vu l'augmentation du trafic, on considère doubler la voie à l'ouest de Glen Tay mais le coût serait excessif car une partie du territoire est constituée de la roche la plus dure au monde. On décide plutôt d'installer un système de contrôle du trafic centralisé (CTC) entre Glen Tay et Agincourt en avril 1961.

Qu'en est-il de ce service pour passagers du CP entre Montréal et Toronto qui a persisté jusqu'en janvier 1966? Suite à l'ouverture de la nouvelle ligne via Belleville en 1914, un train de nuit avec voitures-lits, le no 37 dans un sens et le 38 dans l'autre, roule quotidiennement entre Montréal et Toronto. À partir de la fin de 1914, les trains 19 et 22, dénommés The Canadian, font le trajet Montréal/Toronto/Chicago via le tunnel du Michigan Central et passent dorénavant par Belleville plutôt que par l'O&Q. Plus tard, cette paire de trains est renumérotée et renommée le 21, Chicago Express, et le 22, Overseas. En tant que principaux trains reliant Montréal à Toronto, ils roulent souvent en plusieurs sections.

La compétition avec le CNR devient plus intense dans les années 1920 sur ce trajet entre Montréal et Toronto ce qui amène les deux compagnies à acquérir des locomotives à vapeur de haute vitesse spécifiquement pour ce trajet. Dans le cas du CP, ce sont les Northern de classe K1 numérotées 3100 et 3101. Ces locomotives de type 4-8-4, livrées en 1928, sont construites aux ateliers Angus, propriété du chemin de fer. Cette assignation sur le train de nuit entre ces deux villes prend fin au début de 1954 avec l'arrivée des locomotives diesels.

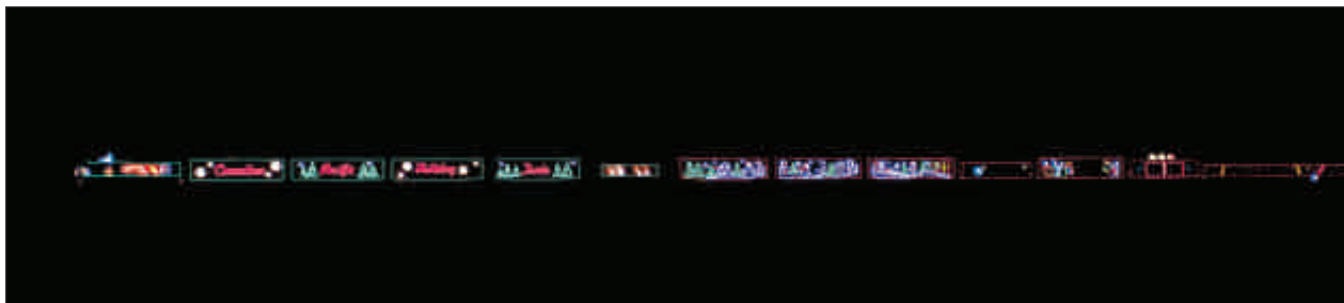
Avec l'utilisation de locomotives plus puissantes et rapides par les deux compétiteurs, les temps de parcours sont évidemment réduits. Le meilleur temps entre Montréal et Toronto pour le CP est de 6 heures et 15 minutes. Durant l'été 1931, le numéro 38, Royal York, couvre la distance de 124 milles (200 km) entre Smiths Falls et Montréal-Ouest en seulement 108 minutes. Avec une vitesse moyenne de 68,9 mi/h (110,9 km/h), ce train devient, pour une brève période au cours du même été, le plus rapide au monde. Le temps de 6 heures et 15 minutes à l'horaire ne fut pas amélioré avant 1965, année où prit fin l'entente de trains partagés.

Cette ruineuse compétition et la crise économique de 1929 mettent fin à l'ère des trains rapides. En 1933, le CP et le CNR s'entendent pour se partager le



On November 27, 2013 a large and enthusiastic crowd ignored the frigid weather conditions at Smiths Falls, Ontario and extended a warm greeting to the entertainers travelling with Canadian Pacific's 15th annual Canadian Holiday Train. Pictured on stage in mid-performance mode was singer-songwriter James Gordon "Jim" Cuddy. Entertainers like Jim would give over 130 free concerts from the open-door stage cars of both of the Company's holiday trains. Raymond Farand

En ce 27 novembre 2013, une grande foule enthousiaste se rassemble à Smiths Falls, ignorant le froid, pour accueillir chaleureusement les artistes lors de la 15e édition du Train du temps des Fêtes. On aperçoit sur la scène l'auteur-compositeur James Gordon "Jim" Cuddy. À l'instar d'autres artistes, il participera bénévolement à plus de 130 représentations sur les scènes des deux Trains du temps des Fêtes de la compagnie. Raymond Farand



On November 27, 2010, Canadian Pacific engine CP 9815 lead the 15-car Canadian Holiday Train westward on the Winchester Subdivision at mileage 70.2 near Avonmore, Ontario. As the train traversed an empty farm field it appears to be suspended in a sea of blackness. All along the subdivision in communities such as St-Clet, Apple Hill, Monkland, Avonmore, Chesterville, Winchester, Mountain and Merrickville, residents gathered next to the right-of-way to view the train's passing. Raymond Farand

En ce 27 novembre 2010, la locomotive du CP no 9815 est en tête des 15 wagons et voitures du Train du temps des Fêtes à la borne 70.2, à l'ouest de la subdivision Winchester près d'Avonmore, Ontario. Alors qu'il traverse une terre d'une ferme abandonnée, le convoi semble suspendu dans les ténèbres de la nuit. Tout au long de la subdivision, les citoyens des localités telles que St-Clet, Apple Hill, Monkland, Avonmore, Chesterville, Winchester, Mountain et Merrickville, se rassembleront pour voir défiler le train. Raymond Farand



The Old Port district of Montreal played host to the 11th annual Canadian Holiday Train on November 28th, as Canadian Pacific launched its 2009 fund-raising campaign in support of local food banks across Canada and the U.S. Northeast and Midwest. The kick-off entertainment event at Place des Vestiges, a park located along the south side of rue Saint-Paul in front of the Marché Bonsecours National Historic Site. Soon the area would be filled with hundreds of spectators interested in supporting Canadian Pacific's charity effort. The market building, with its festively illuminated two-storey dome and Renaissance-styled architecture, provided an elegant backdrop for the festively-decorated consist. Raymond Farand

Le 28 novembre 2009, le Vieux Port de Montréal est l'hôte de la 11e édition du Train du temps des Fêtes canadien alors que le Canadien Pacifique lance sa campagne de levée de fonds pour supporter les banques alimentaires au travers le Canada et les États-Unis. L'événement se déroule à la Place des Vestiges, un parc situé sur le côté sud de la rue St-Paul en face du site historique national du Marché Bonsecours. Bientôt, l'espace sera occupé par des centaines de spectateurs intéressés à supporter l'effort caritatif du Canadien Pacifique. L'édifice du marché, avec ses deux étages illuminés et son dôme de style Renaissance, produit un bel effet derrière le convoi, lui-même illuminé. Raymond Farand



The Holiday Train has just departed the Beaconsfield, Quebec show on a cold and blustery November 27th, 2010. Santa is still out on the open platform of business car, "Van Horne" waving to young and old on adjacent Elm Avenue. Stephen Wray

En ce 27 novembre 2010, le Train du temps des Fêtes vient de quitter Beaconsfield, Québec, sous le froid et la poudrière. Père Noël est sur la plateforme ouverte de la voiture de fonction Van Horne saluant jeunes et vieux sur l'avenue Elm toute proche. Stephen Wray

continued on page 276

Stan's Photo Gallery

November - December 2014

By Stan Smaill

Version française : Luc Hamilton



Les photos de Stan

Novembre - Décembre 2014

Par Stan Smaill

Version française : Luc Hamilton

Two of Canada's great railway photographers James Brown (left) and Peter Cox work in tandem from a signal platform at Tomiko, Ontario which is located at mileage 27.3 on the Temagami Subdivision of the Ontario Northland Railway on September 15, 1963. This practice is strictly forbidden today! Peter Cox collection

Deux des meilleurs photographes du rail au Canada sont au travail le 15 septembre 1963 sur la plateforme d'un mât de signalisation à Tominko, Ontario, au point milliaire 27,3 de la « sub » de Temagami de l'Ontario Northland. James Brown, à gauche, et Peter Cox peuvent alors faire ce qui est totalement interdit de nos jours : monter dans un mât de signalisation! Collection Peter Cox

Peter Cox, West Coast Railway Association's first President, lifelong rail enthusiast, railroader and photographer, passed away in Edmonton on October 18, 2013. He was one of Canada's best railway photographers. Peter was also an accomplished writer who compiled *Locomotives From London*, the landmark locomotive history of General Motors Diesel in London, Ontario. The hobby and Canada's railway preservation movement has lost a great supporter.

Peter Albert Cox was born in Winnipeg, Manitoba on January 31, 1938. His father worked for the CNR after several postings in western Canada, the family finally settled in Vancouver where he completed high school and went to work for the CNR as a trainman/conductor. He married Anne in 1969 in New Westminster, BC inheriting nine siblings after having been an only child. Shortly thereafter he was promoted to trainmaster and was assigned to Prince George, BC.

They had their first daughter Marion prior to the move then three years later Valerie was born completing the family.

Three years later Peter was transferred to Edmonton where they resided thereafter. Peter joined the Edmonton Radial Railway Society and logged well over 8000 hours volunteering for the ERRS over many years! Peter eventually moved over to Via Rail and as a Trainmaster/Master Mechanic.



Valérie Cox

Peter Cox est décédé à Edmonton, Alberta, le 18 octobre 2013. C'était un amateur du monde ferroviaire. Il fut le premier président de la West Coast Railway Association. Il était cheminot de métier et aussi l'un des meilleurs photographes du rail au Canada. Nous lui devons le livre *Locomotives from London*, une histoire très bien faite du constructeur de locomotives General Motors Diesel de London, Ontario. Le mouvement de préservation ferroviaire canadien a perdu l'un de ses plus importants adeptes.

Peter Cox est né à Winnipeg, le 31 janvier 1938. Son père travaillait pour le CN : après avoir été en poste dans de nombreuses localités de l'ouest canadien au cours de sa carrière, il déménagea sa famille à Vancouver où son fils, Peter, termina ses études et entra au service du CN comme agent/percepteur de train. En 1969, Peter s'est marié à New Westminster, C.-B., avec Anne, qui avait neuf frères et sœurs, alors que lui avait été fils unique. Peu après son mariage, il fut promu chef de train et fut posté à Prince George, C.-B.

Avant de déménager, ils ont eu une première fille, Marion, puis trois ans plus tard, Valérie vint compléter la famille.

Trois ans plus tard, Peter fut posté à Edmonton où ils demeurèrent pour de bon. Il devint membre de l'Edmonton Radial Railway Society (ERRS) pour laquelle il se dévoua pendant plus de 8000 heures. Il a fini sa carrière

He retired in his early 50's, he then had plenty of time to keep volunteering with ERRS as well as indulging in another of his passions which was photography.

This Photo Gallery celebrates Peter Cox the photographer. Special thanks are due to James Brown who began the process of digitizing the Peter Cox slide collection some time ago and who helped with the selection of these images.

All aboard!

chez VIA Rail comme chef de train et maître-mécanicien.

Ayant pris sa retraite alors qu'il n'était qu'au début de la cinquantaine, il a pu alors consacrer beaucoup de temps comme bénévole à la ERRS tout en satisfaisant une autre de ses passions qui était la photographie.

Cette galerie de photos célèbre Peter Cox, le photographe. Des remerciements spéciaux sont dus à James Brown qui a mis sur support numérique les diapositives de la collection Peter Cox et qui nous a aidé à sélectionner ces images.

En voiture!

Meet at Yoho! Brake shoe smoke wafts from the freight car wheels of a westbound CPR freight as GP9 8673 takes the siding at Yoho, British Columbia on March 20, 1964. Holding the main is an eastbound train headed up by a CLC built, Fairbanks-Morse C-Liner. Majestic Mount Stephen looms in the background as the eastbound waits for the westbound to clear.



Une rencontre à Yoho! Le 20 mars 1964, de la fumée monte des freins des roues d'un train de marchandises du CPR en direction ouest alors qu'à sa tête, la GP9 8673 rentre sur la voie d'évitement à Yoho, Colombie-Britannique. Sur la voie principale, le train en direction est, tracté par une diesel C-Liner Fairbanks-Morse, attend que la voie devienne libre. À l'arrière-plan, l'imposant Mount Stephen domine cette scène.



Another CPR C-Liner – this time ex CLC demonstrator 4065 assisted by two GP9's is eastbound in BC's Fraser Canyon at Yale, on May 18, 1963. Companion CLC demonstrator 4064 burned in an engine fire at mile 64 of the CPR Thompson Subdivision on July 14, 1969. The 4065 survives in storage awaiting restoration at the Canada Science and Technology Museum in Ottawa, Ontario.

Une autre locomotive C-liner du CPR, cette fois la 4065, ex-démonstratrice de la CLC, est assistée par deux GP9 en direction est à Yale, dans la vallée du Fraser, en C.-B., le 18 mai 1963. Une autre locomotive de démonstration, la 4064, a brûlé suite à la prise en feu de son moteur, le 14 juillet 1969, sur la « sub » de Thompson. La 4065 existe toujours et elle attend d'être rénovée au Musée des sciences et de la technologie du Canada, à Ottawa.



Canada had only two GP30s: the CPR 8200 and 8201. They were considered to be the forerunners of a new line of second generation General Motors diesel locomotives in early sixties. Peter was lucky enough to catch both the GP30's on the same train at Winnipeg on September 20, 1963. They were soon renumbered to 5000 and 5001. The 5000 is preserved at the Alberta Railway Museum near Edmonton, Alberta.

Il n'y a eu que deux locomotives de type GP30 au Canada : les 8200 et 8201 du CPR. Au début des années 1960, on les a considérées comme les précurseurs de la deuxième génération de locomotives diesel du constructeur General Motors. Peter a été très chanceux de pouvoir photographier ces deux locomotives tractant un même train à Winnipeg, le 20 septembre 1963. Peu après, elles furent renumérotées 5000 et 5001. La 5000 est dans la collection du Alberta Railway Museum, près d'Edmonton, Alberta.

CPR 4000, a 1949 ALCO built FA1, poses for Peter at St Luc Yard in Montreal on June 28, 1962. The 4000 and others in the series were the first freight cab road units built for the CPR. They were first deployed on the Montreal-Wells River line, one of the initial territories on the system to employ diesel locomotives. The distinctive roof mounted number board and one of the 4000's Alco builders plates are in the three-dimensional collection at Exporail.

La locomotive diesel 4000 du CPR, une FA1, construite par ALCO en 1949, est photographiée par Peter à la cour de triage de Saint-Luc à Montréal, le 28 juin 1962. Celle-ci était la première d'une série de diesels pour voies principales achetée par le CPR. Elles ont amorcé leur carrière sur la ligne Montréal-Wells River, l'une des premières lignes à utiliser la traction diesel. Les numéros lumineux ainsi que la plaque du constructeur font partie de la collection d'Exporail.





CPR 8921, a 2400 horsepower RSD17 built by MLW in 1957, is pictured in transfer service at Place Viger in Montreal on June 25, 1962. CPR assumed ownership of this unit in September 1959 after it made demonstration trips on the CPR, CNR and PGE.

La 8921 de 2400 hp et de type RSD17 du CPR est en service de transfert à la Place Viger à Montréal, le 25 juin 1962. Construite par MLW en 1957, elle fut achetée par le CPR après qu'elle eut servi comme démonstratrice sur le CPR, le CNR et le PGE.



PGE 624 is the same unit as the abovementioned CPR 8921. On June 18, 1958, it was in North Vancouver demonstrating on the Pacific Great Eastern Railway. This unit survives today as CP Rail 8921 at the Elgin County Railway Museum in St. Thomas, Ontario.

Avant de devenir la 8921 du CPR, la locomotive RSD17 est photographiée à North Vancouver, le 18 juin 1958. Elle portait alors la livrée du PGE et le numéro 624. On la trouve maintenant dans la collection du Elgin County Railway Museum, à St. Thomas, Ontario.



CNR F3 9000, with an F7 mate still painted in the green and yellow freight cab unit paint scheme, is near New Westminster, BC on April 23, 1965. The 9000 – Canada's first freight cab diesel unit – was built by EMD at La Grange, Illinois in 1948. Today, it resides at the Alberta Railway Museum.

La F3 9000 du CN, en compagnie d'une F7 qui porte l'ancienne livrée vert et jaune du CNR, passe à New Westminster, C.-B., le 23 avril 1965. La 9000, première diesel pour voies principales en service de marchandises au Canada, fut construite par EMD à La Grange, Illinois, en 1948. Elle réside maintenant au Alberta Railway Museum.

CNR F7 9110 and notable second unit 4824 cross the Thompson River at Lytton, B.C. on June 29, 1963. The 4824 is notable in that it is a GP7m that was rebuilt from components of wreck-damaged CNR F39005.

La F7 9110 du CNR est en tête d'un train qui traverse la rivière Thompson à Lytton, C.-B., le 29 juin 1963. Elle est suivie par la 4824 qui est remarquable par le fait qu'elle est une GP7m qui fut reconstruite à partir de composants de la F3 9005 endommagée lors d'un accident.





CNR GE 44 tonner No. 1 is at Redditt, Ontario on August 23, 1959. Originally numbered 7751 when constructed in 1947, it was built with MU capability. Companion unit No 2 is preserved today at the Musquodoboit Harbour Museum near Halifax, Nova Scotia.

La diesel no 1 du CNR, une General Electric de 44 tonnes, est à Redditt, Ontario, le 23 août 1959. Numérotée 7751 lors de sa fabrication en 1947, on lui avait donné la capacité de travailler en équipe avec la no 2, qui fait maintenant partie de la collection du Musquodoboit Harbour Museum, près d'Halifax, N.-É.



In 1956, the CNR placed a follow-up order with General Electric for three additional 44 tonners. Photos of CNR 44 tonners operating in multiple are rare, yet Peter caught Nos. 4 and 5 switching the barge Canora at Point Ellice in Victoria, B.C. on June 24, 1961.

En 1956, le CN avait acheté trois autres locomotives de 44 tonnes chez General Electric. Il y a peu de photos les montrant travaillant en équipe. Peter a réussi à photographier les nos 4 et 5 en train de charger des wagons sur la barge Canora à Point-Ellice, près de Victoria, C.-B., le 24 juin 1961.



More Canadian centre cabs. Vancouver Wharves 25 is a GE 80 tonner built in March 1947 as National Harbours Board No 1. In January 1953 it became CNR 74, then Vancouver Wharves 25 in May 1966. It was donated to the West Coast Railway Association in 1989.

Une autre locomotive canadienne à cabine centrale! Cette fois-ci, il s'agit d'une GE de 80 tonnes qui a été construite en mars 1947 pour le Conseil des ports nationaux, leur no 1. En 1953, elle devint la no 74 du CNR puis, en mai 1966, la no 25 du Vancouver Wharves. Elle fut donnée en 1989 à la West Coast Railway Association.

Montreal Yard, September 24, 1963. CNR 1659 and companion unit 1656 both still displayed the green and yellow livery they were delivered in. These H12-44 units were the last motive power received by the CNR from the Canadian Locomotive Company in Kingston.

Le 24 septembre 1963, la 1659 du CNR et sa compagne, la 1656, arborent toutes deux leurs livrées vert et jaune d'origine à la cour de triage Montréal. Ces locomotives de type H12-44 furent les dernières diesel achetées par le CNR à la Canadian Locomotive Company de Kingston, Ontario.





CNR RS3 3003, in the company of companion unit 3006, was caught by Peter at Spadina Street shop in Toronto on July 6, 1961. It was still displaying the CNR maple leaf nose herald with which it was delivered. This unit was built by MLW in 1953 as CNR 7836, it was renumbered in 1954 as 1806, and it finally became 3006 in 1956!

La RS3 3003 et sa compagne, la 3006, sont photographiées par Peter aux ateliers de la rue Spadina à Toronto, le 6 juillet 1961. Elles portent toujours leurs livrées originales avec la feuille d'érable sur l'écusson du CNR. À sa sortie des usines MLW en 1953, cette unité portait le no 7836, puis elle fut renumérotée 1806 en 1954 pour finalement devenir la 3006 en 1956!



The Peter Cox slide collection is one of the best treasure troves of Canadian first generation diesel images in colour. CNR RS3 3901 was shot at the Point St. Charles Diesel and Electric Shop in Montreal on June 27, 1962 where it awaits assignment as part of the CNR passenger unit pool. The 3901 was originally built for the Central Vermont as No. 1859 in 1954.

La collection de diapositives de Peter Cox est un véritable trésor de photos couleur de la première génération des locomotives diesel. Ici, la RS3 3901 du CNR est aux ateliers de Pointe-Saint-Charles à Montréal, le 27 juin 1962, où elle attend d'être appelée pour tracter un train de passagers. Elle avait été construite au départ pour le chemin de fer Central Vermont avec le no 1859, en 1954.



Resplendent in its fresh olive green and yellow paint, Grand Trunk GP9 4559 is at Montreal Yard on September 25, 1963. The 4400, 4500 and 4900 series Geeps basically dieselized the Grand Trunk New England lines by the mid fifties.

Resplendissante dans sa livrée vert olive et jaune fraîchement peinte, la GP9 4559 du Grand Trunk est à la cour de triage Montréal, le 25 septembre 1963. Dès le milieu des années 1950, ces Geeps des séries 4400, 4500 et 4900 avaient complètement chassé la vapeur sur les lignes du Grand Trunk en Nouvelle-Angleterre.

Peter Cox worked for a time as a trainman at the CNR Vancouver Terminals where usually two SW1200RS units would bracket a single G8. There were exceptions such as this day when CNR G8 851 led companion unit 854 and SW1200RS 1341. None of the standard gauge CNR G8 units received the 1961 new CN colour scheme.

Peter Cox a travaillé quelque temps comme serre-freins au Vancouver Terminals du CNR. À cette époque, on utilisait habituellement deux locomotives de type SW1200 avec une G8 en milieu d'attelage. Cette fois-ci, deux G8, les 851 et 854, sont accouplées en avant d'une seule SW1200, la 1341. Aucune des G8 d'écartement standard ne fut repeinte à la nouvelle livrée de 1961 du CN.





Great Northern Railway E7 507 has the Winnipeg Limited, train No. 7, on the move near Fort Rouge, Manitoba in the CNR Winnipeg Terminals on October 8, 1960. CNR 2-8-0 2179 is well in the clear as the colourful streamliner passes with two working Railway Post Office cars.

La E7 507 du Great Northern Railway, en tête du train no 7, le Winnipeg Limited, traverse les Winnipeg Terminals du CNR, près de Fort Rouge, Manitoba, le 8 octobre 1960. La 2-8-0 2179 du CNR est bien à l'écart alors que ce train profilé haut en couleur passe avec deux wagons postaux.



Former London and Port Stanley G12 No. 992 is seen at St. Thomas, Ontario on October 25, 1967. Larger than a CNR 850 series G8, the G12 991 and companion unit 992 were used to dieselize the Ontario interurban railway in the mid 1950s. After retirement, the 991 and 992 became a parts source for the narrow gauge G8 units still running in Newfoundland.

La G12 992 du CN, ex-London and Port Stanley, est à St-Thomas, Ontario, le 25 octobre 1967. Plus grosse qu'une locomotive de série G8, elle, et sa compagne, la 991, avaient remplacé les locomotives électriques en service interurbain en Ontario au milieu des années 1950. Après leur mise à la retraite, elles servirent de sources de pièces de rechange pour les G8 à voie étroite qui circulaient encore à Terre-Neuve.



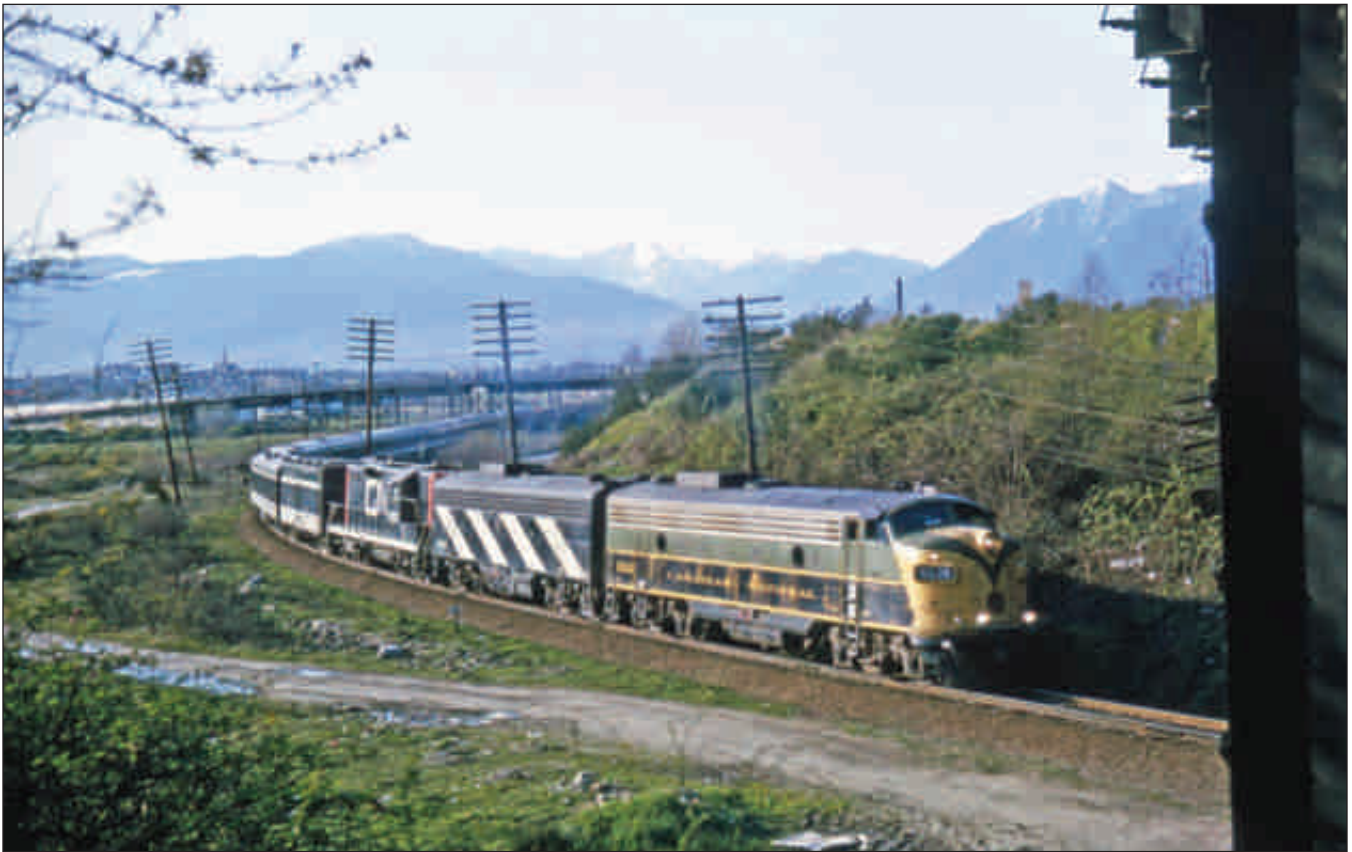
F units at rest. Peter Cox began his railway career at the CNR diesel shop in Vancouver. On August 19, 1962, F7 9142 and FP9 6519 pose for him displaying the unique CNR style ditch lights used between Vancouver and Jasper, Alberta. This was long before ditch lights were required by federal mandate on all Canadian road locomotives.

Des unités F au repos. En début de carrière, Peter Cox a travaillé aux ateliers diesel du CNR à Vancouver. Le 19 août 1962, la F7 9142 et la FP9 6519 posent pour lui montrant leurs phares, uniques au CNR, pour l'éclairage des bas-côtés des voies entre Vancouver et Jasper, Alberta. Ceci était bien longtemps avant que de tels phares ne soient rendus obligatoires par Transport Canada sur toutes les locomotives de voie principale au pays.

CNR lightweight GP9 4115 has a West Coast Railway Association excursion in tow as it crosses the Sumas River lift bridge on August 8, 1964. Peter was the Trip Director for the WCRA and organized many rail enthusiast excursions including this one, which featured ex CPR wooden business car British Columbia on the rear.

La GP9 4115 du CNR est en tête d'une excursion de la West Coast Railway Association alors qu'elle traverse le pont-levis sur la rivière Sumas, le 8 août 1964. Peter était le directeur des excursions de la WCRA et il a organisé de nombreux trains d'excursions pour amateurs ferroviaires, dont celui-ci, qui comprenait, à sa queue, la British Columbia, une voiture d'affaires en bois ayant appartenu au CPR.





Both ditch lights and classification lights are on as CNR FP9 6539 leads what appears to be an advance Super Continental eastward on the beautiful evening of April 12, 1964 just east of Vancouver.

Par cette belle soirée du 12 avril 1964, juste à l'est de Vancouver, les phares d'éclairage des bas-côtés de la voie et les lumières de classification sont tous allumés sur la FP9 6539 du CN qui tire vers l'est ce qui semble être la première section du Super Continental.



CPR RDC-1 9054 operating as a passenger extra emerges from the Malahat tunnel on the CPR's E&N Victoria Subdivision on October 20, 1963. The occasion was a WCRA excursion organized by Peter.

En tant qu'extra de passagers, l'autorail RDC-1 9054 du CPR sort du tunnel Malahat sur sa « sub » Victoria de l'E&N, le 20 octobre 1963. L'occasion était une excursion de la WCRA organisée par Peter.



Until the mid-eighties and well into the CN-VIA era, the famous Northern Alberta Railways mixed train between Edmonton and Waterways operated with RPO-Baggage car 7856. Built by Canadian Car and Foundry in 1948 as NAR 1460, and of obvious CPR design, the car became CN 7856 in 1985. It is now preserved at the Alberta Railway Museum near Edmonton, Alberta.

Jusqu'au milieu des années 1980 et bien en deçà de l'ère CN-VIA, le train mixte du Northern Alberta Railway, entre Edmonton et Waterways, utilisa le wagon postal et messagerie no 7856. Construit par la Canadian Car & Foundry, en 1948, en tant que no 1460 du NAR et de conception typique du CPR, il devint le 4856 du CN en 1985. Il est maintenant préservé au Alberta Railway Museum, près d'Edmonton, Alberta.

The Century mark! In his role as a CNR Trainmaster and trainman, Peter rode many miles in locomotive cabs. The BARCO speed recorder shows an even one hundred miles per hour somewhere on an unidentified passenger F unit. Highball!

Cent milles à l'heure! En tant que chef de train, Peter a roulé bien des milles dans les cabines de commande des locomotives. En quelque part, sur une diesel de train de passagers de type F non identifiée, il a pris cette photo du compteur BARCO qui indique exactement 100 m/hr. Ça gaze!



CPR Selkirk 5935's 65th Anniversary

By Stan Smaill

Version française : Michel Lortie

65^e anniversaire de la Selkirk 5935

Par Stan Smaill

Version française : Michel Lortie



The last new standard gauge steam locomotive built for a Canadian railway was built in March 1949 by Montreal Locomotive Works and was Canadian Pacific Railway Selkirk 5935. A prized exhibit at Exporail, the Canadian Railway Museum (CRM), the 5935 turns 65 this year and its birthday brought to mind another anniversary celebrated on behalf of this engine over forty years ago

In 1973, CPR 5935 celebrated ten years as a preserved engine in the CRHA collection. Your Photo Editor had just become the Supervisor of Train and Yard Operations at the CRM. After a brief discussion of the birthday plans for 5935 with Mechanical Supervisor Peter Layland and Track Supervisor Charles DeJean, it was agreed that the 5935 would emerge from covered display in old Building 1 for outside photographs.

We would also enhance the occasion by having all volunteers on duty that Saturday in June 1973 'decorate' the Selkirk by installing themselves on the left side running board.

The results you see in these photos on the opposite page. Decorating 5935 from left to right are Stan J. Smaill, Peter Layland, Paul Bown, Charles DeJean, Ken DeJean, Ivan Emond, John Dermot Kenny, Roger Traviss, Dave Nash, John Presley, Chris Seton and Dana C. Andrews.

Photos Smaill Collection; Group photo by Brenda Fahey

La Selkirk 5935 du Canadien Pacifique fut la dernière locomotive à vapeur, à écartement standard, construite pour un chemin de fer canadien, en mars 1949, par la compagnie Montreal Locomotive Works. Pièce prisée d'Exporail, le musée ferroviaire canadien (MFC), la 5935 aura 65 ans cette année et son anniversaire nous rappelle un autre événement la concernant, il y a plus de quarante ans.

Fin 1973, la CPR 5935 célébrait ses dix ans en tant que locomotive de la collection de l'ACHF. Votre éditeur photo venait tout juste d'être nommé superviseur des opérations ferroviaires et de triage au MFC. Après une brève discussion sur les plans d'anniversaire de la 5935 avec le superviseur de la mécanique, Peter Layland, et le superviseur de l'ingénierie de la voie, Charles DeJean, il a été convenu que la 5935 sortirait du vieux bâtiment 1 pour la prise de photographies à l'extérieur.

Nous voulions également rehausser l'occasion en «décorant» la Selkirk avec tous les bénévoles présents en ce samedi de juin 1973. Ils se sont placés sur le marchepied du côté gauche de la locomotive.

Voyez les résultats sur les photographies de la page opposée. Décorant la 5935, de gauche à droite: Stan J. Smaill, Peter Layland, Paul Bown, Charles DeJean, Ken DeJean, Ivan Emond, John Dermot Kenny, Roger Traviss, Dave Nash, John Presley, Chris Seton et Dana C. Andrews.

Photos de la collection Smaill. Photo de groupe par Brenda Fahey.



The Bowen look. Chief of motive power and rolling stock H. B. Bowen pioneered the streamlining of many CPR steam locomotives, it culminated with 5935, the last of the breed! CPR Archives

Le <look> Bowen. H. B. Bowen, chef du matériel de traction et du matériel roulant, a été le pionnier de l'aérodynamisme pour plusieurs des locomotives à vapeur du Canadien Pacifique et ayant comme point culminant la 5935, la dernière de sa génération!



N. R. Crump, Operating Vice-President and H. B. Bowen, Chief of Motive Power and Rolling Stock examine the 5935 on delivery day at Montreal Locomotive Works. CPR Archives

N. R. Crump, vice-président des opérations et H. B. Bowen, chef du matériel de traction et du matériel roulant, examinent la 5935 le jour de sa livraison par la Montreal Locomotive Works



Brand new Selkirk 5935 returning from its test run to Smiths Falls was photographed at Beaconsfield, Quebec in 1949. Note the van immediately behind the locomotive to house the mechanical staff who were evaluating the locomotive. Stan J. Smail collection, photographer unknown

La Selkirk 5935, flambant neuve, revenant de son essai à Smiths Falls, fut photographiée à Beaconsfield, Québec, en 1949. Remarquez le fourgon de queue derrière la locomotive qui abritait le personnel du département de la mécanique évaluant celle-ci. Collection Stan J. Smail, photographe inconnu

The Selkirks only lasted a mere four years in Rocky Mountain service, their intended territory. By 1953 they were moved east and based out of Calgary, Alberta where they worked east to Medicine Hat and north to Red Deer. In October 1953, three ten-coupled locomotives were photographed at Medicine Hat; simmering to the left is T1c 5935, centre is S2a 5811 and to the right T1a 5905. John Barras Walker collection / D. F. Shaw, Railroad Memories collection



L'exploitation des Selkirks dans leur territoire prévu des Montagnes Rocheuses n'aura duré que quatre ans. Dès 1953, elles ont été déplacées à l'est et basées à Calgary, Alberta, d'où elles roulèrent vers l'est jusqu'à Medicine Hat et vers le nord jusqu'à Red Deer. En octobre 1953, trois locomotives «ten-coupled» sont photographiées à Medicine Hat. À gauche, la T1c 5935, attendant son heure; au centre, la S2a 5811 et à droite, la T1a 5905. Collection John Barras Walker / D. F. Shaw, Collection Railroad Memories

Last of the line - Giant of the Rails

To the inexperienced eye it seemed to be only a routine freight movement. Just a big engine pulling a long train across the Canadian Pacific's main rail line from Montreal to Smiths Falls, Ontario.

But most railwaymen would have murmured, "Well, there she goes—the last of her breed. Goin' through her paces before she tackles the 'Big Hill'."

The engine was CPR's 5935, a giant oil burning Selkirk, expected to be the last steam locomotive acquired by Canadian Pacific, with diesels the thing of the future. Slated for service between Calgary and Revelstoke, the locomotive was being tested in operation before final acceptance by the Company.

Constructed by Montreal Locomotive Works, 5935 is the 36th of a class of locomotives that are the biggest in the British Empire. Streamlined to perfection and boasting 10 driving wheels, 5935 is capable of pulling 700 tons through the Rockies, but on the relatively flat countryside between Montreal and Smiths Falls she can handle over eight times that weight.

On this particular day she had almost a mile of freight cars spread out behind her, 84 of them to be exact, and only two were empties. The load totalled 4,490 tons, and she took it easy over the 120-mile run from Montreal's Sortin yards to the Eastern Ontario railcentre.

Two experienced engineers were riding the steam snorting giant besides Engineer H. A. Wynne, of

Smiths Falls, who was actually operating the controls.

Seated beside the engineer in the spacious cab was 72 year-old Albert Amsden, travelling engineer with the Montreal Locomotive Works, whose experience with engines dates back to the days of the wood-burners.

Throughout the trip his trained eye was peeled on the valves and registers in the cab, making sure that the last of the Selkirks was functioning properly in every respect.

W. J. Creighton, of Ottawa, locomotive road foreman for the Quebec district of the CPR sat comfortably in his cupola throne. His van was riding directly behind 5935. His trained ear could pick up the slightest effort expanded by the engine when starting up a grade, but mostly he just remarked: "Clear block" or "Feel that power!"

At St. Clet and Chesterville, the engine stopped for a thorough inspection by the three engineers. Each time they went over her with a fine tooth comb, and each time they seemed pleased to report "Everything OK!"

Once again at Smiths Falls they searched for defects, but not one could be found. The 5935 had come through. Within a matter of days she would be stripped down and sent west deadhead, ready to conquer the 'Big Hill'!

Canadian Pacific Spanner, April-May 1949

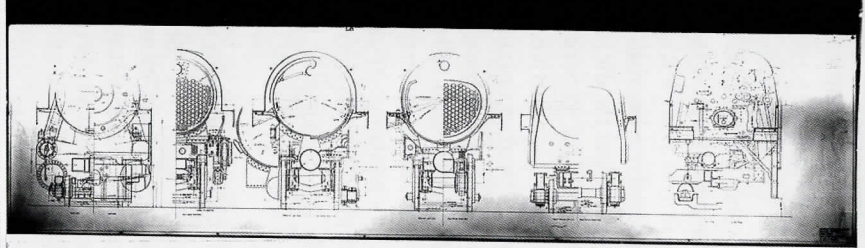
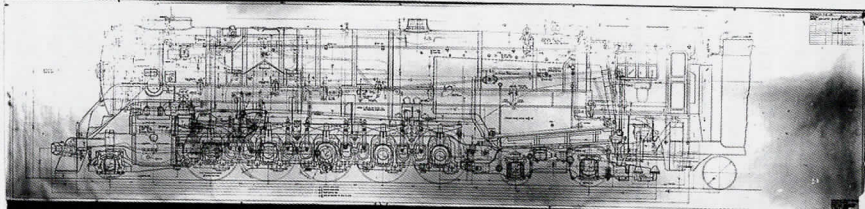
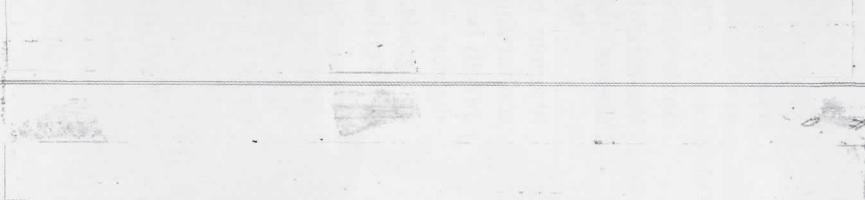
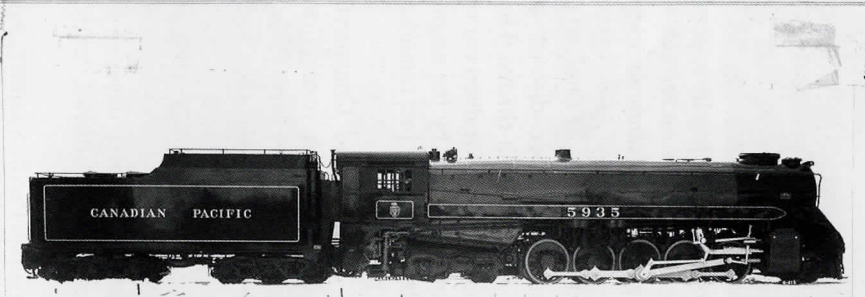
AMERICAN LOCOMOTIVE COMPANY

MONTREAL

WORKS

Shop Nos. 76221 To 76226 INCL.
 Road Nos. 5930 To 5935 INCL.
 Shipment FEBRUARY + MARCH 1949

ORDER Q415
 ROAD CLASS T1-C
 SPECIFICATION No. C.P.R. L-151 Drawing No. J-354-346
 TYPE 210-45- ROAD CANADIAN PACIFIC RY.



GENERAL DIMENSIONS

Gauge	4'3 1/2"
Fuel	OIL
Weight on drivers in Running Order	311200
" on Truck	35500
" on Trailers	112300
" of Engine in Running Order (in Red)	449000
" of Tender in Running Order	283500
" of Eng. and Tend. in Running Order	732500
" of Engine Empty	407200
" of Tender Empty	122800
" of Engine and Tender Empty	530000
Wheel Base, Driving	22'-0"
" " Rigid	16'-6"
" " Total Engine	46'-0 1/2"
" " Total Engine and Tender	87'-5 1/8"
Center Front Wheel to Chafing Plate	57'-8 1/2"
Traction Power, Maximum	Eng. 76905 BOOSTER 12000
Adhesion (Factor of)	4.05 4.83
Grade and Curvature	2 1/2% 1.8%
Diameter and Stroke	25" x 31"
Diameter of Piston Rod	5"
Style of Piston Packing	H.S. BRONZE DUPLEX LIP TYPE
Maximum Width over Cylinders	10'-8 1/4"
Crosshead, Type	DEAN SINGLE BAR
Type of Gear	VALVES WALSCHAERT
Diameter (if Piston)	14"
Greatest Travel	7"
Steam Lap	1 1/8"
Exhaust Lap or Clearance	1 1/8"
Lead in Full Gear	3/16"
DRIVING WHEELS, ETC.	
Diameter Driving Wheels, Outside Tire	63"
" " Centers	56"
Tire Held by	SHRIMPAGE FLIP
Driving Journals, Diameter and Length	A. 12 1/2" x 14", D. 11" x 14"
Diameter of Driving Wheel Axle Fit	M. 12 3/8" D. 11 1/8"
Trailing Truck, Type	G.S.C. CORP. 4 WHEEL, OUTSIDE BEARING
" " Journals	F. 7 1/4" A. B. 8" x 14"
" " Wheels Diameter	F. 36 1/4", B. 45"
Engine Truck, Type	G.S.C. CORP. 2 WHEEL, OUTSIDE BEAR.
" " Journals (6 1/2" x 12" BODY)	6" x 11"
" " Wheels Diameter	33"
Diameter and Length of Main Crank Pin Journals	8 1/2" x 10 1/2"
" " " Side Rod	10 1/2" x 6 1/2"
" " " Inter "	6 1/8" x 5 1/2"
" " " F&B "	6 1/2" x 4 1/2"
Frames, Width	G.S.C. CORP. ENGINE BED WITH CYL. CAST INTER.
Style	ADJ. STAYBOILER CONICAL
Inside Diameter of First Ring	82 1/2"
Outside Diameter of Largest Course	96 1/2"
Height over Crown, Front (Water Level)	259 1/2"
Pressure Built for	225 working 285
Height to Center, From Rail	10'-3"
Cylinder Center to Front Aux. Sheet	7' 11 1/8"
Dome, I. D. Style	AUX. DOME, 17' 1/2" MANHOLE
Fire Box, Length (Inside Sheets)	14'-0 3/16"
" " Width (Inside Sheets)	9'
Combustion Chamber, Length	5'-1"

Gaines Arch	none
Fire Box, Depth	F. 90 1/2" B. 71 1/8"
" " Depth (Top of Grate to Cen. Lowest Tube)	38" INSIDE TRIPORT 9 1/2"
" " Plates Thickness, Sides	3/8"
" " " Back	3/8"
" " " Crown	1 1/2"
" " " Tube Sheet	1/2" CORR. CHAM. 3/8"
" " Water Space, Front	5"
" " " Sides	4 1/2"
" " " Back	4 1/2"
" " Crown Staying (Dia. Body)	1"
" " Staybolt (Diam.)	1 1/4" 1 1/8"
" " Spacing	3.84 x 4.43"
Tubes, Diameter	2 1/4"
" Number of	62
" Thickness	#12 B.W.G. MIN.
" Spacing	3"
" Length over Tube Sheets	21'-0"
Superheater Flues, Diameter	4"
" " Number of	156
" " Thickness	#10 B.W.G. MIN.
Heating Surface, Tubes	763
" " Flues	34.15
" " Arch Tubes	45
" " Syphons	—
" " Fire Box	367
" " Total	4590
Superheating, Surface	2055
Grate, Length	40 1/2" Width 9 1/2" Area 99.2
" Style (OIL BURNING)	NONE
Fire Brick, Supported on	4-3/4" O.D. TUBES
Ash Pan	STEEL FLASH PAN WITH BRICK LINING
FLASH	STEAM OPERATED
Fire Door, Size	16' x 20"
Exhaust Pipes	SINGLE C.I.
" Nozzles	ANNULAR BORED TYPE C.I. T.A. 43.2"
Smoke Stack, Diameter Inside	19 1/2"
" " Height Top Above Rail	15'-6"
TENDER	
Tender Truck, Type	BUCKETE STEEL C'STS (6'S 6-WHEELED
" " Journals	6" x 11"
" " Wheels Diameter	36"
" " Number	12
" " Boxes	FURN. WITH BUCKETE TRUCKS
Wheel Base, Trucks,	9'-6" Tender 28'-11"
Center Rear Wheel to Chafing Plate (Tender)	24'-8 1/2"
Tender Frame	G.S.C. CORP. WATER BOTTOM
Tank, Kind	RECTANGULAR
" Body, Length	31'-8" INSIDE
" " Width	10'-0"
" " Depth	7'-0"
" Capacity, Gallons Water	12000 IMP.
Fuel Capacity, Tons	—
" " Gallons Oil	4100 IMP.
Length over all, Engine and Tender	97'-10 5/8"
Extreme Width	10'-8 1/4"
" Height OVER HOOD	16'-10 1/8"
Height Tank Filling Hole	12'-4 3/8"



'Beating up the rails' on the Brooks Subdivision west of Medicine Hat, 5935 heads time-freight 965 at Suffield, Alberta on August 3, 1956. CRHA Archives, Fonds Paterson

Filant à toute allure sur la subdivision Brooks, à l'ouest de Medicine Hat, la 5935 est en tête du train 965 (fret à temps) à Suffield en Alberta, le 3 août 1956. Archives ACHF, Fonds Paterson



Workers inspect 5935 in Regina, Saskatchewan in March 1963, the engine is on its way east to become part of the CRHA collection. Ronald Ritchie collection

Des employés inspectent la 5935 à Régina en Saskatchewan en mars 1963. La locomotive est en route vers l'est pour faire partie de la collection de l'ACHF. Collection Ronald Ritchie

continued from page 258

choice of departure times to travelers. There was no day train service from Montreal to Toronto on the main line west of Glen Tay after the initiation of the joint pool service with the CNR. While there were inherent operational issues by shared use of locomotives and cars on the trains, for the customer it was simple as the ticket bought from either railway was good for most trains between Montreal and Toronto.

Despite increased passenger traffic brought about by World War II and divergent passenger train policies as automobiles and airlines took huge chunks out of the passenger business starting in the 1950's, the railways left the pool arrangement in place until October 30, 1965. With the cessation of this long-standing agreement, CP decided to replace their long running overnight service between Montreal and Toronto via Smiths Falls and Belleville with a pair of fast day trains effective Sunday, October 31, 1965. The new trains left both cities at 5PM daily and arriving at their destinations at 10:45PM. The 5 hour and 45 minute schedule was the fastest ever offered over the CP line. The train was called the "Royal York" (westbound) and the "Chateau Champlain" (eastbound). The new trains carried the traditional Nos. 21 and 22 respectively thereby further extending the use of these numbers for CP's premier trains between the two cities. These new evening trains featured the same stylish stainless steel equipment as used on the company's flagship train, "The Canadian", including Skyline and Park dome cars along with dining cars featuring full meal service.

Despite offering every amenity, these trains failed to catch on. CN was in the midst of its passenger train revitalization program and offered four departures to the one on CPR, lower fares, and a faster 4 hour 59 minute schedule with its trendy "Rapido" trains. In an interesting aside, although CN now had bragging rights to the fastest passenger train between Montreal and Toronto, CP actually offered the fastest "daily" service as the Rapido did not run on Saturdays!

The competition was too much. Faced with low passenger handlings and given CP's general apathy to passenger services by that time, the "Royal York" and "Chateau Champlain" were terminated on Sunday, January 23, 1966. The very last regular CPR passenger train from Toronto that arrived at Montreal's Windsor Station had locomotives 1412 (FP9A) and 1903 (F9B) and nine cars. This ended 51 years of Montreal-Toronto passenger service on the Belleville line. The line has been "freight service only" ever since, but thanks to the generous offer from Canadian Pacific last year, the better part of the line has, at last, been ridden, in a passenger train, by the author.

peu de passagers qui restent sur le trajet Montréal/Toronto. Un système de partage de trains permet ainsi de réduire les coûts tout en offrant encore un choix de départs aux voyageurs. Il n'y avait cependant plus de train de jour sur la voie principale à l'ouest de Glen Tay avec cette entente avec le CNR. Si, pour les compagnies, le partage des locomotives et des voitures amènent des problèmes d'exploitation, cela reste simple pour les voyageurs, les titres de voyage achetés de l'une ou l'autre des deux compagnies étant acceptés indifféremment sur la plupart des trains entre Montréal et Toronto.

Malgré une augmentation du nombre de passagers au cours de la Deuxième Grande guerre et des politiques ferroviaires divergentes, alors que l'automobile et l'avion s'accaparent de la clientèle de voyageurs dans les années 1950, les deux compagnies maintiennent leur système de partage de trains jusqu'au 30 octobre 1965. Après la cessation de l'entente, le CP remplace son service de nuit entre Montréal et Toronto via Smiths Falls et Belleville, par une paire de trains de jour rapides dès le 31 octobre de la même année. Les nouveaux convois quittent quotidiennement les deux villes à 17:00 et arrivent à destination à 22:45. Ce parcours de 5 heures 45 minutes est le plus rapide jamais offert par le CP. Le train en direction ouest, nommé Royal York, et le Château Champlain en direction opposée, portent respectivement les numéros 21 et 22 traditionnels, conservant l'usage de ces numéros pour les trains de prestige sur cette liaison. Ces nouveaux convois du soir sont composés du même matériel roulant en acier inoxydable que celui du renommé The Canadian, incluant des voitures Skyline et Park avec dômes panoramiques, ainsi que des voitures-restaurants offrant des repas complets.

Malgré tous les avantages offerts, ces trains n'eurent pas de succès. Le CN est en plein programme de revitalisation et offre quatre départs, alors que le CP n'en offre qu'un seul. Le CN offre aussi des tarifs plus bas et un temps de parcours réduit à 4 heures 59 minutes sur son populaire Rapido. Par un à-côté intéressant, même si maintenant le CN peut se vanter d'offrir le service le plus rapide entre les deux villes, le CP continue à offrir le service "quotidien" le plus rapide entre les deux villes puisque le Rapido ne roule pas le samedi!

La compétition est trop forte. Faisant face à un faible achalandage et démontrant alors une apathie générale vis-à-vis le service aux passagers, le CP annule le Royal York et le Château Champlain. Le dernier convoi en provenance de Toronto, composé de neuf voitures tirées par les locomotives 1412 (FP9A) et 1903 (F9B), entre en gare Windsor le dimanche 23 janvier 1966. Cela met fin à 51 années de service entre Montréal et Toronto sur la ligne de Belleville. Depuis ce jour, cette

Sources

Canadian Pacific
 Canadian Pacific System Passenger Timetable, Folder A, April 10, 1907
 Canadian Pacific Eastern Region Passenger Timetable, Folder B, April 30, 1944
 Canadian Pacific Eastern Region Passenger Timetable, Folder B, April 30, 1944
 Canadian Pacific Eastern Region Passenger Timetable, Folder B, October 30, 1949
 Canadian Official Railway Guide with Airlines, May 1958
 Canadian Pacific System Passenger Timetable, October 31, 1965
 Canadian Trackside Guide 2014, Bytown Railway Society
 Montreal Gazette and Montreal Star, various articles, Oct 1965 – January 1966
 Montreal Island Railway Stations, CP & Constituent Companies, by Michael Leduc, 1996
 “Mud Lake Trestle: A Century of CPR Service”, Canadian Rail, July-August 2014.
 Old Time Trains website, Trenton Division, by R. L. Kennedy

Special thanks to Kevin Hryszak, Canadian Pacific, for his contributions and thoughtful comments for and on this article.

ligne n'est utilisée que par les trains de marchandises mais grâce à la générosité du Canadien Pacifique, l'auteur a pu voyager l'an dernier sur la partie la plus intéressante de ce parcours à bord d'un train de passagers très spécial!

Sources

Canadien Pacifique
 Horaire des trains de passagers du Système Canadien Pacifique, dépliant A, 10 avril 1907
 Horaire de la région Est des trains de passagers du Canadien Pacifique, dépliant B, 30 avril 1944
 Horaire de la région Est des trains de passagers du Canadien Pacifique, dépliant B, 30 octobre 1949
 Guide officiel des chemins de fer canadiens et des lignes aériennes, mai 1958
 Horaire des trains de passagers du Système Canadien Pacifique, 31 octobre 1965
 Canadian Trackside Guide édition 2014 de la Bytown Railway Society
 Articles variés des quotidiens «The Gazette» et «Montreal Star», d'octobre 1965 à janvier 1996
 Michael Leduc, Montreal Island Railway Stations - CP & Constituent Companies, 1996
 John Soehner, Le pont à chevelet de Mud Lake : un siècle au service du CP, Canadian Rail, juillet/août 2014, version française : Jean-Maurice Boissard
 R.L. Kennedy, site Web Old Time Trains, division Trenton

Un merci spécial à Kevin Hryszak du Canadien Pacifique, pour sa contribution et ses judicieux conseils pour et à propos de cet article.



Canadian Pacific's Holiday Train photographed at St. Luc yard in Montreal on a rainy November 24, 2011 after the crew had completed the installation of the lights. Frank Jolin

Le Train du temps des Fêtes, photographié au triage St-Luc à Montréal en ce 24 novembre 2011, alors qu'on vient d'installer les guirlandes lumineuses. Frank Jolin

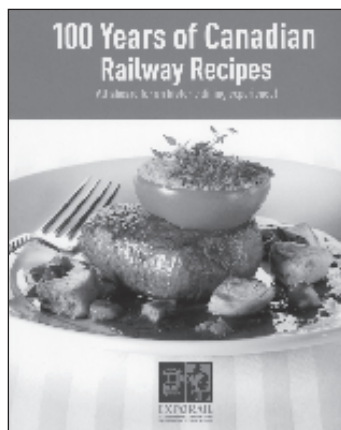
Book Reviews

100 YEARS OF CANADIAN RAILWAY RECIPES (English or French versions)

All aboard for an historic dining experience

By Marie-Paule Partikian and Jean-Paul Viaud

Reviewed by Paul Bowen



There has been the occasional book related to railway recipes over the years but this exceptional volume takes this medium to new heights. The 90 recipes presented are drawn from the Canadian Pacific, Canadian National and VIA archives and span the years 1913 to 2006.

This is more than just a cookbook of railway recipes as the volume leads off with a brief history of railway dining in North America with a focus on Canada. The railway theme is also reflected in snippets of information in the bottom or side margins of most pages including photos of railway advertising, railway dinnerware and short anecdotes of life in dining car service. A section in the back of the book covers children's menus and features copies of several children's menus and related artwork.

The book is divided into sections grouping recipes by the following types: Entrees, Salads, Eggs, Meat, Poultry, Fish & Seafood, Vegetables & Side Dishes, Bread, Desserts and Children's Menu. Presentation is exquisite with most recipes presented over two side by side pages. On one page are the instructions for the dish while the other has a beautiful coloured photo of the finished

product. From a practical viewpoint, the photos give an idea as to how to present the food, but they also set you drooling and inspire you to try the recipes. Recipes for both formal and informal meals are included. As stated in the introduction some of the recipes have been adapted for convenience and to suit modern tastes by substituting certain ingredients. Quantities have also been adjusted to yield smaller portions, since you do not need to feed a train load of people.

Before doing the review we made several of the recipes and found the instruction easy to follow and we were quite pleased with the results. I was hoping there would be some recipes from the Rocky Mountaineer, but apparently they have released their own cookbook. One recipe I was hoping for was "Chicken Pot Pie", which I remember having on CNR dining cars, but alas it was not to be found. Overall the book is well done and if you are a cook or know someone who loves to cook, I think you would be pleased to own this book or give it as a gift. Whether you cook or not, it makes for very enjoyable reading and is well worth the price.

A side benefit of purchasing this book is that sales of this volume will go towards supporting Exporail, The Canadian Railway Museum just outside of Montreal.

The cookbook is available in both English and French versions

100 YEARS OF CANADIAN RAILWAY RECIPES

By Marie-Paule Partikian and Jean-Paul Viaud

ISBN 978-2-9804089-5-3 English version

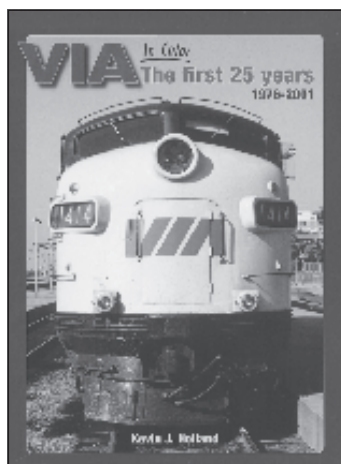
ISBN 978-2-9804089-4-6 French version

Published by Exporail

202 pages, 9 X 11" vertical format, soft cover, colour illustrations

Price \$ 39.95 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

Our thanks to Paul Bown of the Bytown Railway Society and Branchline for this review



VIA-THE FIRST 25 years - 1976-2001

By Kevin J. Holland

Reviewed by Stan Smail

It is hard to believe, but VIA, Canada's national rail passenger carrier is almost forty years old! Noted Canadian book editor and author Kevin J. Holland has assembled a lively and informative

look at the first twenty-five years of VIA Rail Canada. Not only is VIA-The First 25 Years an illustrated history of those colourful, transitional times, but this book is a well researched study of the sometimes confused Canadian passenger carrier. Not surprising since unlike AMTRAK, VIA Rail Canada has never been officially enshrined by parliamentary legislation despite being a Canadian Crown Corporation.

The 128 pages of intelligent text are generously illustrated with great colour photography from both Canadian and American photographers; they tell the ever changing story of VIA's first 25 years. F units, FPA-4's, RDC's, Tempo trains and the Turbo are all presented in a dynamic yet uncluttered presentation; this attests to

Kevin Holland's talents as a book designer.

Oddities such as one-off ex CPR RS10 8558, the ex Milwaukee Road super domes and experimental gray FP9 6532 are also included. Even a shot of an FPA-4 with a short-lived blue VIA nose herald is included!

A great effort by Kevin J. Holland, who is fast becoming one of Canada's most eagerly sought after railway publications designer.

VIA THE FIRST 25 YEARS - 1976-2001

By Kevin J. Holland

ISBN 1582483930

Published by Morning Sun Books

128 pages, 8 X 10 1/2" size, vertical format, hard cover

Price \$ 59.95 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

RAILS ACROSS THE ROCK

A then and now celebration of the Newfoundland Railway

By Kenneth G. Pieroway

Reviewed by Stan Smail



Over twenty-five years have passed since the last trains ran across Newfoundland, Canada's tenth province. To mark this anniversary, Newfoundland native Ken Pieroway has created a thoughtful

remembrance of the Newfoundland Railway using a then and now approach.

This method of presentation can be heartbreaking to those who were there on the trains either as working railroaders or riders. Yet, Ken Pieroway softens the blow by telling the reader about historical anecdotes, geographical features and Newfoundland social history, then and now, found along the 547 miles of the old narrow gauge line across the rock. The concept works and it is incredible how nature has reclaimed so much of the

Newfoundland Railway in a scant twenty-five years.

Some years ago, Ken Pieroway approached me looking for photos for his project, Rails Across the Rock. For various reasons, I could not accommodate him, but I am pleased to see many of the photographers I directed him to are featured in the book. Phil Mason, who took many images presented in Rails Across the Rock, was standing beside me on our memorable trip to Newfoundland back in 1975.

Many of the usual contributors to Canadian Rail such as James A. Brown, Bob Sandusky and Bill Linley are also featured. Ken's own photos of the present day scenes are particularly poignant and remind us of just how many Newfoundland Railway trains and engines have been preserved in Canada's easternmost province; particularly the author's photo of restored NF110 CNR 906 on Page 177 at St. John's.

RAILS ACROSS THE ROCK

A then and now celebration of the Newfoundland Railway

By Kenneth G. Pieroway

ISBN 978-1-77103-019-9

Published by Creative Publishers, St. John's

181 pages, 9 X 11" horizontal format, hard cover

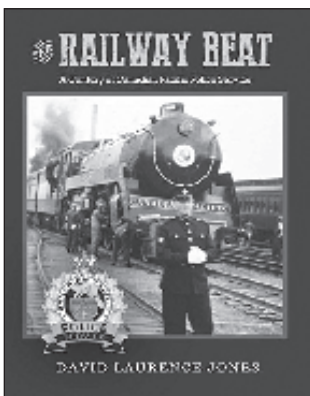
Price \$ 29.95 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

THE RAILWAY BEAT

A Century of Canadian Pacific Police Service

By David Lawrence Jones

Publisher's promo edited



David Lawrence Jones is the former manager of internal communications at Canadian Pacific Railway, long a student of CPR history, his latest book focuses on an important but less visible aspect of the CPR - it's Railway Police Service.

When the Canadian Pacific Railway was built in

the early 1880s to connect the thriving cities of Eastern Canada with the fledgling communities on the West Coast of British Columbia, this first, tenuous lifeline of the wildly ambitious enterprise stretched across more than two thousand miles of rugged, nearly uninhabited wilderness — with no blanket authority or viable system of law enforcement.

Initially the country's own red-coated mounted police force took up the challenge of protecting the men and women who accomplished the national dream of forging a link from sea to sea and beyond; but, inevitably, the responsibility for the security of people and goods on the "World's Greatest Transportation System" would fall to the Canadian Pacific itself and the private police force which grew up with the company. From its somewhat disreputable origins of ad-hoc groups of semi-autonomous armed watchmen and strike-breaking thugs

organized at the local level to the fully-professional force created in 1913 by the CPR president himself, the stage was set for more than a century of Canadian Pacific Police Services to come.

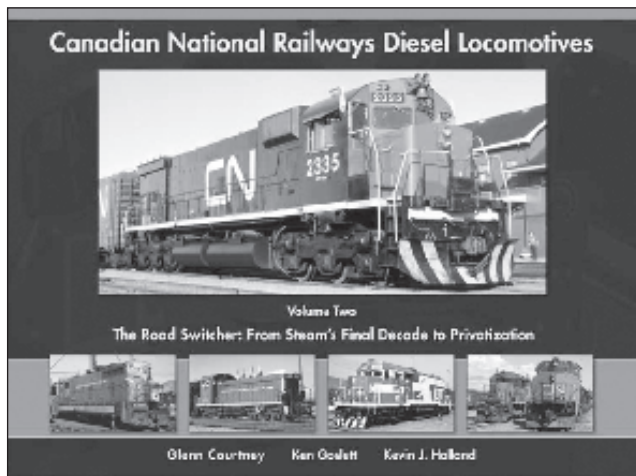
The quiet efficiency with which its officers have conducted themselves in their ongoing battles with fraud, theft, smuggling, bombings, murder and mayhem, and the degree to which they have managed to avoid controversy and public scrutiny, speak well for the men and women on the "Railway Beat."

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS DIESEL LOCOMOTIVES - VOLUME TWO

The Road Switcher: From Steam's Final Decade to Privatization

By Kevin J. Holland, Kenneth Goslett, and Glenn Courtney

Reviewed by Stan Smail



Like the second section of a timecard train closing up against the first section carrying the green flags, Volume Two of the epic Canadian National Railways Diesel Locomotives has arrived!

Under the superb direction of Canadian railway bookmaster Kevin J. Holland, noted diesel locomotive historian Ken Goslett assisted by CNRHA's Glenn Courtney, presents a fantastic treatise on the latter years of the CNR dieselization before privatization is the latest offering from the Canadian National Railways Historical Association.

Working with the challenging constraints of telling the CNR diesel story from the first generation road switcher era to 1995 when the 'National' system was privatized in a single book, the authors have managed to cover all the salient points of the later CNR diesel years. By 1995, the CNR diesel fleet was almost as big as the steam locomotive fleet of the early 1920s!

So much data, so few pages – yet it's all here including

THE RAILWAY BEAT

A Century of Canadian Pacific Police Service

By David Lawrence Jones

ISBN 978-1927083154

Published by Fifth House Publishers

312 pages, 10 X 8" size, vertical format, hard cover

Price \$ 24.95 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

some surprises. These include such rarities as colour builder's photos of CNR's only Trainmaster at the CLC works at Kingston and an extremely rare shot of MLW RSD-17 demonstrator CNR 3899 in northern Quebec. The authors have accomplished the seemingly impossible task of listing the leased and foreign units absorbed into the CNR roster.

There is a vast array of both colour and black and white photos from many of the best photographers and collections available today. Of note are the memorable black and white photos of the CLC-FM road switchers operating in tandem on CNR's Gaspe coast line from the CN-CMST photo collection.

The book is peppered with informative sidebars. One offers the best explanation I've ever read on the subject of dynamic brakes by retired CNR Chief Electrical Engineer (and CRHA member) Barry Biglow.

One might long for an all time roster to accompany both Volumes One and Two of Canadian National Railways Diesel Locomotives, but when you think about the complexity of that subject, a separate publication such as the roster booklets accompanying the Don McQueen Canadian National Steam encyclopedia might someday be warranted for the entire CNR diesel story.

We are fortunate to finally have the intriguing and complex story of the mechanical and operating history of the later CNR diesel years between the hard covers of this book!

For more on the CNR road switcher era, see the second part of Stan's Photo Gallery in this issue of Canadian Rail.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS DIESEL LOCOMOTIVES - VOLUME TWO The Road Switcher - From Steam's Final Decade to Privatization.

ISBN 978-0-9684235-2-3

Published by the Canadian National Railway Historical Association

192 pages, 9 X 11" horizontal format, hard cover with dust jacket, colour and black and white photos, charts and sidebars

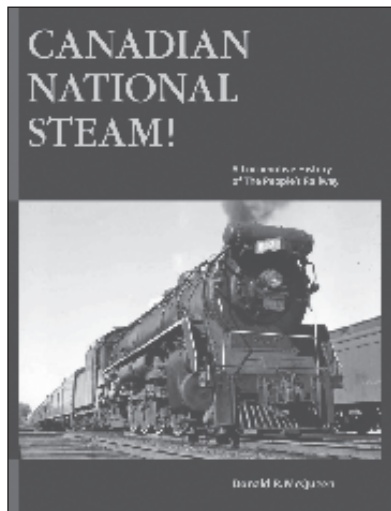
Price \$ 54.95 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

CANADIAN NATIONAL STEAM

A Locomotive History of the Peoples Railway

By Donald R. McQueen

Reviewed by Lorne C. Perry



To describe this as a monumental work is to understate the overall scope, the comprehensiveness of the content, the thoroughness of the detail, and the enormity of the task. In short, it is a marvel. Having immersed myself in the subject of CNR steam power for over 75 years, I am hard

pressed to find a single question that cannot be answered by consulting this cyclopaedic compendium.

If it sounds like I'm speaking of a single volume between two covers, I'm missing a key point. What we might call Volume 1 contains 256 pages of text and photos providing a combination of narrative and a multitude of charts and tables recounting the general history of the 4100 locomotives that were ever part of the CNR fleet. Volumes 2 through 8 detail the rosters of all these locomotives, class by class, again with numerous photos; 1,100 in all.

The historical narrative mentioned above is mostly a repeat of what was written by Clegg and Corley in their 1970 book: *Canadian National Steam Power*, but it has been updated with information that has come to light since that time. That volume quickly became my thoroughly reliable resource for CNR steam info, and this long-awaited update and expansion adds immensely to the fund of easily accessible material on the subject. All in all, *Canadian National Steam* provides a wealth of informative facts, way beyond the Clegg and Corley 'Primer'.

Don McQueen is a respected historical researcher and author. One hesitates to think of how many hours he has devoted to this project over a number of years, meanwhile teaching school and devoting much research to a variety of transportation subjects, much of which has resulted in solid articles and books.

So, what's the market for such a series? It goes without saying that the dyed-in-the-wool CNR steam aficionados will regard it as an essential item for their collection, but it has been over 50 years since those mighty, black steamers roamed this country; inevitably putting the number of

members of this group in decline. Happily, many of their places are being taken by younger model railroaders with a focus on the steam era. There is also a group of railway history buffs of all ages who will treasure what this set of books has to offer.

My one regret is that the wealth of detail incorporated into the roster books, prevented the author from keeping the earlier format of history and roster in one volume. I imagine I will get used to heading for the right volume for the class I want.

At first glance, the eight volumes lined up on a shelf look like 'information overload', but one doesn't have to go far into them to unearth fascinating and illuminating facts, both technical and operational.

CANADIAN NATIONAL STEAM

Published by Railfare DC Books

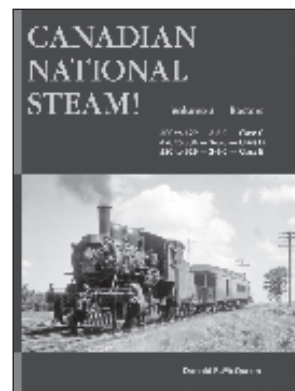
258 pages, 8 X 10 1/2" size, soft or hard cover, perfect bound

Price \$ 49.95 (soft cover) + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

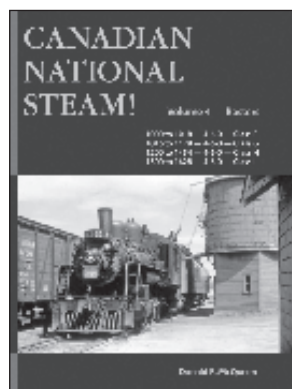
Price \$ 69.95 (hard cover) + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail



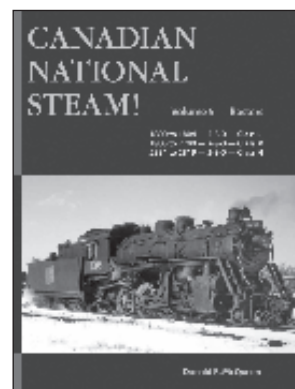
ROSTER BOOK 2
4-4-0s and Newfoundland



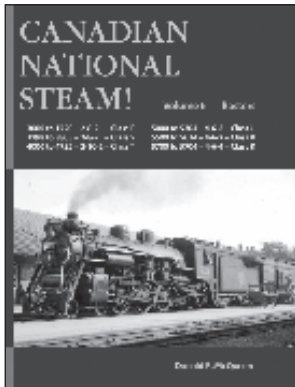
ROSTER BOOK 3
2-6-0 Mogul Types



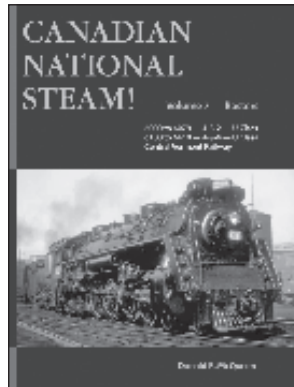
ROSTER BOOK 4
4-6-0 Ten Wheel Types



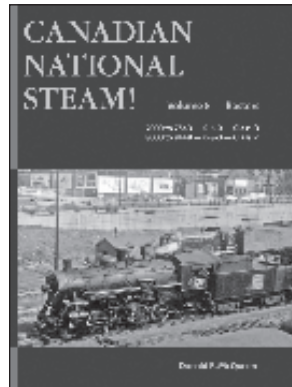
ROSTER BOOK 5
2-8-0 Consolidation Types



ROSTER BOOK 6
2-8-2 Mikado, 2-10-2 Santa Fe, 4-6-2 Pacific and 4-6-4 Hudson Types



ROSTER BOOK 7
4-8-2 Mountain, 4-8-4 Northern Types and Central Vermont



ROSTER BOOK 8
0-6-0 and 0-8-0 Switchers

CANADIAN NATIONAL STEAM ROSTER BOOKS 2 through 8
Published by Railfare DC Books
8 X 10 1/2" size, soft cover, spiral bound (to lay flat)
Price each \$ 29.95 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

LIMITED EDITION COLLECTOR'S BOX SET

By Larry Fisher, Artist

Reviewed by Peter Murphy (with promo notes edited)



Larry Fisher's interest in the railroad dates back as far as he can remember. He was born into a railroad family on May 9, 1939. Larry's father, Donald, a Soo line retiree after more than 35 years service, as a brakeman and conductor, was a great influence both as an artist and as an avid fan of the railroad.

His talents are self-taught ('trial by error') as he works on each painting. A stickler for detail, a magnifying glass and a No. 1 brush are the most important tools of his trade.

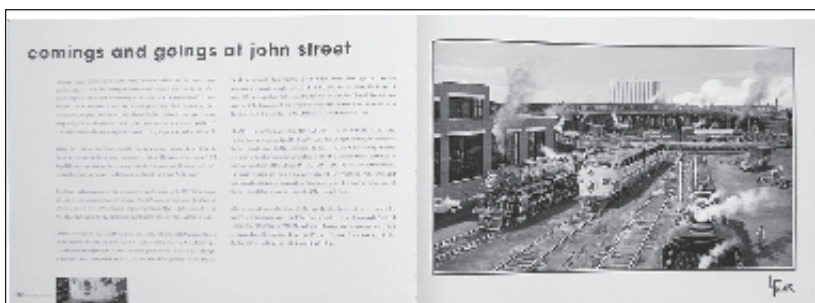
His basic philosophy in each painting he starts is to try and recreate on canvas an actual scene from a bygone era. A setting that will never be captured again, scenes that are now only memories.

This 224 page case bound collector's book is full of the unique artwork of Artist Larry Fisher. With over 100 beautiful images of original railway artwork, 25% of them Canadian subjects, the facing page of each image contains the unique history and background explaining the story within each painting. Canadian National and Canadian Pacific Railway are well represented with steam and diesel plates depicting railway scenes from across Canada such as:

- Mountains on the Manitoba Prairies (CNR)
- Toronto Night Traffic (CPR)
- Main Line Re-opens at Lake Louise (CPR)
- Guelph Welcomes 6167 (CNR)
- Royalty Visits Beaverton (CNR)
- Double-heading the Dominion (CPR)
- and many more

With a 15 X 10 1/2" page size, the detail in each image is striking.

Much more than a coffee table book, this is a limited edition (1000) collectors box set, each book is signed by Larry Fisher the artist and numbered. Each book is accompanied by a certificate of authenticity, matching the



collector's book with the certificate.

Each book is enclosed in an elegantly crafted matching collector's case. The black, embossed collector's case is enclosed in a sturdy form-fitting outer carton for shipping.

This limited edition book is of interest to both railway and art enthusiasts alike.

LIMITED EDITION COLLECTOR'S BOX SET

Published by Heritage Art Editions Inc.

ISBN 978-0-9921406-0-1

15 X 10 1/2" size, 224 pages, hard cover, matching collector's case

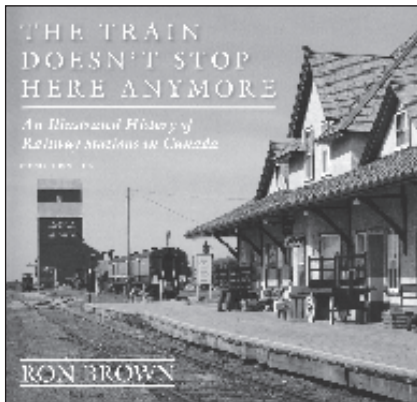
Price \$ 395.00 (List price \$ 495.00) + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

THE TRAIN DOESN'T STOP HERE ANYMORE

An Illustrated History of Railway Stations in Canada

By Ron Brown

Reviewed by Douglas N. W. Smith



Dundurn Press has put out the fourth edition of this classic reference work that originally appeared in 1991.

This reissue has a new layout, includes some new photos and the text has been revised to bring it up to date. The

biggest changes to the text are in the final section covering present state of heritage station preservation either as active stations or more often as civic museums.

For those not familiar with this book, it covers all

aspects of railway stations and the various roles they fulfilled. This includes the various types of stations – country, big city, and divisional points, the evolution of the building including the various architectural styles, the functions of the building serving passengers, mail, express and train control, station gardens and heritage preservation issues as the country's passenger train network shrank and technology eliminated the need for train control. An unusual chapter looks at special trains that stopped at stations including immigration, troop trains, farm education trains, school cars, harvest, special sports trains, royal tours and whistle stop political campaign tours.

The book has an extensive bibliography and index. The photo reproduction is only fair as the book is printed on uncoated paper.

THE TRAIN DOESN'T STOP HERE ANYMORE

Published by Dundurn Press

ISBN 9781459727816

8 1/2 X 11" in size, soft cover, 192 pages, 24 colour and 220 B&W illustrations

Price each \$ 29.99 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

CALL OF THE NORTHLAND

Riding the train that nearly toppled a government

By Thomas Blampied

Overview by Peter Murphy



For 110 years, the Ontario Northland Transportation Commission (ONTC) was the lifeline of northeastern Ontario. But on March 23, 2012, the Ontario government announced that the Commission and its assets were to be split up and sold. The last chance to ride the train had come.

Join author and historian Thomas Blampied as he travels from Toronto to Cochrane on-board the fabled

Northlander. Meet the people - and the train - who have called this untamed region of Canada home since 1902.

In 237 pages of 'pocket-book' format, author Blampied devotes 15 pages in chapter two to the early history (1902 - 2000) of the ONTC. The balance of the book deals with the recent history of the corporation including riding the train; negotiations with CN; political oversight; the decision to terminate operations; and an analysis as to 'what went wrong'. Five tables of financial results and ridership totals are included some going back to 1980.

Two 'photo essay' sections of 10 black and white photos each help illustrate this work. The 20 photos are 3 1/2 X 5 1/2" in size, reproduction is good considering the book is printed on plain paper. This book gives the reader a good overview of the ONTC especially in its later years as well as a record of the last Toronto bound passenger train which operated on September 28, 2012. The saga continues under Premier Wynne, who recently confirmed that it will remain under public ownership.

CALL OF THE NORTHLAND

Published by Northland-Book, Whitby, Ontario
ISBN 978-0-9936723-0-9

5 X 8" size, soft cover, 237 pages, 20 B & W photos
Price each \$ 21.50 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2014

Edited by Earl W. Roberts and David P. Stremes



This is the 32nd edition of Canada's comprehensive guide to Canada's railways; the guide includes information on:

- Locomotives, CN, CPR, VIA and others
- Preserved equipment
- Passenger cars
- Urban rail transit
- Cabooses
- Non-revenue equipment
- Radio frequencies

- Detailed divisional maps and information
- Mainline train numbers
- Railway reporting marks
- Major cities rail maps

CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2014

Published by the Bytown Railway Society

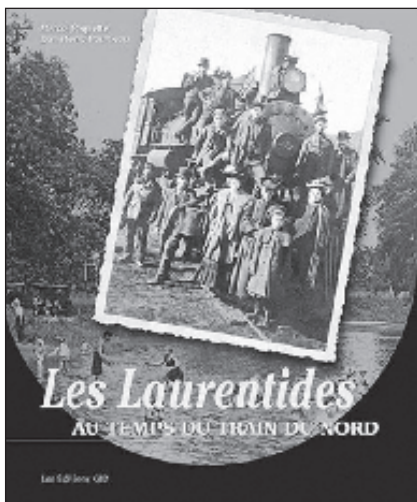
ISSN 0829-3023

Approximately 700 pages, 5 1/2 X 8 1/2" size, soft cover
Price \$ 26.95 + GST at Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

LES LAURENTIDES AU TEMPS DU TRAIN DU NORD

par Marcel Paquette et Jean-Pierre Bourbeau

Critique de livre par Josée Vallerand



Sommaire :
Introduction,
Occuper le nord,
Élever son âme,
Suivre le train du Nord,
S'évader en toute saison et
Récouter le miel de la vie

Marcel Paquette, écrivain montréalais, a déjà publié plusieurs livres dans la même collection et toujours à partir

de son imposante collection de photographies anciennes et cartes postales. Jean-Pierre Bourbeau est membre de la société d'histoire de la Rivière-du-Nord et il a déjà publié quelques livres. Il possède aussi une collection de cartes postales.

Ce fut un réel plaisir de parcourir ce livre, car je suis

«semi-résidente» des Laurentides, je pratique le ski et je connais bien ces endroits qui me tiennent à cœur.

«Les Laurentides au temps du train du nord» débute avec un bref survol de l'histoire des Basses-Laurentides et le rôle joué par le Curé Labelle dans son désir d'y implanter le train afin de garder les colons dans la région et de les aider économiquement. Ce livre illustre surtout la période de 1905 à 1958 et couvre la région qui s'étend de la rivière des Mille Îles à Mont-Laurier, avec le développement de l'agriculture, des industries, du tourisme et des églises. Ces sujets sont illustrés avec des photos et des cartes postales provenant en grande majorité des collections privées de Marcel Paquette et de Jean-Pierre Bourbeau.

Le chapitre sur le développement du train utilise chaque photographie comme mini historique sur l'histoire ferroviaire dans la région et permet ainsi de parler de l'évolution de diverses compagnies dont la Québec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway, des tronçons avec Carillon et Grenville, Vaudreuil à Hudson, la ligne du CPR et celle du CNR. On y retrouve les gares et les commerces des alentours (on y voit même un jardin de gare à L'Annonciation), un train qui passe bien près des maisons à Calumet et sans oublier le train de ski. Certaines photos sont connues, mais de nouvelles vues permettent à l'œil averti de se rassasier.

Pour celui qui aime la région et s'intéresse à son histoire, ce nouveau livre est un ouvrage à conserver sur sa

table du salon ou sur la terrasse pour les invités qui y passent. Il ne prétend pas être exhaustif sur le sujet, mais plutôt une première approche et l'auteur donne même quelques références à la fin de son introduction pour ceux qui désirent approfondir le sujet. La présentation est agréable, une image, un texte; la photographie est de qualité et on peut le lire sans nécessairement aller de la première à la dernière page.

Ce livre est un bon complément du livre *Au rythme du train 1859-1970* d'Alexander Reford qui a le même type de présentation.

Pour ma part, j'aurai juste un petit bémol, avec un titre qui inclut «train du nord», j'aurai aimé plus de photos de certaines régions peu exploitées, dont Morin-Heights avec son moulin, plus de scènes de paysages des villages là où passait le train et un peu plus de gares. Mais les auteurs sont partis de leur collection personnelle pour faire ce

livre qui est dans l'ensemble un bel ouvrage sur la région.

À ma retraite je ferai peut-être ce livre juste sur «les p'tits trains du nord» avec plus de photos sur la région de Saint-Jérôme à L'Annonciation en parcourant toutes les sociétés d'histoire et les centres d'archives, car beaucoup de gens s'intéressent à cette région qui reste encore aujourd'hui peu présente dans nos livres!

LES LAURENTIDES AU TEMPS DU TRAIN DU NORD

par Marcel Paquette et Jean-Pierre Bourbeau

ISBN 978-2-89634-188-7

Les Éditions GID, octobre 2013

207 pages, couverture souple, 29 photos avec des sujets ferroviaires noir sur blanc

Prix 39,95\$ + TPS à la Boutique d'Exporail ou 39,95\$ + TPS + frais de poste

Season's Greetings and Best Wishes for 2015 to all our members!

Souhaits de la Saison et Meilleurs Voeux pour 2015 à tous nos membres!

BACK COVER TOP: Canadian Pacific's Holiday Train makes an incredible sight at 02:10 in the morning on November 26, 2011. The train is crossing a backwater of Lake Champlain's Bulwagga Bay south of Port Henry, New York. Gary Knap

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: *Vue splendide du Train du temps des Fêtes du Canadien Pacifique à 2h10 en ce matin du 26 novembre 2011, alors qu'il traverse un plan d'eau morte de la baie Bulwagga du lac Champlain au sud de Port Henry, New York. Gary Knap*

BACK COVER BOTTOM: A railway ritual of yore. The rear end trainman in the cupola and his conductor on the steps of van CP 437168 eyeball the operator at Taft, B.C. who is about to hoop up train orders for their train. This timeless scene of old order railroading is gone forever. Peter Cox

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: *Un rituel ferroviaire d'antan. Le serre-freins dans la tourelle et son chef de train sur le marchepied de la caboose no 437168 du CP fixent le télégraphiste à Taft, B.-C., alors qu'il est sur le point de transmettre des ordres pour leur train à l'aide d'un cerceau. Une scène disparue pour toujours. Peter Cox*

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.**

