

The Gull, A Truly International Passenger Train - The Final Years; Stan's Photo Gallery; 125th Anniversary the CPR's Arrival in Saint John, New Brunswick; Book Reviews; Heritage Business Car
Le Gull : Un véritable train international de passagers - Les dernières années; Les photos de Stan; Le 125^e Anniversaire de l'arrivée du CPR à Saint John, N.-B.; Critique de livre; Le patrimoine ferroviaire

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 567 • JULY - AUGUST • 2015





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

The Gull, a Truly International Passenger Train, the Final Years / <i>Le Gull, Un véritable train international de passagers, Les dernières années</i> by / par Jim Simmons and / et Douglas N. W. Smith	143
Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan Smaill	158
125th Anniversary of the CPR's Arrival in Saint John, New Brunswick / <i>Le 125e Anniversaire de l'arrivée du CPR à Saint John, N.-B.</i> by / par Douglas N. W. Smith	178
Book Reviews / <i>Critiques de livres</i>	181
Heritage Business Car	185

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.

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une corporation, sans but lucratif, formée de membres volontaires, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

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

CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7

Membership Dues for 2015:

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: Jean-Maurice Boissard, Luc Hamilton, Gilles Lazure, Jacques Loisel, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Pub Cité

FRONT COVER: Rarity at Saint John Union Station! It was June 30, 1956 and CNR train 43 from Moncton had just arrived in the charge of U-2-e 4-8-4 6166, rather than the J-7 class 4-6-2 that normally drew this assignment. When it was almost new, 4-8-4 6166 was involved in a head on collision with sister Northern 6167, in the lower St. Lawrence region of Quebec back during the Second World War. The 6166 was scrapped in February 1959 and 6167 became CNR's primary excursion engine in the early sixties. It is now on permanent display near the CNR station in Guelph, Ontario. R S Ritchie

PAGE COUVERTURE: Une rareté à la gare Union de Saint John! Le 30 juin 1956, le train 43 du CN arrivait de Moncton avec la 4-8-4 de type U-2-e #6166, plutôt que la 4-6-2 de classe J-7 qui se voyait souvent confiée cette tâche. Alors qu'elle était neuve, la 4-8-4 6166 fut impliquée dans une collision frontale avec sa soeur la Northern 6167 dans la région du Bas-Saint-Laurent au Québec pendant la Deuxième Guerre mondiale. La 6166 a été mise au rancart en février 1959, et la 6167 est devenue la locomotive principale du CN pour ses escapades au début des années 1960. La 6167 est aujourd'hui en exposition permanente à proximité de la gare du CN à Guelph (Ontario). R.S. Ritchie

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

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.



Canadian Heritage

Patrimoine canadien



The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522
L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

The Gull: A Truly International Passenger Train, The Final Years

By Jim Simmons and Douglas N W Smith


Translation: Denis Vallières

Le Gull : Un véritable train international de passagers Les dernières années

Par Jim Simmons et Douglas N W Smith

Traduction : Denis Vallières

SHIP AND TRAVEL BY THE MAINE CENTRAL RAILROAD



—DAILY BETWEEN—

Boston—Portland—Saint John—Moncton—Halifax

YOU ride in real comfort aboard the new smart speedster "The Gull," popular because of its speed, restful riding ease and reliability—powerful locomotives, luxurious lounge buffet club compartment cars, standard sleeping, buffet parlor and cafe parlor cars, comfortable all-steel coaches (washrooms and smoking compartments added), delicious meals served in dining car. The service of this new train is comparable to that of the best fast flyers of the East. EXTRA SERVICE—BUT NO EXTRA FARE—via Boston and Maine—Maine Central—Canadian Pacific and Canadian National Rys. See Table 3, Page 11, for complete schedules.

Detail from Maine Central Railroad public timetable dated June 19, 1939. CRHA Archives

Détail de l'horaire public du Maine Central Railroad, daté du 19 juin 1939. Archives ACHF

The historical record concerning The Gull is complicated and tangled throughout its years of operation, being that there were many management disputes, monetary problems and other factors that contribute to the tale of this great passenger train. This is by no means an authoritative history on this subject, but an overview of the final years of operation of this interesting name train.

A Bit of History

Commercially and socially, Maritime Canada has had closer ties to Boston and New England than Montreal. In 1912, for instance, a trainload of supplies had already departed Boston to assist the hundreds of rescued victims from the Titanic's sinking whom had purportedly arrived in Halifax. It was recalled as the true scope of the tragedy became known.

Half a decade later, during the catastrophic Halifax Explosion of 1917, Boston was one of the first to provide aid to the devastated city. To this day the people of Nova Scotia give a 40 foot tall Christmas tree to the people of the City of Boston in gratitude for their assistance and support following the explosion. The tree is ceremoniously lit each year in Boston Common; it is one of the highlights of the Christmas Season in Boston.

Nearly everyone in the Maritimes has relatives in the New England States. One of the few Maritime trains

L'histoire du Gull est complexe; elle est constituée d'un enchevêtrement d'événements à travers son existence, incluant de nombreuses disputes dans sa gestion, des problèmes financiers et autres facteurs illustrés par le récit de ce grand train de passagers. Ceci n'est certes pas un document exhaustif du sujet, mais constitue plutôt un survol des dernières années d'existence de ce train au nom particulier.

Un peu d'histoire

Des points de vue commercial et social, les Maritimes ont des liens plus étroits avec Boston et la Nouvelle-Angleterre qu'avec Montréal. Par exemple, en 1912, c'est de Boston qu'est parti un train de ravitaillement venu en aide aux centaines de rescapés du Titanic arrivés à Halifax. Il fut rappelé lorsque l'ampleur réelle de la tragédie devint connue.

Cinq ans plus tard, suite à l'explosion catastrophique d'Halifax, Boston fut l'une des premières à fournir de l'aide à la ville dévastée. D'ailleurs, depuis ce jour, la population de la Nouvelle-Écosse offre à chaque année un arbre de Noël d'une hauteur de 40 pieds (12,2m) aux citoyens de Boston en reconnaissance de cette aide lors de l'explosion. La cérémonie, précédée par l'illumination de l'arbre qui est installé dans le jardin du Boston Common, est un des temps forts de Noël à Boston.

Presque tous les gens des Maritimes ont de la

that travelled the tracks between Boston and Halifax was The Gull. Previous to the 1950's era, roads were not as inviting to automobile travel and railways were the way to travel. Starting in the 1950s, government investments improved the roads and airports intensifying the competition for passenger patronage.


Introduction of The Gull

famille dans les états de la Nouvelle-Angleterre. Le Gull est un des quelques trains qui ont circulé entre Boston et Halifax. Avant les années 1950, les routes n'étaient pas attirantes pour les trajets en automobile et le chemin de fer demeurait encore la façon privilégiée de voyager. Cependant, à partir des années 1950, les gouvernements investissent davantage dans les réseaux routiers et les aéroports, intensifiant ainsi la compétition avec le transport ferroviaire des passagers.

Introduction du Gull

NEW ENGLAND IS VACATIONLAND — "TRAVEL BY TRAIN"

To Maritime Provinces — Land of Adventure



There's unspoiled sport — in still or white water — lake and stream and sea — where gamey fish abound — in the Provinces. Only a day away from the city's "hubbub" to the music of the waters and the pines. And such a pleasant, comfortable journey on the "GULL" or "PINE TREE ACADIAN," through picturesque Maine to the Maritime Provinces

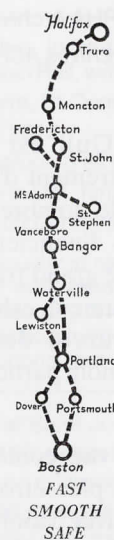
☐ All steel equipment — buffet, lounge section cars with valet service, parlor cars, diners serving delicious meals, through sleeping cars from Boston, time saving schedules — and at the end — a restful, zestful land of healthful recreation


☐ The GULL Leaves North Station, Boston, every night at 9.30 p. m. (E. S. T.) arrives Saint John next day at 10.50 a. m., and Halifax at 9.50 p. m.

Commencing June 26

☐ The PINE TREE ACADIAN leaves Boston every afternoon except Saturday and Sunday at 3.30 p. m. (E. S. T.) and arrives Saint John 6.45 a. m. and Halifax at 5.35 p. m.

For complete schedules see pages 7 and 8.





The Gull and
The PINE TREE ACADIAN

BOSTON and MAINE
MAINE CENTRAL
CANADIAN PACIFIC
CANADIAN NATIONAL

JUNE 26 to SEPT. 4

9 For equipment see pages 43 and 44. 10

Detail from the Maine Central public timetable dated June 22, 1931. CRHA Archives
 Détail de l'horaire public du Maine Central Railroad, daté du 22 juin 1931. Archives ACHF

Fuelled by the expansive prosperity of 1920s, four railways introduced The Gull on September 30, 1928. It operated under a unique joint service agreement with pooled equipment. The Gull took about 24 hours to complete its journey over the 732.2 mile route between Boston & Maine's (B&M) North Station in Boston and the Canadian National Railways' station in Halifax. Participation was: B&M 114.7 miles from Boston to Portland, Maine; the Maine Central (MEC) 249.9 miles from Portland to Vanceboro, Maine; the Canadian Pacific

Stimulées par la prospérité des années 1920, quatre entreprises ferroviaires inaugurèrent ensemble le Gull le 30 septembre 1928. Ce train était le fruit d'une entente pour créer un service unifié, tout en partageant le matériel roulant. Le Gull parcourait un trajet de 732,2 milles (1 178,4 km) entre la North Station de Boston du Boston & Maine (B&M) et la gare du Canadien National (CNR) d'Halifax en environ 24 heures. Les chemins de fer participants étaient le B&M pour les 114,7 milles (184,6 km) entre Boston et Portland dans le Maine, le

Railway (CPR) 90.3 miles from Vanceboro to Saint John; and CNR 278.1 miles from Saint John to Halifax. On the MEC, the trains followed different routes between Portland and Waterville with the eastbound train operating via Augusta and the westbound via Lewiston for most of the years it operated.

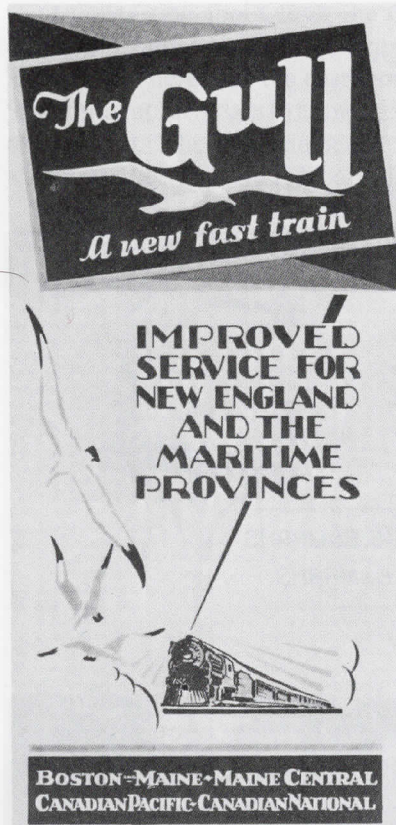
The Gull was an unusual name train as it only was a separate train between Boston and Saint John. The only scheduled car operating the entire route was a 12 section -1 drawing room (12-1) sleeping car which ran over the CNR on existing Saint John-Moncton trains and The Ocean Limited between Moncton and Halifax. Coach passengers continued to change trains in Saint John and Moncton. The Gull left Boston in the evening (eastbound) and the connecting sleeping car departed Halifax in the early morning and Saint John at dinner time (westbound).

With the introduction of The Gull, the running time between Boston and Saint John was sped up by about 1.5 hours and a buffet-club-1 drawing room-4 compartment car began running between Boston and Moncton. This car provided snack and lounge facilities in

Maine Central (MEC) pour les 249,9 milles (402,2 km) entre Portland et Vanceboro, Maine, le Canadien Pacifique (CPR) pour les 90,3 milles (145,3 km) entre Vanceboro et Saint John, Nouveau-Brunswick, et, finalement, le CNR pour les 278,1 milles (444,6 km) entre Saint John et Halifax. Sur la portion du MEC, les trains empruntaient des trajets différents entre Portland et Waterville. En direction est, le convoi passait par Augusta tandis que dans la direction opposée, il circulait via Lewiston et ce, durant presque toute son existence.

Le nom de Gull était inusité pour ce train puisqu'il n'était qu'un simple convoi entre Boston et Saint John. Le seul véhicule circulant sur le trajet en entier était une voiture-lits de 12 sections/un salon-chambre (12-1) qui faisait partie des trains du CNR entre Saint-John et Moncton et de l'Ocean Limited entre Moncton et Halifax. Les voyageurs en classe coach changeaient de trains pour le segment entre Saint John et Moncton. En direction est, le Gull quittait Boston en soirée et Halifax, tôt le matin, en direction opposée.

Avec l'arrivée du Gull, le trajet entre Boston et Saint John fut réduit d'environ une heure et trente



From the book More Classic Trains by Arthur Dubin. CRHA Archives

Extrait du livre More Classic Trains par Arthur Dubin. Archives ACHF

SAINT JOHN - HALIFAX					
READ DOWN		Table 2		READ UP	
A. M.	P. M.			A. M.	P. M.
7 30	11 55	Lv Boston	{ B. & M. Ar	6 55	
		Ar Portland	{ R. R. Lv	4 20	
Ex. Sun.		Ex. Sun.		Ex. Mon.	
23		The Gull		8	
A. M.	A. M.			A. M.	P. M.
12 05	1 10	Lv Portland ... (M.C.R.R.)	Ar	4 00	
		Lewiston	Lv		
		Augusta		2 24	
		Waterville		1 57	
		Bangor		12 30	
		Oldtown		11 54	
		Lincoln		11 06	
		Danforth		9 59	
		Ar Vanceboro	Lv	9 15	
		Lv Vanceboro ... (C.P.Ry.)	Ar	9 05	
		Ar McAdam ... (Main Line)	Lv	8 50	
		Lv McAdam	Ar	8 25	
		Ar Harvey	Lv	7 51	
		Ar Fredericton Jc.	Lv	7 16	
		Ar Fredericton ... (C.P.Ry.)	Lv	6 10	
		Ar Hoyt (C.P.Ry., Main Line)	Lv	5 54	
		Clarendon		5 37	
		Welsford		5 27	
		Westfield Beach		6 28	
		Grand Bay		6 21	
		Fairville		4 25	
		Ar Saint John ... "E.T."	Lv	6 00	
		Lv Saint John (C.N.R. A.T.)	Ar	6 20	
		Ar Hampton (C.N. M. Line)	Lv	5 35	
		Sussex		4 54	
		Petitcodiac		4 14	
		Salisbury		3 55	
		Moncton		3 30	
		Dorchester		1 30	
		Sackville		1 05	
		Amherst		12 40	
		Springhill Jct.		12 09	
		Truro		10 20	
		Stewiacke		18 26	
		Shubenacadie		18 17	
		Windsor Jct.		17 30	
		Ar Halifax, via Moncton	Lv	18 30	
P. M.	P. M.			A. M.	P. M.

Detail from Maine Central public timetable dated June 19, 1939. CRHA Archives

Détail du l'horaire public du Maine Central, daté du 19 juin 1939. Archives ACHF

"The Gull"

Fast overnight train to the Maritime Provinces

Every night (Except Sunday) from Portland ... at 12.05 A. M.

Through sleeping cars to Saint John, Halifax, also to Calais in Washington County, and to Van Buren in Aroostook County, Maine. Through coaches to Saint John and Saint John to Halifax.

Air-Conditioned

REFERENCES

† Sun. only. † Meal Station. † Daily, ex. Sun. † Stops on signal. † Daily, ex. Sat. † Daily, except Monday. † Daily, except Sun. and Mon. † Stops to leave from Boston. † Stops to leave passengers from Lincoln, Mattawamkeag, Danforth, Vanceboro and east, or to take passengers for Portland or points west. † Stops to take passengers also to leave passengers from B. & Ar. R. R., Bangor and east. † Passengers from Souris stay overnight at Charlottetown. † Stops to leave passengers from Portland or points west or to take passengers for Lincoln, Mattawamkeag, Danforth or Vanceboro and points east. † Change at Truro. † Except Sunday. Change cars at Fredericton Jct. † Daily, except Sat. and Sun. † Stops to take. † Stops to leave. † Sat. only. A.T. — Atlantic Standard Time. E.T. — Eastern Standard Time. E Passengers for Iqaluit stay overnight at Summerside and passengers for Souris stay overnight at Charlottetown. H Stops Tues and Thurs to leave from Moncton and beyond. P Lv. St. John's Tues. and Thurs., Ar. No. Sydney Thurs. and Sat. Lv. Thurs. and Sun. Ar. Portland, Sat. and Tues. Q Lv. Portland, Mon., arrive Port-aux-Basques Tues. and St. John's Wed. R Leave Portland Wed. and Fri. Ar. Port-aux-Basques, Fri. and Sun. and St. John's Sat. and Mon. S Lv. St. John's Sun., Ar. No. Sydney Mon. Lv. No. Sydney Mon., and Ar. Portland Wed.

For Equipment see Page 3.

additional to the higher priced, more luxurious private rooms.

The introduction of The Gull had been preceded by the summer only Pine Tree Acadian, which was launched in June 1928. This train made one round trip a week, departing Fridays from Boston and Sundays from Halifax. The Pine Tree Acadian was only a new train between Boston and Vanceboro, its cars were carried on existing CPR and CNR trains in Canada. It was a victim of the depression, disappearing after the 1931 season.

minutes et une voiture buffet-club/salon-chambre/quatre compartiments fut introduite entre Boston et Moncton. Pour un supplément, cette voiture offrait des collations et le service d'un salon ainsi que des chambres privées luxueuses.

Le Gull fut précédé par le Pine Tree Acadian, inauguré en juin 1928, avec un service uniquement en période estivale. Ce train n'offrait qu'un service hebdomadaire, quittant Boston le vendredi et Halifax le dimanche. Ce Pine Tree Acadian constituait un nouveau train uniquement entre Boston et Vanceboro, ses voitures faisant déjà partie de convois existants du CPR et du CNR au Canada. Il fut victime de la dépression et retiré dès l'année 1931.

The Gull Service: Maritime Provinces

Saint John-Halifax N. S.

Miles	Rail-road	Time	Days	23 P M	READ DOWN	READ UP	8 A M	Days
B&M	ET	exSat	9 30	Lv BOSTON (No. Sta.)	Mass.	Ar	8 45	exMon
26.0 Lawrence ..	..	8 10	..
32.9 Haverhill ..	..	8 58	..
67.1 Dover ..	N. H. Ar	7 15	..
114.7	MC	..	..	11 55	Lv PORTLAND ..	Me. Ar	5 50	exMon
363.8	exSun	7 45	Ar Vanceboro ..	..	11 50	..
..	CP	..	..	8 15	Lv ..	..	10 40	..
369.7	8 30	Ar McAdam ..	N. B. Ar	10 25	..
389.0	9 30	Lv Harvey ..	..	9 55	..
406.4	9 52	Ar Tracey ..	..	11 55	..
409.7	9 57	Ar FREDERICTON JCT. ..	Lv	15 23	..
409.7	10 15	Lv Fredericton Jct. ..	Ar	8 45	..
431.9	10 55	Ar Fredericton ..	Lv	7 30	exSun
417.2	h10 16	Ar Hoyt ..	..	6 45	exSun
419.9	Ar Enniskillen ..	..	b6 15	..
425.9 Clarendon ..	..	f b6 09	..
430.3	h10 34	.. Welsford ..	..	f b6 00	..
440.1	h10 48	.. Westfield Beach ..	..	b5 51	..
444.2	h10 56	.. Grand Bay ..	..	a7 57	..
451.9	11 10	.. Fairville ..	..	a7 50	..
454.1	11 20	Ar SAINT JOHN ..	Lv	b4 55	..
476.1	CN	AT	..	12 50	Lv ..	Ar	7 30	..
497.8	1 38	Ar Hampton ..	Lv	5 20	..
520.5	2 20	.. Sussex ..	..	4 25	..
543.4	2 55	.. Petitcodiac ..	..	3 55	..
570.0	3 35	Ar MONCTON ..	Lv	3 12	..
581.5	4 10	Lv ..	Ar	2 30	..
591.3	4 52	Ar Dorchester ..	Lv	1 10	..
608.6	5 10	.. Sackville ..	..	12 20	..
621.4	5 29	.. Amherst ..	N. S. Ar	11 58	..
651.1	6 00	.. Springhill Jct. ..	..	11 35	..
698.1	6 34	.. Oxford Jct. ..	..	11 05	..
685.5	7 35	.. Londonderry ..	..	10 34	..
690.0	8 20	.. TRURO ..	..	9 40	..
732.2	exSun	9 15	.. Stewiacke ..	..	9 10	..
..	9 21	.. Shubenacadie ..	..	..	..
..	10 30	Ar HALIFAX ..	Lv	7 15	exSun

Detail from the Boston & Maine public timetable dated October 15, 1945. B&MRRHS
 Détail de l'horaire public du Boston & Maine, daté du 15 octobre 1945. B&MRRHS

Changing Times

As for the American contributors of The Gull, there are a few interesting management facts that came into being shortly after its inception in 1930 that affected The Gull.

The B&M and MEC shared common senior management (not ownership) as early as 1932. At the time B&M's fortunes were better than those of the MEC. Thus, MEC was in effect managed by the B&M. This close working relationship continued only until 1952 when the MEC, with greatly improved financial results, began distancing itself from the faltering financial

Les temps changent

Tout comme les chemins de fer américains impliqués dans le Gull, il y a eu quelques réaménagements intéressants qui ont affecté ce train en 1930.

Le B&M et le MEC ont partagé la gestion en général (non la propriété) dès 1932. À ce moment-là, la fortune du B&M était supérieure à celle du MEC. Conséquemment, le MEC était indirectement contrôlé par le B&M. Cette étroite relation prit fin en 1952 alors que le MEC, dont les avoirs allaient en progressant, commençait à prendre ses distances vis-à-vis les finances

fortunes of the B&M. In 1953 MEC showed its independence by changing its diesel colors from B&M's maroon and imitation gold to the Pine tree green and imitation gold.

The Gull proved a popular service. The train operated daily when launched, but as early as 1933 the schedule was reduced to depart Boston daily except Saturday and Halifax daily except Sunday.

Feeling the effects of the depression and a reduced demand for luxury accommodation, the buffet-club-1 drawing room-4 compartment car was replaced by 8 section-buffet-lounge sun room cars in 1930 which only operated between Boston and Saint John. Examples of this type of car were Pullmans Algonquin Club and New Haven Club. They were assigned to The Gull and the joint New Haven-B&M New York City-Portland train, The State of Maine.

In 1930, the Maine Central took delivery of two 326,000 pound Hudson steam locomotives and put them to work on the Flying Yankee, The Gull and other top trains. Their boosters insured easy starts with heavy equipment and no one's lunch was ever interrupted by the usual coffee-spilling acceleration of steam locomotion.

Starting about 1942, the CPR ceased running a dining car between Mattawamkeag and Saint John on The Gull. Thereafter the eastbound train stopped 20 to 30 minutes at McAdam to allow the passengers to partake of breakfast. There was no need to stop for a meal going westbound as The Gull departed Saint John after the

chancelantes du B&M. En 1953, le MEC afficha son indépendance en modifiant la livrée de ses locomotives diesel, passant du marron au vert pin.

Le service du Gull était populaire. Il y avait un départ quotidien au début mais, dès 1933, l'horaire fut réduit à un départ quotidien vers Boston, excepté le samedi, et vers Halifax, excepté le dimanche. Suite aux effets de la dépression et de la réduction dans la demande de service de luxe, en 1930, la voiture buffet-club/salon-chambre/quatre compartiments fut échangée contre une voiture de 8 sections/buffet/salon avec service offert uniquement entre Boston et Saint John. On utilisait, par exemple, les voitures Pullman Algonquin Club et New Haven Club. Elles étaient assignées tant au Gull qu'au State of the Maine, le train conjoint, entre New York et Portland, du New Haven et du B&M.

En 1930, le Maine Central prit possession de deux locomotives à vapeur de type Hudson de 326 000 livres (147,871 kg) qu'il assigna au Flying Yankee, au Gull ainsi qu'à d'autres trains. Leurs systèmes de traction d'appoint permettaient des départs aisés sans mouvement brusque, même avec de lourdes charges, ce qui évitait par exemple aux voyageurs de renverser leur café pendant le dîner.

Vers 1942, le CPR cessa d'utiliser la voiture-restaurant entre Mattawamkeag et Saint John sur le Gull. Suite à ce retrait, le convoi en direction est arrêtait de 20 à 30 minutes à McAdam pour permettre aux passagers d'y prendre un déjeuner. Il n'était pas



The 701, one of the Maine Central's big 4-6-4 Hudson Type locomotives which used to pull The Gull in the later steam era. Location and photographer unknown, Jim Simmons collection

La 701 du Maine Central, une de ses grosses 4-8-4 de type Hudson qui tiraient habituellement le Gull à la fin de l'ère de la vapeur. Lieu et photographe inconnus, collection Jim Simmons

normal dinner hour. By the late 1950s, The Gull was one of a very few trains making a scheduled meal stop at a station restaurant.

In mid July 1945 the American Office of Defense Transportation ordered the railroads to cease operating sleeping car routes under 450 miles to allow for the movement of troops from Europe to the Pacific war front. As Boston-Saint John and Boston-Halifax sleeping car lines were longer than 450 miles (The Saint John car barely squeaked by as its distance was 459 miles!) they continued to operate, while sleeping cars disappeared from the Boston-Montreal and New York-Montreal trains. (The Montrealer / Washingtonian were the only other B&M overnight train to keep sleeping cars as the distance between Washington and Montreal exceeded that in the prohibition order.) As soon as the order was lifted in 1946 the sleeping cars returned to The Gull.

At the end of 1948 the Boston & Maine acquired seven Plan 2585 10 section-1 compartment-2bedroom (10-1-2) sleepers from Pullman for use on The Gull. These cars were all veterans, having been built between 1913 and 1920. The Martel, the Maskell, and the Mapleton served the Boston-Halifax sleeping car line. The other four cars – the Fort Bliss, Fort Greble, Fort Pickens and Fort Slocum were used between Boston and Saint John and Boston and Van Buren. These cars replaced the 12 section-1 drawing room sleeping cars.

The Gull at the Start of the 1950s

The Gull remained the only train between Boston and Saint John. The only passenger car from New England operating east of Saint John was the sleeping car, generally a heavyweight 10-1-2 car.

nécessaire cependant de faire cet arrêt en direction ouest puisque le Gull quittait après l'heure du dîner. À la fin des années 1950, le Gull demeurait un des rares trains à s'arrêter à une gare pour permettre aux voyageurs de prendre un repas.

À la mi-juillet 1945, l'Office de transport de la défense américaine ordonna aux chemins de fer de cesser tout service de voitures-lits sur des trajets de moins de 450 milles (724,2 km), afin de faciliter le mouvement des troupes entre l'Europe et le front du Pacifique. Grâce à une distance supérieure à 450 milles (724,2 km), le service de voitures-lits entre Boston et Saint John fut maintenu, mais il s'en fallut de peu, celle-ci n'étant que 459 milles (438,7 km) que pour la voiture-lits destinée à Saint John! Par contre, on a dû cesser ce service sur le Montrealer (Boston/Montréal) et le Washingtonian (New York/Montréal). Le service reprit sur le Gull en 1946, aussitôt que l'ordonnance fut levée.

À la fin de 1948, le B&M fit l'acquisition de sept voitures-lits Plan 2585 de 10 sections/un compartiment/2 chambres (10-1-2) de Pullman pour les insérer sur le Gull. Il s'agissait d'anciennes voitures construites entre 1913 et 1920. Les Marvel Maskell et Mapleton servirent la ligne de Boston/Halifax, tandis que les Fort Bliss, Fort Greble, Fort Pickens et Fort Slocum furent utilisées entre Boston et Saint John ainsi qu'entre Boston et Van Buren. Ces voitures remplacèrent celles de 12 sections/salon-chambre.

Le Gull au début des années 1950

Le Gull demeura le seul train reliant Boston et Saint John. La seule voiture de passagers en service de la Nouvelle-Angleterre, en fonction à l'est de Saint John, était une voiture-lits, généralement une voiture lourde 10-1-2.



The Gull westbound at Andover, Massachusetts, 22.68 miles north-northwest of Boston (eastbound by timetable) circa mid 50's. John Graham, Boston & Maine Railroad Historical Society Inc.

Le Gull à Andover, Massachusetts, 22,68 milles (36,5 km) au nord-ouest de Boston (en direction est selon l'horaire) vers le milieu des années 1950. John Graham, Boston & Maine Historical Society Inc.

The Gull at Reading, Massachusetts circa 1953. Don Hills, Boston & Maine Railroad Historical Society Inc.

Le Gull à Reading, Massachusetts vers 1953. Don Hills, Boston & Maine Historical Society Inc.



On the CNR, the through sleeping car in 1950 was forwarded on Trains 14 (eastbound) and 13 (westbound) between Saint John and Moncton. These trains also carried a buffet-parlour car between Moncton and Salisbury (the car was switched between the two trains at Salisbury), and a through Saint John-Halifax coach. Between Moncton and Halifax, the Boston sleeping car was carried on Trains 59 and 60, The Scotian.

The Boston-Halifax sleeping car was supplemented by another heavyweight 10-1-2 car, which operated between Boston and Saint John. Coaches still only operated between Boston and Saint John.

Food service for passengers was minimal. Eastbound The Gull left Boston after the dinner hour. The next morning it paused for twenty minutes at McAdam, New Brunswick so passengers could get breakfast at the lunch counter in the station. A café-parlour car operated between Saint John and Salisbury provided lunch service and the dining car on the The Scotian. Going westward, The Scotian's dining car served breakfast and lunch from Halifax to Moncton and the café-parlour car dinner. The café-parlour car was removed from the Saint John-Moncton trains by the fall of 1958.

Au CNR, en 1950, le service de voiture-lits était offert sur les trains numéros 14 (direction est) et 13 (direction ouest) entre Saint John et Moncton. Ces trains comprenaient aussi une voiture/buffet/salon entre Moncton et Salisbury (la voiture passait d'un train à l'autre à Salisbury) et une voiture coach entre Saint John et Halifax. Entre Moncton et Halifax, la voiture-lits de Boston faisait partie des convois numéros 59 et 60, surnommés The Scotian.

À la voiture-lits entre Boston et Halifax, on ajoutait un autre type de voiture-lits lourde, une 10-1-2, entre Boston et Saint John. On n'utilisait des voitures coach qu'entre Boston et Saint John.

Le service de repas était réduit au minimum. Le Gull quittait Boston après l'heure du dîner. Le matin suivant, le convoi s'arrêtait pour une pause de 20 minutes à McAdam au Nouveau-Brunswick pour permettre aux passagers de prendre un déjeuner au comptoir-lunch de la gare. Une voiture salon/café était utilisée entre Saint John et Salisbury pour offrir un service de dîner sur le Scotian. En direction ouest, le Scotian offrait un service de déjeuner entre Halifax et Moncton avec la même voiture salon/café. Cette dernière fut retirée du parcours Saint John/Moncton à l'automne 1958.

TRAIN No. 23.—THE GULL.

Sleeping Cars: (Ready for occupancy at 8.30 p.m.).

★ Boston to Bangor. (May be occupied until 7.00 a.m.).

★ Boston to Saint John. ★ Boston to Calais.

★ Boston to Halifax. ★ Boston to Van Buren.

Parlor Car (Restaurant Lounge) . . . ★ Boston to Portland.

Dining Car ★ Vanceboro to Saint John.

Buffet Lounge Car ★ Bangor to Van Buren.

Buffet Lounge Car ★ Bangor to Greenville, until Sept. 4, inc.

Coach. ★ Boston to Saint John.

Detail from Maine Central public timetable dated June 19, 1939. CRHA Archives

Détail de l'horaire public du Maine Central daté du 19 juin 1939. Archives ACHF

In New England, The Gull eastbound carried additional through sleepers between Boston and Bangor, Maine; Boston and Calais, Maine; and Boston and Van Buren, Maine. These sleeping cars returned to Boston on other overnight trains.

The schedule and car types used eastbound on The Gull in 1950 were as follows:

Boston to Bangor sleeping car 230: 12 section 1 drawing room Pullman sleeping car.

B&M No. 23 Boston (9:30 pm) to Portland (11:50 pm).

MEC No. 23 Portland (12:10 am) to Bangor (3:35 am).

Boston to Saint John sleeping car 232: 10 section – 1 Drawing Room – 2 compartment sleeping car – Pullman

As above, Boston (9:30 pm) to Bangor (3:35 am).

MEC No. 23 Bangor (5:00 am) to Vanceboro (7:50 am).

CPR No. 114 Vanceboro (9:15 am) to Saint John NB 12:20 pm)

Boston to Halifax sleeping car 234: 10 section – 1 Drawing Room – 2 compartment sleeping car - Pullman

As above Boston (9:30 pm) to Saint John (12:20 pm).

CNR No. 14 Saint John (1:00 pm) to Moncton (3:35 pm)

CNR No. 60 Moncton (4:30 pm) to Halifax (10:30 pm)

In 1950, The Gull carried the numbers 23 eastbound and 8 westbound on the B&M and MEC from Boston to Vanceboro. On the CPR, it was 114 eastbound and 113 westbound between Vanceboro and Saint John. Effective April 27, 1958 the eastbound Gull became Train No. 7 on the B&M. The westbound, number 8, was unchanged.

En Nouvelle-Angleterre, le Gull, direction est, avait des voitures-lits supplémentaires entre Boston et Bangor, Maine; Boston et Calais, Maine, puis Boston et Van Buren, Maine. Ces voitures retournaient à Boston sur d'autres trains de nuit.

Voici l'horaire et la liste des voitures utilisées sur le Gull en 1950:

De Boston à Bangor, voiture-lits Pullman numéro 230 : 12 sections/1 salon-chambre :

B&M numéro 23 Boston (21 h 30) à Portland (23 h 50);

MEC numéro 23 Portland (12 h 10) à Bangor (3 h 35);

De Boston à Saint John, voiture-lits Pullman numéro 232 :

10 sections/1 salon-chambre/2 compartiments : Comme ci-haut, Boston (21 h 30) à Bangor (3 h 35);

MEC numéro 23 Bangor (5 h) à Vanceboro (7 h 50);

CPR numéro 114 Vanceboro (9 h 15) à Saint John, Nouveau-Brunswick, (12 h 20);

De Boston à Halifax, voiture-lits Pullman numéro 234 : 10 sections/1 salon-chambre/2 compartiments :

Comme ci-haut, Boston (21 h 30) à Saint John (12 h 20);

CNR numéro 14 Saint John (13 h) à Moncton (15 h 35);

CNR numéro 30 Moncton (16 h 30) à Halifax (22 h 30).

En 1950, le Gull transportait les numéros 23 vers l'est et 8 en direction ouest, sur le B&M et MEC de Boston à Vanceboro. Sur le CPR, il s'agissait des numéros 114 vers l'est et 113 en direction ouest, entre Vanceboro et Saint John. À partir du 27 avril 1958, le Gull vers l'est devint le train numéro 7 sur le B&M tandis que le numéro 8 demeura inchangé.

**THE GULL, TRAIN No. 8:
Consist Leaving Boston Effective April 24, 1955**

<i>Car Type</i>	<i>Regular Assigned Car</i>	<i>Terminal Points</i>	<i>Days Operated</i>
Storage Mail-Express	B&M/MEC	Boston-Portland	Ex Sat
Express	B&M/MEC	Boston-Eastport (off at Bangor)	Ex Sat
Railway Post Office	B&M/MEC	Boston-Bangor	Ex Sat
Storage Mail	B&M/MEC	Boston-Bangor	Ex Sat
Baggage	CPR	Boston-Saint John	Ex Sat
'American Flyer' Coach	B&M	Boston-Bangor	Fri
Heavyweight Coach	MEC	Boston-Bangor	Sun
2 Streamlined Coaches	MEC	Boston-Saint John	Ex Sat
Streamlined 6-4-6 Sleeper	B&M	Boston-Saint John	Ex Sat
10-1-2 Heavyweight Sleeper	B&M	Boston-Calais (off at Bangor)	Sun, Tues, Thurs
10-1-2 Heavyweight Sleeper	B&M	Boston-Bangor	Mon, Wed, Fri,
Streamlined 6-4-6 Sleeper	B&A	Boston-Van Buren (off at Bangor)	Ex Sat

Abbreviations: B&A = Bangor & Aroostook/ B&M = Boston & Maine/
CPR = Canadian Pacific Railway/ MEC = Maine Central

Notes:

B&M Boston-Halifax heavyweight 10-1-2 sleeper discontinued in 1954.
B&M Boston-Portland parlour-Restaurant-Lounge car restored in late 1955 or early 1956.
Express refrigerator cars only operated westbound on The Gull, returned to Maritimes on freight trains.

Source: B&M Passenger Train Consist Book from Passenger Trains of Northern New England In the Streamline Era

The Gull CPR Train 114 arriving at Saint John, New Brunswick hauled by regularly assigned engine 2332 in June 1952. Ken McDonald

Le train 114 du CFCP, le Gull, arrive à Saint John (Nouveau-Brunswick), tirée par la locomotive 2332 comme à l'habitude en juin 1952. Ken McDonald





CPR 2332 was a G3d Class 4-6-2 built by MLW in 1926. It is pictured here handling The Gull at McAdam, New Brunswick on October 28, 1952. Ken McDonald

La locomotive CPR numéro 2332 était une 4-6-2 classe G3d, construite par la Montreal Locomotive Works (MLW) en 1926. On la voit ici manœuvrant le Gull à McAdam, Nouveau-Brunswick, le 28 octobre 1952. Ken McDonald

Hard Times

Throughout the 1950's, all four participating roads began to feel the pressure of competition of the vast improvements in roads and the number of automobiles in their previously untouched monopolies. Public discontent continually grew about the poor service provided by The Gull. Such complaints were not unwarranted as can be seen in a 1951 Public Relations Report concerning inadequate service including the antiquated equipment used on The Gull. The railways took some steps to address this. Canadian Pacific began an ambitious rebuilding program of many of their coaches in the early 1950s. The B&M and MEC began assigning their new Pullman-Standard streamlined coaches to the train in 1954.

In January 1955, the B&M replaced one of the two heavyweight 10-1-2 sleeping cars that held down the Boston-Saint John run with a new streamlined 6 section-4 bedroom-6 roomette sleeping car. The car had been specifically ordered for, and upon delivery immediately assigned to, The Gull. This resulted in the heavyweight and streamlined car departing the Boston and Saint John terminals on alternate days. The streamlined car departed Boston on Tuesdays, Thursdays and Sundays, and left Saint John on Mondays, Wednesdays and Fridays. It was not until 1958 that the heavyweight sleeper was retired and a streamlined sleeping car departed both Boston and Saint John six days a week.

In October 1955 the Boston-Calais and Boston-Bangor sleeping cars carried on The Gull were discontinued.

Temps difficiles

Durant les années 1950, les quatre chemins de fer participants commencent à ressentir la pression due au développement des routes et au nombre croissant des automobiles qui affectent ce monopole autrefois intouchable. Le mécontentement du public ne cessait de croître à propos du mauvais service offert par le Gull. Les plaintes étaient parfois justifiées comme l'indique le Rapport 1951 des Relations publiques concernant un service inadéquat, incluant l'utilisation d'un équipement dépassé. Les chemins de fer tentèrent d'y remédier. Ainsi, au début des années 1950, le CPR débuta un ambitieux programme de reconstruction de plusieurs de ses voitures coach. D'un autre côté, le B&M et le MEC assignèrent leurs nouvelles voitures coach Pullman profilées sur le train dès 1954.

En janvier 1955, le B&M remplaça l'une de ses deux voitures-lits lourdes 10-1-2 qui roulaient sur la ligne Boston/Saint John par une nouvelle voiture-lits profilée de 6 sections/4 chambres/6 chambrettes, une voiture expressément commandée pour ce service sur le Gull. Ainsi, une voiture lourde et une autre profilée quittaient alternativement les terminus de Boston et de Saint John. La voiture profilée quittait Boston chaque mardi, jeudi et dimanche, puis Saint John chaque lundi, mercredi et vendredi. En 1958, la voiture-lits lourde fut retirée tandis que celle profilée quittait Boston et Saint John six fois par semaine.

En octobre 1955, le service de voitures-lits des lignes Boston/Calais et Boston/Bangor du Gull fut abandonné.

The first major downgrading occurred on September 24-25, 1954 when the Boston-Halifax through sleeping car was discontinued. Thereafter the CNR's link to The Gull became more and more tenuous. By 1957, the connecting time at Saint John for westbound passengers had grown to almost three hours. In 1958, CNR ended the through Saint John-Halifax coach and removed the café-parlour car from the Moncton-Saint John trains.

Because of heavy travel an additional sleeping car regularly operated on the train between Boston and Saint John during the summers of 1956 and 1957. This car essentially brought the capacity back up to that which the train had when the Halifax sleeping car operated. In 1956 the summer car was a rebuilt 'R' Class CPR 8 section-1 drawing room-2 compartment sleeper and in 1957 it was one of the B&M 10-1-2 sleepers.

After many years of not providing any food or beverage service between Boston and Portland (it appears these amenities were terminated during World War II), the B&M began operating a heavyweight parlour-restaurant-lounge car – the Onward and Progress built in 1914 – on the trains in 1955 offering breakfast on the run into Boston and refreshment service on the outbound run. This followed a rescheduling of the train that pushed the Boston arrival time back from 0845 to 1000 while the evening departure was moved from 2145 to 1945.

La première diminution importante du service fut l'abandon de la classe voiture-lits sur le train Boston/Halifax les 24 et 25 septembre 1954. Puis, le lien du CNR avec le Gull s'amincit de plus en plus. En 1957, le temps de correspondance à Saint John, pour les passagers en direction ouest, augmenta de trois heures. L'année suivante, le CNR mit fin au service coach entre Saint John et Halifax, puis retira la voiture salon/café sur ses trains reliant Moncton et Saint John.

Suite à une demande accrue, une voiture-lits fut ajoutée entre Boston et Saint John durant les étés de 1956 et 1957. Cela ramenait la même capacité en places voiture-lits qu'à l'époque de ce service vers Halifax. En 1956, on utilisa une voiture de classe "R" reconstruite du CPR, soit 8 sections/1 salon-chambre/2 compartiments, puis, en 1957, une des voitures 10-1-2 du B&M.

Après plusieurs années sans service de repas entre Boston et Portland (ce service fut aboli durant la Deuxième Guerre mondiale), le B&M décida, en 1955, de le rétablir à nouveau en insérant au convoi une voiture-restaurant/salon lourde, soit la Onward ou la Progress, construites en 1914, offrant le déjeuner en direction de Boston et une collation en direction opposée. Ceci eut pour conséquence de réaménager l'horaire en repoussant l'heure d'arrivée à Boston de 8 h 45 à 10 h et en avançant le départ en soirée de 21 h 45 à 19 h 45.

The Gull with an array of head-end-cars departs Saint John, New Brunswick for Moncton and Halifax in the early 1950's. Photographer unknown, Jim Simmons collection

Le Gull avec une série de fourgons en tête, partant de Saint John, Nouveau-Brunswick, pour Moncton et Halifax au début des années 1950. Auteur inconnu, Collection Jim Simmons





Boston and Maritime Provinces

SAINT JOHN - HALIFAX

P. M.	READ DOWN	Table 4	READ UP	A. M.
19 30	Lv Boston	B. & M. R. R.	Ar	18 45
.....	Ar Portland		Lv	16 10
Ex. Sat.				Ex. Mon. 8
23				A. M. 5 50
P. M.	Lv Portland	M. C. R. R.	Ar	14 16
11K55	" Lewiston		Lv	3 48
12K58	" Augusta		Lv	2 20
.....	" Waterville		Lv	F1 40
12K10	" Bangor		Lv	12 52
a1 35	" Oldtown		Lv	11 44
F1 59	" Lincoln		Lv	11 00
.....	" Danforth		Lv	10 40
.....	Ar Vanceboro		Lv	10 25
.....	Lv Vanceboro		Ar	9 55
.....	Ar McAdam		Lv	8A55
.....	Lv McAdam		Ar	18 45
.....	Ar Harvey		Lv	16 45
.....	Ar Fredericton Jct.		Lv	16G15
10 55	Ar Fredericton		Lv	7600
T10 16	Ar Hoyt		Lv	5651
.....	" Clarendon		Lv	5651
T10 34	" Welsford		Lv	7157
T10 48	" Westfield Beach		Lv	7150
T10 56	" Grand Bay		Lv	4655
11 10	" Fairville		Lv	17 30
11 20	Ar Saint John		Lv	15 20
12 50	Lv Saint John		Ar	4 35
1 38	Ar Hampton		Lv	3 55
2 20	" Sussex		Lv	3 12
2 55	" Petitediac		Lv	2 55
3 10	" Salisbury		Lv	2 30
3 35	Ar Moncton		Lv	1 10
4 10	Lv Moncton		Ar	12 20
4 52	Ar Dorchester		Lv	11 58
5 10	" Sackville		Lv	11 35
5 29	" Amherst		Lv	11 05
6 00	" Springhill Jct.		Lv	9 10
8 20	" Truro		Lv	.....
n9 15	" Stewiacke		Lv	.....
n9 21	" Schubencadie		Lv	17 15
10 30	Ar Halifax		Lv	A. M. 17 15
P. M.				



Time was running out for both steam and The Gull when this photo was taken at Sussex, New Brunswick in 1957. Sussex is located east of Saint John on the CNR route to Moncton, if the train was on-time it would have been 2:20 PM. Ken McDonald

Le temps était révolu tant pour la traction à vapeur que pour le Gull, lorsque cette photo fut prise à Sussex, Nouveau-Brunswick, en 1957. Cette localité est située à l'est de Saint John sur la ligne du CNR vers Moncton. En supposant que le train fût à l'heure, il était 14 h 20. Ken McDonald

Detail from the July 8, 1945 CNR public timetable. CRHA Archives
Détail de l'horaire public du CNR du 8 juillet 1945. Archives ACHF



Once again CPR 2332, this time without smoke deflectors, is seen handling Train 114 the eastbound Gull at Fredericton Junction, New Brunswick. Photographer Ken McDonald noted 'last steam on 114' although he didn't record the date; it is pre-1955 as the old station is visible; note the streamlined cars. Ken McDonald

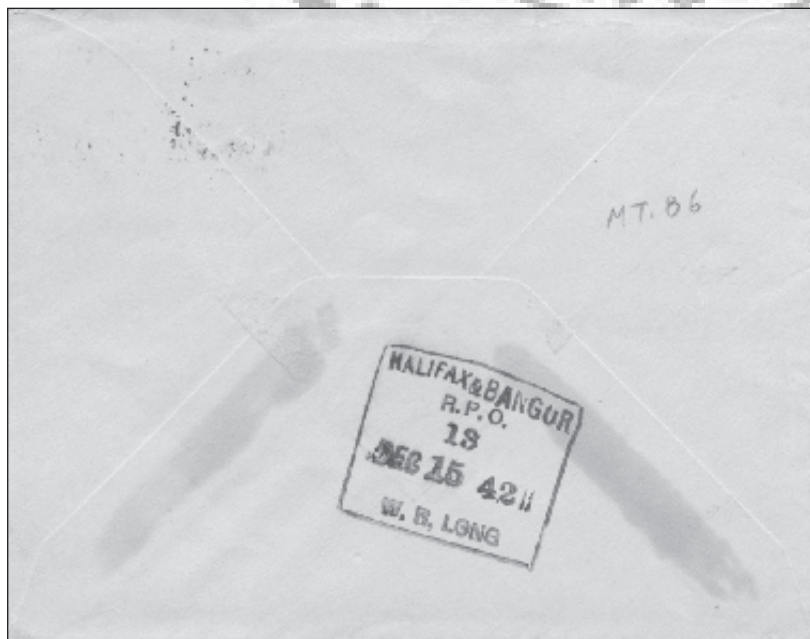
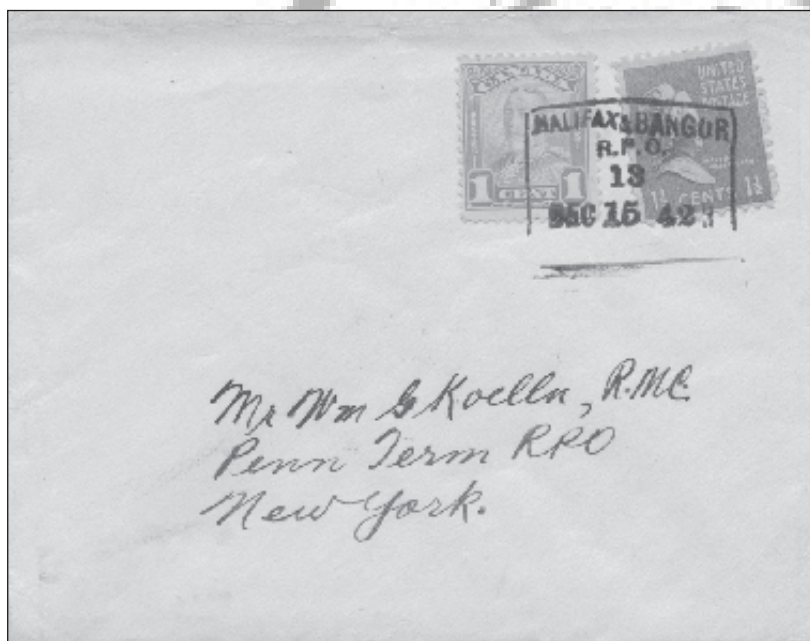
Encore une fois, nous voyons la locomotive CPR 2332, cette fois-ci sans son déflecteur de fumée, en tête du train numéro 114, le Gull, en direction est, à Fredericton, Nouveau-Brunswick. Le photographe, Ken McDonald, a noté 'last steam on 114' (dernière vapeur sur le 114) sans toutefois noter la date. C'est avant 1955 car l'ancienne gare est visible. À noter : les voitures-lits profilées. Ken McDonald

Passenger equipment

Due to The Gull being made up of equipment provided by four railroads, it always had a bit of an eclectic lash-up of equipment. One of the many interesting things about The Gull is that it was one of the few trains on which one could find express reefers from both the CNR and CPR. Most express shipments travelled in normal baggage cars. Each road would contribute cars in accordance with the mileage used of the railway multiplied by the rate for each class of cars or in accordance with any alternative formula provided in agreement between the roads involved. Management of each road determined what cars would be run in through service and which railway would provide them.

Équipement pour les passagers

Du fait que le matériel roulant du Gull provenait de quatre chemins de fer, les convois avaient une allure hétéroclite. L'un des aspects intéressants du Gull est qu'on pouvait apercevoir des wagons express du CNR et du CPR sur le même convoi. Le service d'envois express utilisait des fourgons à bagages standards. Chaque entreprise ferroviaire contribuait en matériel roulant selon un barème considérant la distance parcourue multipliée par un ratio selon chacune des catégories de voitures ou autres facteurs, selon les ententes établies entre chaque compagnie. Une gestion mutuelle des entreprises ferroviaires concernées devait décider de chacune des voitures devant être choisies pour les



Front and back of a Gull railway post office cover dated December 15, 1942 processed on the Halifax - Bangor RPO car. The letter was mailed to a Mr. Koellen, an RPO employee at Pennsylvania Terminal, in New York City; note the Canada and USA stamps. Ross Gray collection, via Ron Barrett a member of the RPO Study Group of the British North American Postal Society

Les recto et verso d'une enveloppe traitée sur le fourgon postal Halifax/Bangor du Gull datée du 15 décembre 1942. La lettre est adressée à M. Koelin, un employé de la poste au terminus du Pennsylvania à New-York. À noter : la présence d'un timbre canadien et d'un autre américain. Collection Ross Gray via Ron Barrett, un membre du RPO Study Group de la British North American Postal Society

A Passenger of Note

In research for this piece on the Gull, I came across an interesting story from one of my sources:

It involves a famous person who was a passenger on The Gull in the late 50's and the passenger station, in the Village of Harvey Station, New Brunswick. An acquaintance of mine who grew up in Harvey, had pointed out to me a cottage on Harvey Lake, which had been the station in Harvey, then moved across the ice many winters ago.

My inquiring mind shifted to an article I recalled reading in Fredericton's Daily Gleaner newspaper with the story of a prominent US Senator being in the station, waiting for the train back to Boston. So, I had to determine the year the station was moved across the ice – if it was in the 1960's – there was a good chance it was the one 'the Senator' was in. I found out the station was moved either in January 1961 or 1962. On October 7, 1957, the Senator arrived alone at the Saint John airport, informing waiting reporters, "I'm interested in the Maritime Provinces because my maternal grandfather, who was later to become Mayor of Boston, had emigrated from this area, but I'm not sure of the exact locality."

The Senator was driven to Fredericton and the next day was the guest speaker and Honorary Doctor of Laws recipient at the University of New Brunswick's Fall Convocation. To make it possible for 'the Senator' to rest his aching back and to dine with UNB Chancellor Lord Beaverbrook, UNB President Colin B. McKay agreed to drive him, the 30 miles to Harvey Station to catch the train to Boston at 11:41PM.

Once the train reached McAdam, the Senator disembarked and entered the Lunch Room where he asked for a bowl of Heinz tomato soup, one of his favourite snacks. Later he chatted with several local residents. The name of the U.S. Senator was John Fitzgerald Kennedy, who was inaugurated the 35th President of the United States on January 20, 1961. (Jim Simmons)

Note d'un passager

À la recherche d'un item sur le Gull, j'ai découvert ce récit :

Cela implique un personnage célèbre qui a voyagé sur le Gull à la fin des années 1950 et la gare de passagers dans le village de Harvey Station au Nouveau-Brunswick. Une personne que je connaissais et qui a grandi à Harvey, m'a indiqué un cottage sur le bord du lac Harvey qui constituait autrefois cette gare déplacée il y a plusieurs années de cela.

En relisant le journal Daily Gleaner de Fredericton, mon attention fut captée par un article à propos d'un sénateur américain qui attendait le train dans cette gare pour son retour à Boston. Cela m'a permis de déterminer approximativement l'année où la gare fut déplacée, soit en janvier 1961 ou 1962. Le 7 octobre 1957, le sénateur arriva seul à l'aéroport de Saint John, proclamant aux journalistes présents : «Je suis intéressé aux provinces maritimes car mon grand-père maternel, qui devint plus tard maire de Boston, a émigré de cette région mais je ne suis pas certain de la localité».

Le sénateur qui se dirigeait vers Frédéricton devait, le jour suivant, faire un discours puis recevoir un diplôme Honoris Causa à l'occasion du congrès d'automne de l'université du Nouveau-Brunswick (UNB). Pour que le sénateur puisse soulager son mal de dos et dîner en présence du chancelier de l'UNB, Lord Beaverbrook, Colin B McKay, président de l'institution, lui offrit de le conduire sur les 30 milles (48,3 km) qui séparaient l'endroit de la gare de Harvey afin qu'il puisse prendre le train de 23 h 41 vers Boston.

Au moment où le train atteignit McAdam, le sénateur descendit et entra dans la salle à dîner de la gare puis demanda qu'on lui serve un bol de soupe aux tomates Heinz, un de ses mets préférés, puis se mit à converser avec des résidents locaux. Le nom de ce sénateur américain était John Fitzgerald Kennedy qui fut nommé 35e président des États-Unis le 20 janvier 1961. (Jim Simmons)

In the mid 1950s, there were often four head end cars on westbound The Gull as it left New Brunswick. These were usually B&M or MEC cars except for express reefers with fresh fish from either the CNR or CPR cars. The MEC head end cars were very old. There were many substitutions and other cars added or deleted by the four roads as needed. The first car behind the engine was a railway post office car which ran between Boston and

différents parcours et quelle compagnie devait la fournir.

Au milieu des années 1950, il y avait souvent quatre fourgons de tête sur le Gull en direction ouest, au moment où il quittait le Nouveau-Brunswick. C'était habituellement ceux du B&M et du MEC, excepté pour les wagons réfrigérés express du CNR et du CPR qui transportaient du poisson frais. Les fourgons du MEC étaient très anciens. Il y avait beaucoup de substitutions

McAdam, NB. This was generally a MEC car. Behind the mail car would be two express reefers carrying freshly caught fish from the Maritimes to Boston. The fourth car would be a MEC or a B&M baggage car for handling checked baggage.

It was puzzling that Boston restaurants or food stores were importing fish with so much fresh seafood available locally. CNR and CPR loaded express reefers going south on The Gull quite frequently, although not necessarily daily. Empties were returned promptly on freight trains.

ainsi que des ajouts ou des retraits de voitures selon les besoins. Derrière la locomotive il y avait généralement un fourgon postal pour le segment Boston/McAdam, Nouveau-Brunswick, le plus souvent appartenant au MEC. Suivaient derrière, deux wagons réfrigérés transportant du poisson frais en provenance des Maritimes et à destination de Boston. Le quatrième véhicule était un fourgon du MEC ou du B&M transportant les bagages enregistrés. Curieusement, les restaurants et les marchés de Boston importaient du poisson alors que les produits de la mer leur étaient localement disponibles. La présence de wagons express réfrigérés remplis du CNR et du CPR en direction sud sur le Gull était fréquente, mais pas nécessairement quotidienne. Les wagons vides étaient ramenés rapidement par les trains de marchandises.

Train orders and operations

As can be seen on the opposite MEC train order, Train 21 (Boston to Bangor) was given rights over Train 8, The Gull. On the MEC, trains with mail or milk were accorded the highest priority due to the short shelf life of the milk itself, and the railroad not wanting to have to reimburse the farmers for the loss due to spoilage in transit. No. 21 was, by then an un-named coach only passenger service that ran from Boston (lv 9:30 PM) to Bangor (arr 4:25 AM). Number 21 had been known as the Penobscot, but the last timetable where it carried that name was October 28, 1956.

In the April 28, 1957 passenger timetable, Train 21 connected at Portland with The Gull. Train 21 ran from Bangor to Portland via Lewiston, while Train 23, The Gull, operated via Brunswick. The Gull's eastward schedule had changed several years earlier, leaving Boston at 7:45 PM and running as Train 7. Train 21 ran on the old Gull schedule from Boston to Portland and then on the old Penobscot schedule from Portland to Bangor. Train 21 had a scheduled station stop at Pittsfield at 3:40 AM; the westward Gull, then running as Train 8, had a scheduled stop at Pittsfield at 4:13 AM. Since Train 21 was due in Pittsfield before No. 8, the order would seem to give a late-running No. 21 priority to make up time.

By the fall/winter of 1958 No. 21 and No. 8 were

Les ordres de marche de train et les manœuvres

Comme on peut apercevoir sur l'ordre de marche de train du MEC ci-contre, le train numéro 21 (Boston à Bangor) cédait le passage au train numéro 8, le Gull. Sur le réseau du MEC, les convois transportant la poste et le lait avaient la priorité absolue, vu le temps limité pour sauvegarder la fraîcheur du lait à température normale. La compagnie ne voulait pas se trouver dans l'obligation de rembourser aux fermiers des pertes subies durant le transport. Le numéro 21 était un train sans nom, composé de voitures coach. Il reliait Boston (départ à 21 h 30) à Bangor (arrivée à 4 h 25). À un certain moment, le numéro 21 fut nommé Penobscot, mais ce nom parut pour la dernière fois sur l'horaire le 28 octobre 1956.

On mentionne dans l'horaire du 28 avril 1958 que le train numéro 21 était relié au Gull à Portland. Il circulait de Bangor à Portland via Lewiston, alors que le train numéro 23, le Gull, passait par Brunswick. L'horaire du Gull fut modifié quelques années plus tard, quittant Boston à 19 h 45 en tant que train numéro 7. Le train numéro 21 suivait l'horaire du Gull de Boston à Portland, puis l'horaire de l'ancien Penobscot de Portland à Bangor. Il y avait un arrêt à la gare de Pittsfield à 3 h 40, puis le Gull roulait en direction ouest en tant que train numéro 8, s'arrêtant à Pittsfield à 4

Stan's Photo Gallery

July - August, 2015

By Stan Smaill

Translation: Malcolm Lewis Richmond

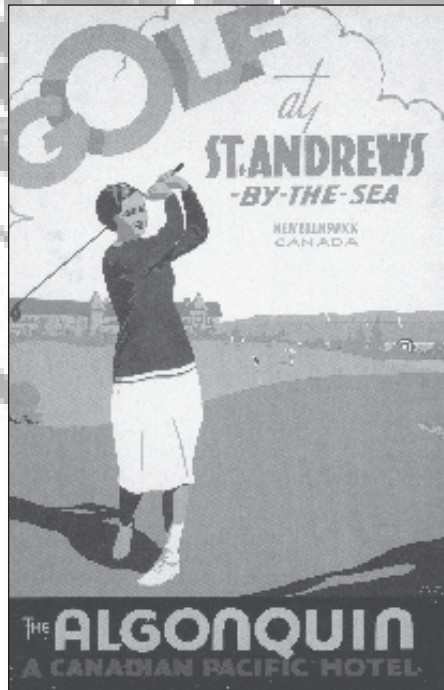
Embellished by THE GULL and down the road to Boston.....

So reads a line from the poem Scotian Migrations written by a young Smaill back in 1972. A cherished childhood memory was listening to the tales regaled by my maternal Cape Breton relatives whenever they came to visit about having to seek work during hard times, often in the so-called 'Boston States.' When they could afford the fare, the mode of travel used was the train and that train was The Gull.

The Gull passed through Saint John, which received its first CPR passenger train over 125 years ago on June 3, 1889. The CPR Montreal-Saint John 'Short Line' passed through the famous railway junction town of McAdam, whose imposing stone station still stands.

Photos of The Gull are scarce, but the route it traversed intrigues. This Photo Gallery is a potpourri of places, trains and scenes along the route of this remarkable international passenger train. Thanks are due to Dave Morris, Don Marson, Ken S. MacDonald, Ron Ritchie, Fred Nowell of the Boston and Maine Railroad Historical Society, and member Bill Linley, for their assistance with this Photo Gallery. Many of Bill Linley's Maritime railway images are in his new book *Trackside in the Maritimes 1967-1993*, published in 2015 by Morning Sun Books, which is available at the Exporail Boutique.

All Aboard for McAdam, Vanceboro and beyond to the Boston States!



This art deco style poster was commissioned by the CPR to promote The Algonquin Hotel which was built in 1889 by the New Brunswick Railway at St. Andrews, New Brunswick. It was purchased by the CPR in 1903 and incorporated into the family of CPR owned hotels. It is presently operated as a property of Marriott's Autograph Collection after undergoing a major renovation in 2012.

Cette affiche, dans le style art-déco, a été commandée par le CFCP afin de faire la promotion de l'hôtel Algonquin, construit en 1889 par le chemin de fer du Nouveau-Brunswick à Saint Andrews (Nouveau-Brunswick). Le CFCP a racheté cet hôtel en 1903 et l'a intégré à sa famille d'hôtels. Il est présentement exploité en tant que propriété de la Marriott's Autograph Collection, suite à d'importantes rénovations en 2012.

Les photos de Stan

Juillet - Août 2015

Par Stan Smaill

Traduction : Malcolm Lewis Richmond

Embelli par LE GULL et il poursuit son chemin vers Boston...

Tel est formulé un vers du poème Scotian Migrations écrit par le jeune Smaill en 1972. Je retiens précieusement des souvenirs d'enfance de ma famille maternelle de l'île du Cap-Breton qui, lors de ses visites chez nous, me racontait des histoires de recherche d'emploi durant les temps difficiles dans les soi-disant « États Boston ». Le moyen de transport le plus souvent utilisé était le train et, lorsqu'un passager était en mesure de déboursier le tarif, celui-ci montait dans un train nommé « The Gull ».

Le Gull, dans ses formes variées à travers les années, a passé par Saint John (Nouveau-Brunswick), qui a vu son premier train de voyageurs du CFCP il y a plus de 125 ans maintenant, soit le 3 juin 1889. La « ligne courte » du CFCP est passée par la municipalité de McAdam, bien connue pour sa jonction ferroviaire, où une gare imposante est toujours présente.

Des photos du Gull sont rares, mais le trajet emprunté par celui-ci provoque un intérêt. Cette galerie photo comprend un mélange d'endroits, de trains et de scènes durant le trajet de ce magnifique train de voyageurs international. Un grand merci à Dave Morris, Don Marson, Ken S. MacDonald, Ron Ritchie, Fred Nowell du Boston and Maine Railroad Historical Society et le membre Bill Linley pour leur aide avec cette galerie photo. Plusieurs des photos de Bill Linley des chemins de fer des Maritimes sont visibles dans son nouveau livre *Trackside in the Maritimes 1967-1993*, publié en 2015 par la maison Morning Sun Books, et disponible à la boutique d'Exporail.

Tous à bord pour McAdam, Vanceboro, et jusqu'aux États Boston!



CPR G5 4-6-2 1258 has the eastbound Gull well in hand passing Westfield Beach, New Brunswick in 1956. On the CPR, The Gull was operated as trains 113 and 114 between Saint John, New Brunswick and Vanceboro, Maine until October 1959. Photographer unknown, Jim Simmons collection

La locomotive de la classe G5 4-6-2 numéro 1258 du CFCP menant le Gull en direction est, est ici vue à Westfield Beach (Nouveau-Brunswick) en 1956. Sur le CFCP, le Gull fut exploité comme étant les trains 113 et 114 entre Saint John (Nouveau-Brunswick) et Vanceboro (Maine) jusqu'en octobre 1959. Photographe inconnu, collection Jim Simmons

Because of its normally nocturnal passage over most of the Boston and Maine - Maine Central, images, especially colour images, of The Gull are scarce. Sometime in the fifties, southbound train No. 8 is on the last lap of its long journey as it passes the Boston suburb of Malden, Massachusetts behind B&M E7 3813. Boston & Maine Railroad Historical Society (B&MRRHS)

En raison de son passage nocturne durant la majeure partie de son trajet sur les rails du B&M et du Maine Central, les images (surtout celles en couleur) du Gull se font rares. Durant les années 1950, le voyage du train numéro 8 en direction sud tire à sa fin, alors qu'il passe par Malden, une banlieue de Boston (Massachusetts) à l'arrière de la E7 3813 du B&M. Boston & Maine Historical Society (B&MRRHS)





The route of The Gull! Maine Central 710 in a paint scheme similar to that of the Boston & Maine is on train 147 eastbound at Shawsheen, Massachusetts in July, 1951. Preston S. Johnson, B&MRRHS Archives 2011.28.1

La route du Gull! La 710 du Maine Central dans une livrée semblable à celle du Boston & Maine est sur le train 147 en direction est à Shawsheen (Massachusetts) en juillet 1951. Preston S. Johnson, Archives B&MRRHS 2011.28.1



Not the best image but seen at Portland Union Station sometime in the fifties is B&M E7 3806 with an unidentified mate. In the background is a Maine Central E7 which might have been power for The Gull. EMD E7s of both B&M and MEC ownership were regular diesel era power for The Gull between Saint John, New Brunswick and Boston Massachusetts. Stan J. Smaill collection

Pas la meilleure photo, mais, ici à la gare Union de Portland durant les années 1950, nous voyons la E7 3806 du B&M avec une compagne non-identifiée. En arrière-plan, une E7 du Maine Central est visible, laquelle aurait pu être la locomotive du Gull. Les E7 de EMD, appartenant autant à B&M qu'à MEC, étaient souvent vues en tête de train sur le Gull entre Saint John (Nouveau-Brunswick) et Boston (Massachusetts). Collection Stan J. Smaill



Steam in the Snow! Exhaust steam billows skyward as CPR G2 4-6-2 2597 has an eastbound freight extra leaving Mattawamkeag, Maine as it enters the MEC trackage circa 1953. The extra east has set off CPR pay car 52 enabling CPR Paymaster Omer Lavallee to capture this scene. Omer S. A. Lavallee, R.S. Ritchie collection

De la vapeur dans la neige! Le gaz d'échappement monte lorsque la 4-6-2 de classe G2 du CFCP numéro 2597 tire son convoi « extra » de marchandises en direction est, au départ de Mattawamkeag (Maine), alors qu'il enjambe les voies du MEC, vers 1953. L'« extra » vers l'est a détaché et laissé la voiture-paie 52 du CFCP, ce qui a permis au Paymaster du CFCP Omer Lavallée d'immortaliser cette scène. Omer S. A. Lavallée, collection R.S. Ritchie

In this April 1968 view, Maine Central RS-2s 553 and 554 are at Vanceboro, Maine, while CPR train 42 awaits Customs clearance in the background. After 1959, passengers for New Brunswick and Nova Scotia points transferred to and from The Gull at Vanceboro. Stan J. Smaill

Dans cette vue d'avril 1968, les RS-2s 553 et 554 du Maine Central sont à Vanceboro (Maine), alors que le train 42 du CFCP attend le feu vert des douaniers en arrière-plan. Après 1959, les passagers se rendant au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse effectuaient la correspondance avec le Gull à Vanceboro (Maine). Stan J. Smaill





Red board at Lincoln! In 1985, the Massachusetts Bay Chapter of the Railroad Enthusiasts operated a pair of rail excursions out of Bangor, Maine, using the Guilford Transportation business train. The first excursion, under the direction of MEC-GVT's Joan J. Green, operated from Bangor to Mattawamkeag and return. In this image MEC U18 406 creates a Gull ghost image as it waits orders at Lincoln's classic frame depot complete with lower quadrant train order signal - in August 1985! Who says The Gull is gone! Stan J. Smail

Planche rouge à Lincoln! En 1985, le Massachusetts Bay Chapter of the Railroad Enthusiasts a organisé deux trains d'excursion à partir de Bangor (Maine), en se servant du train d'affaires de la compagnie Guilford Transportation. Le premier, sous la direction de Joan J. Green du MEC-GVT, fit un aller et retour entre Bangor et Mattawamkeag. Sur cette photo prise en août 1985, la U18 406 du MEC crée une image fantôme du Gull, alors qu'elle attend ses ordres de marche dans une pose classique à la gare de Lincoln, complète avec sémaphore en position d'interdiction de marche. Qui dit que le Gull a disparu? Stan J. Smail



Last run. VIA Rail Moncton to Saint John train 611 was usually operated with RDCs, but on October 27, 1979, CNR RS-18 3660, a steam generator car and two coaches are at Sussex, New Brunswick for the last time. The CNR Sussex Subdivision was built as part of the legendary European and North American Railway. Bill Linley

Dernier départ. Le train 611 de VIA Rail entre Moncton et Saint John était habituellement exploité avec des RDC (voitures à propulsion diesel) mais, le 27 octobre 1979, la RS-18 3660 du CN, un générateur à vapeur et deux voitures sont à Sussex (Nouveau-Brunswick) pour la toute dernière fois. La subdivision Sussex du CN fut aménagée en tant que composante du légendaire European and North American Railway. Bill Linley



The CNR station at Petiscodioc intrigues to say the least! In this 1987 view, the CNR Sussex Subdivision local freight, powered by RS-18 3652, is clearing the main track for train 12, the eastbound VIA Atlantic. The remarkable station building, still an active train order office when this photo was made, surely dates back to the Intercolonial Railway if not the European and North American!
 Stan J. Smaill

La gare du CN à Petiscodioc suscite un intérêt, c'est le moins qu'on puisse dire! Sur cette prise de 1987, le convoi de marchandises de la subdivision Sussex, alimenté par la RS-18 3652, libère le passage au train 12, l'Atlantique de VIA en direction est. Cette gare formidable, qui est toujours un local de contrôle actif sur cette photo, date sûrement du temps du chemin de fer Intercolonial, si ce n'est pas du temps du European and North American! Stan J. Smaill

Magnificent McAdam! Built in 1900, the CPR station and hotel became a familiar landmark to watch for from trains such as The Gull, the Atlantic Limited and other passenger trains. In 1975, the station restaurant, long a McAdam institution, still served meals. Itinerant photographers Smaill and Mason, on an extended tour of Maritime railways, were fed and accommodated in the former station-hotel by the ever genial and legendary CPR General Agent Jimmy McCracken. Stan J. Smaill

La magnifique gare de McAdam! Construits en 1900, la gare et l'hôtel du CFCP sont devenus un point de repère à situer, à partir des trains comme le Gull, le Atlantic Limited et d'autres trains voyageurs. En 1975, la gare-restaurant servait toujours des repas. À l'occasion d'une grande tournée des chemins de fer maritimes, des photographes ambulants, comme Smaill et Mason, ont été accueillis dans l'ancienne gare-hôtel par le formidable agent général du CFCP, Jimmy McCracken. Stan J. Smaill





CPR G2 4-6-2 2513 has St. Stephen bound train 152 on the move past the station at McAdam, NB on June 28, 1955. In the background, a crew member is about to uncouple the CPR G3 class 4-6-2 which has piloted train No. 42 from Megantic to McAdam. Houser collection, Stan J. Smail collection

La G2 4-6-2 2513 du CFCP mène le train 152 en direction de St. Stephen devant la gare de McAdam (Nouveau-Brunswick), le 28 juin 1955. En arrière-plan, un membre de l'équipage s'apprête à découpler la 4-6-2 de classe G3 du CFCP, qui vient de piloter le train numéro 42 de Mégantic jusqu'à McAdam. Collection Houser, collection Stan J. Smail



Thirteen years later, in April 1968, CPR FP7 4067 and its mate on train 42 are setting off a storage mail container car at McAdam, NB. These cars, used briefly in postal service between Toronto, Montreal and McAdam, used the underframe and trucks off retired twelve wheel heavyweight CPR coaches. Stan J. Smail

Treize ans plus tard, en avril 1968, la FP7 4067 du CFCP et sa compagne du train 42 mettent de côté une voiture d'entreposage postale à McAdam (Nouveau-Brunswick). Ces voitures, brièvement utilisées pour le service de courrier entre Toronto, Montréal et McAdam, utilisaient la caisse et les bogies des vieilles voitures lourdes à douze roues du CFCP. Stan J. Smail



The ever itinerant Forster Kemp visited McAdam, New Brunswick on a winter trip back in the 1950's likely on his way (by train, of course!) to the CPR Minto Subdivision which still hosted the legendary trio of 4-4-0s. At McAdam, Forster found a 4-4-4, CPR 2926, about to leave town for St. Andrews with mixed train M164. CRHA Archives, Fonds Kemp 498

Peter Kemp, en vagabond impénitent, a visité McAdam (Nouveau-Brunswick) lors d'un voyage hivernal durant les années 1950, alors qu'il se dirigeait (à bord d'un train, bien entendu!) vers la subdivision Minto du CFCP qui accueillait encore le trio légendaire de locomotives 4-4-0. À McAdam, Forster a trouvé une 4-4-4, la CPR 2926, sur le point de quitter en direction de Saint Andrews avec le train mixte M164. Archives CRHA, Fonds Kemp



At various times in the mid to late sixties, the Atlantic Limited regularly operated with a Budd built Park observation car. For these occasions, a drumhead bearing the train name appeared on the Park car. These were similar in design to the original red drumheads used initially on The Canadian. It seems fitting that noted Canadian passenger train historian Dave Morris has one these short lived drumheads in his collection. Stan J. Smaill

À deux reprises, entre le milieu et la fin des années 1960, l'Atlantic Limited du CFCP a été exploité avec une voiture d'observation Park construite par Budd. Pour ces occasions, une affiche de queue de train, semblable à celles de couleur rouge originalement utilisées sur le train The Canadian, était fixée à l'arrière de la voiture Park lorsque celle-ci était en queue de l'Atlantic Limited.

CPR E8 1800 heads up train 42, the eastbound Atlantic Limited, at McAdam in May 1975. When the Atlantic Limited operated on the earlier schedule as Train 40, its time closely approximated the time of The Gull. Stan J. Smaill

La E8 1800 du CFCP dirige le train 42, l'Atlantic Limited, en direction est à McAdam, en mai 1975. Lorsque l'Atlantic Limited opérait sur l'horaire plus tôt du train numéro 40, son heure s'approchait de celle du « Gull ».





It was May 24, 1985 and there was cause for celebration! Led by FPA4 6772, VIA Rail's Advance Atlantic paused at McAdam, NB. The Advance Atlantic previewed the impending return of Montreal to Halifax passenger service via the CPR 'Short Line' route. The Atlantic returned on June 1, 1985. Dave Morris

C'est le 24 mai 1985 et il est temps de célébrer! Dirigé par la FPA4 6772, l'Advance Atlantic de VIA Rail Canada fait escale à McAdam (Nouveau-Brunswick). L'Advance Atlantic donnait un avant-goût du retour du service voyageur entre Montréal et Halifax, via le trajet de la « ligne courte ». L'Atlantique est revenu le 1er juin 1985. Dave Morris



In a style made famous by legendary railroad photographer Richard Steinheimer, Dave Morris employs a telephoto lens to record the arrival of VIA Rail 12, the eastbound Atlantic, at Fredericton Junction, NB. F40PH 6430 and FP9U 6310 are the power for this early eighties view of No. 12 which has mostly carbon steel passenger cars from the VIA 'Blue' fleet. Dave Morris

Dans un style rendu célèbre par le grand photographe Richard Steinheimer, Dave Morris met une lentille télescopique à l'œuvre afin de photographier l'arrivée du train numéro 12 de VIA Rail, l'Atlantique en direction est, à la jonction Fredericton (Nouveau-Brunswick). La F40PH 6430 et la FP9U 6310 sont en charge de ce convoi du début des années 1980, composé presque entièrement de voitures en acier au carbone de la flotte «Blue» de VIA. Dave Morris



At daybreak, photographer Don Marson photographed CPR train 42, The Atlantic Limited, in the capable hands of E8 1800 on the former Maine Central section of the Mattawamkeag Subdivision at Danforth, Maine. CPR assumed ownership and control of the MEC between Mattawamkeag and Vanceboro on December 17, 1974. Don Marson

À l'aube, le photographe Don Marson a capturé le train 42 du CFCP, l'Atlantic Limited, dirigé par la E8 1800 sur l'ancien tronçon de la subdivision Mattawamkeag du Maine Central à Danforth (Maine). Le CFCP est devenu propriétaire et a pris contrôle du MEC entre Mattawamkeag et Vanceboro le 17 décembre 1974. Don Marson

The lower quadrant MEC train order signal has been removed and the railway that VIA Rail No. 12 is operating on has been the property of the CPR since 1974. Danforth is a flag stop for the VIA Atlantic and the old Maine Central station provided shelter for any patrons on May 26, 1994. Dave Morris

Le signal d'ordres par quadrant inférieur du MEC du quadrant inférieur a été enlevé et le chemin de fer sur lequel le train 12 de VIA Rail roule appartient au CFCP depuis 1974. Danforth est un arrêt sur demande pour l'Atlantique de VIA Rail et la vieille gare du Maine Central offre un abri aux clients qui attendent patiemment, le 26 mai 1994. Dave Morris





The ghost of The Gull. On August 14, 1985, the MLW cab units of VIA Rail 12 pause at Mattawamkeag, Maine about to enter the former Maine Central section of 'The Short Line'. The aging Maine Central turntable is the vantage point used by photographer Morris for this shot. Dave Morris

Le fantôme du Gull. Le 14 août 1985, les locomotives à cabine avancée de MLW du train numéro 12 de VIA Rail sont ravitaillées à Mattawamkeag (Maine) et sont sur le point d'entrer sur l'ancien tronçon du Maine Central de la « ligne courte ». La table tournante vieillissante est le point de repère principal sur cette photo. Dave Morris



Highball at Petitcodiac! Westbound VIA train 11, The VIA Atlantic is bound for Saint John with a vengeance led by F40PH 6416 in May 1987. Train 11 is travelling on the railway built as the famous European and North American Railway, parts of which were opened for service as long ago as 1859! Stan J. Smail

Highball à Petitcodiac! Le train 11 de VIA en direction ouest, l'Atlantique, se dirige vers Saint John avec brio, menée par la F40PH 6416, en mai 1987. Le train 11 roule sur le chemin de fer qui fut inauguré comme le célèbre European and North American Railway. Plusieurs tronçons de celui-ci étaient même en exploitation en 1859! Stan J. Smail



VIA Rail F40PH 6414 is at Saint John, NB's 'new' Mill Street station with train 11, the westbound Atlantic, on April 25, 1987. This station was erected in 1979 close to the site of the original Saint John Union Station in anticipation of the return of through Montreal to Halifax passenger train service via the CPR. Dave Morris

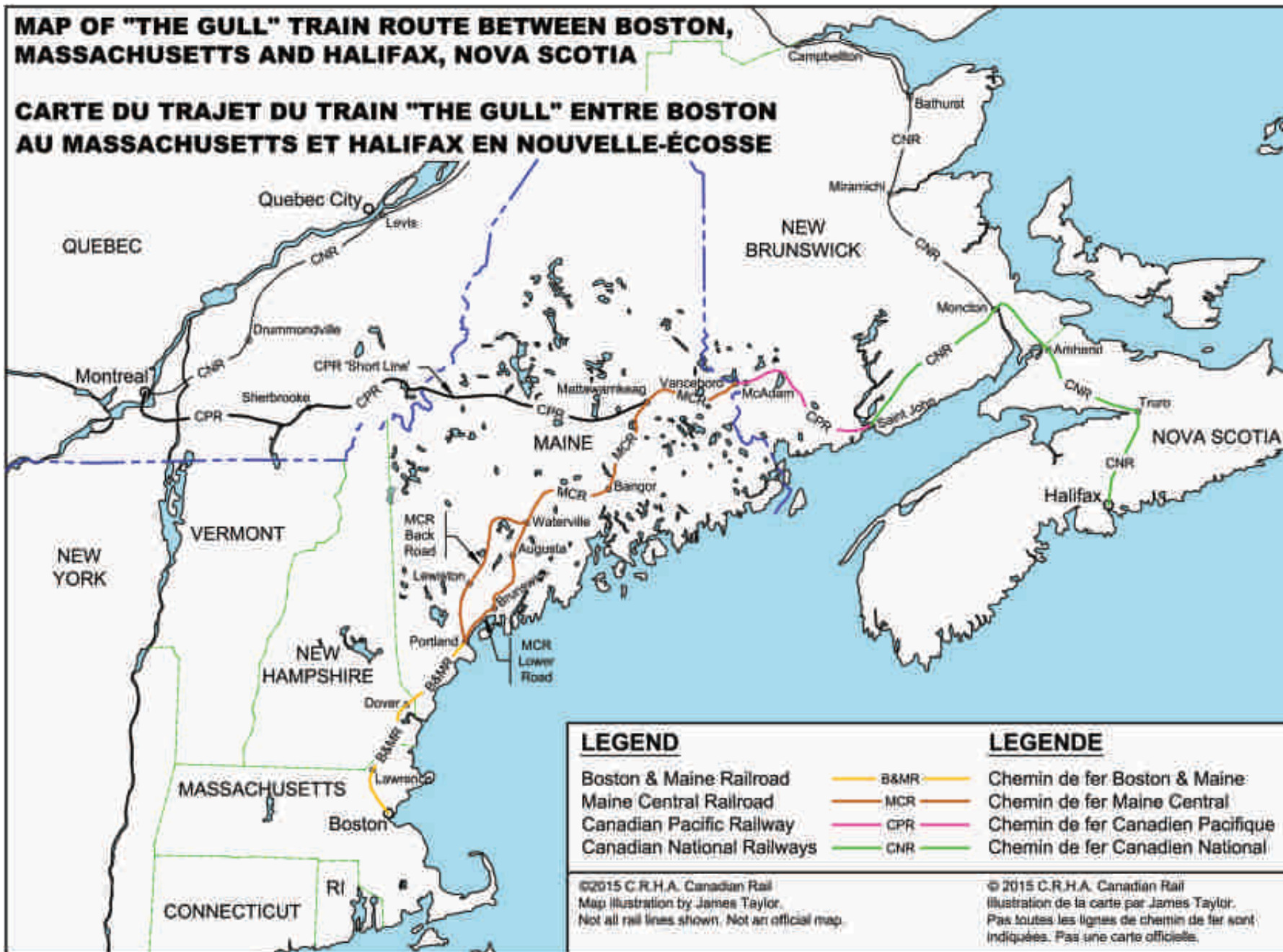
La F40PH de VIA Rail 6414 est à Saint John (Nouveau-Brunswick) à la « nouvelle » gare de la rue Mill avec le train numéro 11, l'Atlantique, en direction ouest, le 25 avril 1987. En 1979, cette gare fut érigée à proximité de la gare originale Union de Saint John, en préparation d'un retour du service de trains Montréal/Halifax sur les voies du CFCP. Dave Morris

It was June 30, 1956 and CPR diesel-electric railcar 9007 and trailer have train 105 leaving the train shed of Saint John Union Station bound for the New Brunswick capital city of Fredericton. Train 105 will make all stops between Saint John and the provincial capital handling commuter passenger traffic and local shipments of Canadian Pacific Express. R.S. Ritchie

C'était le 30 juin 1956. La voiture diesel-électrique du CFCP 9007 et sa remorque constituent le train 105, au départ de l'atelier de la gare Union de Saint John, en direction de la ville de Fredericton. Le train 105 effectuera l'ensemble des arrêts entre Saint John et cette ville et se chargera autant des déplacements des voyageurs et travailleurs que des marchandises du Canadian Pacific Express. R.S. Ritchie



MAP OF "THE GULL" TRAIN ROUTE BETWEEN BOSTON, MASSACHUSETTS AND HALIFAX, NOVA SCOTIA
CARTE DU TRAJET DU TRAIN "THE GULL" ENTRE BOSTON AU MASSACHUSETTS ET HALIFAX EN NOUVELLE-ÉCOSSE



LEGEND		LEGENDE	
Boston & Maine Railroad	B&MR	Chemin de fer Boston & Maine	
Maine Central Railroad	MCR	Chemin de fer Maine Central	
Canadian Pacific Railway	CPR	Chemin de fer Canadien Pacifique	
Canadian National Railways	CNR	Chemin de fer Canadien National	

© 2015 C.R.H.A. Canadian Rail
 Map illustration by James Taylor.
 Not all rail lines shown. Not an official map.

© 2015 C.R.H.A. Canadian Rail
 Illustration de la carte par James Taylor.
 Pas toutes les lignes de chemin de fer sont indiquées. Pas une carte officielle.

continued from page 157



Portland was once an important center of its own. Montreal's Victoria Jubilee Bridge was built so the Grand Trunk Railway could reach Portland and its ocean terminal which was ice free. Later, Portland provided connections with through service to Montreal and Chicago via both Canadian National and Canadian Pacific. The CPR at one time ran a tourist sleeping car from Portland Maine to Minneapolis-St Paul, where a passenger could transfer to another Tourist sleeper which ran from St Paul to Portland Oregon. The Portland train-shed and beautiful towered station is evident in this 1951 view. CRHA Archives, Fonds Toohey 51-743, caption information by Doug Phillips

Portland était en soi un important centre. Le pont Victoria à Montréal, construit par le Grand Trunk, permettait de joindre cette ville et son port de mer, non affecté par les glaces. Plus tard, des connexions à partir de Portland permettaient de relier Montréal à Boston via le CNR et le CPR. À un certain moment, le CPR offrit un service de voiture-lits en classe touriste entre Portland, Maine, et Minneapolis/St-Paul d'où un passager pouvait transférer dans une autre voiture-lits également de classe touriste de St-Paul à Portland, Oregon. Le hangar ferroviaire et la magnifique tour de la gare sont mis en évidence sur ce cliché de 1951. Archives ACHF, Fonds Toohey 51-743, information pour la légende de photo par Doug Phillips

supposed to meet at Stetson at 4:27AM (The Gull's schedule had been revised by then to put it at Pittsfield at 4:46 AM). As of October 1958 the employee timetable carries a note that train 7 is superior to No. 8 from Clinton to Pittsfield and Tower MD to Bangor Freight Yard (perhaps a little surprising because No. 7 was due in Bangor Station 10 minutes before No. 8 was due to leave Bangor Station).

While steam was ceremonially retired on the MEC in 1954 and on the B&M in 1956, The Gull essentially operated on both railroads behind E7 diesels during the 1950s. The MEC rostered seven E7s numbered 705 to 711 and the B&M 21 E7s numbered in the 3800 series. The E-7's—plus B&M's lone E8 3821—operated interchangeably between Boston and Vanceboro until the joint operations agreement between the B&M and MEC ended in 1955.

h 13. Maintenant que le train numéro 21 était dû avant le numéro 8, l'ordre de marche lui donna priorité afin qu'il puisse arriver à temps.

Durant l'automne et l'hiver 1958, les numéros 21 et 8 devaient se croiser à Stetson à 4 h 27 (l'horaire du Gull avait été révisé pour le placer à Pittsfield à 4 h 46). À l'instar d'octobre 1958, l'horaire des employés notait que le train numéro 7 avait priorité sur le numéro 8 de Clinton à Pittsfield et de Tower MD au triage de Bangor (un peu surprenant car le numéro 7 devait arriver à la gare de Bangor dix minutes avant que le numéro 8 quitte celle-ci).

Alors que fut retirée en grande pompe la traction à vapeur, respectivement en 1954 pour le MEC et en 1956 pour le B&M, le Gull utilisait déjà, sur ces deux chemins de fer, des locomotives diesels de type E7 durant les années 1950. Le MEC avait acquis sept locomotives E7 numérotées 705 à 711 et le B&M, 21, numérotées dans la série 3800. Les E7 plus la E8 numéroté 3821 étaient utilisées en alternance entre Boston et Vanceboro jusqu'à ce que l'entente entre les deux compagnies prenne fin en 1955.

The CPR train orders are to do with The Gull coming into McAdam and the changeover to CPR motive power.

Normal operations called for a power and crew swap with the CPR at Vanceboro so B&M and MEC units in Saint John were probably the exception, not the rule until the spring of 1955 when the B&M and MEC diesels began regularly working The Gull, usually alone, into Saint John. The CPR's Bay Shore yard serviced the locomotives and, I believe, the CNR turned The Gull's equipment at their Island Yard facility.

The trains were crewed by the territory they were in. For example, between Vanceboro and Saint John, The Gull operated under CPR Train Nos. 114 and 113 and was crewed by CPR employees. The conductor, trainman and baggage man and rear trainman would stay overnight in Vanceboro. Prior to the start of the run through to Saint John with MEC or B&M diesels in 1955, the CPR engine crew would deadhead the steam engine from Vanceboro back to McAdam in the late evening, then return to Vanceboro in the morning prior to the arrival of CPR's Montreal to Saint John Train 42. The appearance of B&M and MEC diesel units in Saint John before 1955 was an exception and not the rule, but did happen more than occasionally. In September 1955, when the CPR diesels took over Trains 41 and 42, the MEC and B&M diesels began to run thru to Saint John. This is when the CPR engine crew began to overnight in Vanceboro rather than McAdam.

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY
FORM 194
 TRAIN ORDER No. *10* 1954

TO *No 113.* AT *Lancaster.*

TO _____

TO _____

TO _____

X _____ OPR. _____ TIME _____

No 113 Eng MEC 710

Wait at Fredericton Jct.

until Nine Twenty 9:20 PM

for No 68 Eng 8429

APB.

REPEATED AT *14:17 PM*

DE *Cowd* TIME *7:47 PM* OPR. *M. Eschen.*

The slow order is for The Gull, which is arriving at McAdam, and for the change-out of the CPR locomotive. L'ordre de marche est pour le ralentissement du Gull, qui arrive à McAdam, et pour le remplacement des locomotives du CPR.

Des manœuvres, consistant à l'échange de la traction et de l'équipe de train avec le CPR à Vanceboro, faisaient en sorte qu'il était exceptionnel et non dans les règles que les B&M et MEC se retrouvent à Saint John et ce, jusqu'au printemps 1955, alors que la traction au diesel des deux compagnies devint régulière sur le Gull, habituellement le seul à entrer dans Saint John. Les locomotives étaient entretenues au triage Bay Shore du CPR et je crois que le CNR réorientait le convoi du Gull à la cour de Island Yard.

L'équipe de train en devoir était en fonction du territoire. Par exemple, entre Vanceboro et Saint John, le Gull était opéré par le CPR sous les numéros 114 et 113; il était donc sous le contrôle des employés de cette compagnie. Le chef et les agents de train ainsi que le préposé aux bagages passaient la nuit à Vanceboro. Avant le début, en 1955, des trajets vers Saint John avec les locomotives diesel du MEC ou du B&M, l'équipe du CPR retournait haut le pied avec la locomotive à vapeur de Vanceboro à MacAdam tard en soirée, puis, le lendemain matin, revenait à Vanceboro avant l'arrivée du train numéro 42 du CPR vers Saint John. La vue des locomotives diesel du B&M et du MEC à Saint John, avant 1955, était exceptionnelle et non la règle. En septembre 1955, lorsque la traction au diesel du CPR prit en charge les trains numéros 41 et 42, les locomotives diesels du MEC et du B&M roulèrent jusqu'à Saint John, lorsque les membres de l'équipe de locomotive du CPR commencèrent à passer la nuit à Vanceboro plutôt qu'à McAdam.

McAdams, June 18, 1954
 PASSENGER TRAIN SERVICE

ARRIVALS FROM		DEPARTURES FOR	
POINT OF ORIGIN	ARRIVAL TIME	DESTINATION	DEPARTURE TIME
MONTREAL	4:10 am	SAINT JOHN	4:20 am
WOODSTOCK	8:55	SAINT JOHN (1)	9:25
MONTREAL (1)	9:00	SAINT JOHN	10:00
ST. STEPHEN	9:10	WOODSTOCK & EDMUNSTON	10:20
SAINT JOHN	9:25	ST. STEPHEN	10:20
BOSTON	9:30	ST. ANDREWS	6:46 pm
ST. ANDREWS	10:00	SAINT JOHN	7:00
ST. STEPHEN	6:20 pm	MONTREAL (1)	7:25
EDMUNSTON & WOODSTOCK	6:20	WOODSTOCK	7:30
SAINT JOHN (1)	7:00	ST. STEPHEN	7:35
SAINT JOHN	10:15	MONTREAL	10:30
SAINT JOHN	10:55	BOSTON	10:55

Notes:
 - Trains designated (1) had slightly different schedules on Sundays
 - Trains not designated (1) did not operate on Sundays
 Source: Canadian Pacific Railway, System Timetable, effective date April 25, 1954.

CPR passenger arrivals and departures at McAdam, New Brunswick on April 25, 1954. The Boston train arriving at 9:30 AM, and departing at 10:55 PM are The Gull. Table prepared by Herb MacDonald in 1985 from CPR's 1954 System Timetable.

Les départs et arrivées des passagers à McAdam, Nouveau-Brunswick, la 24 avril 1954. Les trains de Boston arrivant à 9 h 30 et partant à 22 h 55 sont les Gull. Ce tableau a été préparé par Herb MacDonald en 1985 à partir de l'horaire du CPR de 1954.

Between Vanceboro and McAdam, passengers were required to make their way to the baggage car to permit Canada Customs officials to do their inspections. On the westbound trip, American Customs and Immigration officials would travel to Fredericton Junction on Train 102, a McAdam-Saint John local, then board Train 113, The Gull, and carry out their inspections. They left the train when it reached Vanceboro. Some days the station time was not long enough to complete their work and the departure would be delayed. This would tie up the main line track at the McAdam Station when upwards of four other passenger trains required platform space on the two tracks available.

Entre Vanceboro et McAdam, les passagers devaient se déplacer vers le fourgon à bagages afin que les officiers de l'inspection des Douanes canadiennes puissent faire leurs contrôles. En direction ouest, des officiers des Douanes et du service d'immigration américains montaient à bord du train numéro 102, un convoi local McAdam/Saint John, jusqu'à Frédéricton Junction, puis transféraient sur le train numéro 113, le Gull, pour faire leurs inspections. Ils descendaient lorsque le train arrivait à Vanceboro. Parfois, le parcours ne leur donnait pas suffisamment de temps pour exécuter leur travail, on devait alors retarder le départ. Cela perturbait le trafic sur la voie principale alors que d'autres trains de passagers sollicitaient l'accès aux deux seuls quais de la gare de McAdam.



Two photos of The Gull in the Maine Central E7 era taken at Fredericton Junction, NB on June 30, 1956. Ken McDonald

Deux photos, prises à Fredericton Junction, Nouveau-Brunswick, le 30 juin 1956, du Gull à l'époque des locomotives E7 du Maine Central. Ken McDonald





Maine Central E7 705 with The Gull was stopped for station work at McAdam, New Brunswick in May, 1957. W. C. Whitaker, Dave Shaw, Railroad Memories collection

La locomotive E7 numéro 705 du Maine Central en tête du Gull est en arrêt à McAdam, Nouveau-Brunswick, en mai 1957. W. C. Whitaker, Dave Shaw, Collection Railroad memories

The End of The Gull

Throughout the late 1950's, there was much internal in-fighting among the American partners of The Gull. There had been buy outs, corporate take overs, management changes and general redirection of B&M and MEC's goals. As highways and air travel improved, passenger counts began to slide on the train whose schedule varied little from that of 25 years before.

By the late 1950's, the B&M wanted out of all of its passenger operations. Its freight revenues were falling and the deficit on passenger operations made its financial future precarious. In contrast, the MEC, which was in much better financial shape than the B&M, attempted to retain The Gull as this train still operated in the black, largely because of its express and mail revenues.

The B&M was the first partner to make a deliberate action to begin the end of The Gull when on September 12, 1959 it re-equipped the train with RDCs between Boston and Portland. The B&M had been in a money losing situation for sometime and new management began drastic cuts to passenger service in hopes of returning the railroad to a sound financial condition. The Gull had soldiered on long enough to be one of the last non-RDC trains to serve Boston's North

La fin du Gull

Tout au long des années, il y eut beaucoup de conflits internes parmi les partenaires américains du Gull. Il y a eu des négociations de toutes sortes ainsi que des changements de direction et d'orientation chez le B&M et le MEC. Alors que se développaient le transport aérien et la construction de routes, le nombre de passagers commença à décliner sur des parcours dont les horaires avaient subi peu de modifications depuis les 25 dernières années.

À la fin des années 1950, le B&M voulut cesser le service de trains de passagers. Son transport de fret diminuait et son service aux passagers était déficitaire, ce qui mettait en péril l'avenir de ses finances. Au contraire, le MEC profitait d'un essor financier; il tenait au Gull puisque les services express et postal lui apportaient beaucoup de revenus.

Le B&M fut le premier partenaire à faire un geste vers l'abandon du Gull lorsque, le 12 septembre 1959, il rééquipa le train avec des autorails de type Rail Diesel Car (RDC) entre Boston et Portland. Le B&M éprouvait de graves pertes financières, ce qui incita les dirigeants à diminuer d'une manière drastique le service aux passagers, afin de rétablir l'équilibre budgétaire du

Station. (The Boston - Montreal Red Wing was the last conventional train to depart Boston's North Station on October 24, 1959.)

While the use of The Gull name ended on the B&M at this time, the MEC continued to apply the name to its pair of trains. The Boston-Saint John sleeping car was terminated when the B&M began RDC operation between Boston and Portland. The MEC, which did not own any RDCs, continued to operate a conventional train with head end cars and one or two coaches. In October 1959, the MEC coaches stopped running to Saint John as the CPR ceased running Trains 113 and 114 between Vanceboro and Saint John. Instead passengers connected to the Montreal-Saint John train, the Atlantic Limited. With these changes, The Gull had few attractions for passengers as it lacked sleeping car accommodation and coach passengers had to transfer at Portland and Vanceboro.

The MEC passenger trains had made a profit several years, but the B&M action weakened their profits from mail and express service, the only saving grace for the MEC. This led to the MEC application to the Maine Public Utilities Board to discontinue all its passenger trains in July 1959. When the Utilities Board turned down the application, the MEC appealed the decision to the State Supreme Court. The Court sided with the railway authorizing abandonment.

The final run of The Gull on the MEC occurred on September 5, 1960. The MEC attempted to retain the mail and express traffic using their EMD E7s to pull merchandise-mail trains on the former Gull schedule. These trains resembled passenger trains with a string of baggage and express cars followed by a combine car serving as a caboose. The effort proved futile and the trains were terminated on September 30, 1963.

chemin de fer. Ce qui fit en sorte que le Gull fut le dernier train, autre que des autorails, à desservir la North Station de Boston (le 24 octobre 1959, le Red Wing, reliant Montréal et Boston, fut le dernier train conventionnel à quitter la North Station de Boston).

Alors que le nom de Gull prit fin au B&M à ce moment-là, le MEC continua à l'appliquer sur les siens. Le service en voiture-lits sur le train de Boston/Saint John prit fin lorsque le B&M débuta le service par autorails RDC entre Boston et Portland. Le MEC, qui ne possédait pas d'autorail RDC, continuait l'utilisation de trains conventionnels avec fourgons en tête, plus une ou deux voitures coach. En octobre 1959, les voitures coach du MEC cessèrent de rouler vers Saint John puisque le CPR mit fin aux trains numéros 113 et 114 entre Vanceboro et Saint John. Les passagers devaient donc transférer sur l'Atlantic qui desservait Montréal et Saint John. Avec ces changements, le Gull avait dorénavant peu d'attrait pour les voyageurs avec la disparition du service en classe voiture-lits et la correspondance nécessaire à Portland et Vanceboro.

Le service aux passagers fut rentable durant plusieurs années pour le MEC, mais les décisions du B&M affectèrent les profits des services express et postal, les seuls profitables pour le MEC. Ce qui amena le MEC à solliciter le Maine Public Utilities Board pour cesser le service aux passagers en juillet 1959. Lorsque l'Utilities Board refusa, le MEC fit appel à la Cour Suprême. Celle-ci prit une décision en faveur du chemin de fer.

Le règne du Gull sur le MEC prit fin le 5 septembre 1960. Cependant, la compagnie tenta de sauvegarder les services express et postal en utilisant des locomotives E7 de EMD pour tracter des trains de marchandises et de poste sur les anciens horaires du Gull. Ces convois évoquaient des trains de passagers avec leurs files de fourgons à bagages et d'express avec une voiture combinée servant de fourgon de queue. L'initiative, qui s'avéra futile, prit fin avec le retrait de ces trains le 30 septembre 1963.

The Gull's Final Flight Drew Only 34 Passengers Five Years Ago

Five years ago Monday the Maine Central Railroad's Gull and its other passenger trains ended service. Only 34 passengers and 6 crewmen were aboard The Gull a train that began its final 239 mile run at Vanceboro, on the Canadian border, and ended 21 stops later at Portland's Union Station.

Because it was the last run there was hope that many people would share in the ending of an era. A diesel locomotive was assigned to haul four passenger coaches, two mail cars and two freight cars. But two of the passenger cars were locked up for the entire run and nobody entered them.

Il y a cinq ans, le dernier convoi du Gull n'emmenait que 34 passagers

Un lundi, il y a cinq ans, le chemin de fer du Maine Central mit fin au Gull et ses autres trains de passagers. Il n'y avait que 34 passagers et une équipe de train de six membres lors de ce voyage ultime à bord du Gull. Le train commença à parcourir ses derniers 239 milles (384,6 km) à la frontière canadienne de Vanceboro, pour terminer 21 arrêts plus loin à la gare Union de Portland. Puisque c'était le dernier parcours, on espérait une affluence accrue. Une locomotive diesel fut assignée pour tirer les quatre voitures coach, les deux fourgons postaux et les deux wagons de marchandises. Cependant, deux voitures

E. Spencer Miller the line's president said recently that if the line hadn't been allowed to eliminate the passenger service it would be bankrupt today.

At its peak the line carried more than two million passengers in one year. This number slowly diminished until, in 1959, only 139,103 passengers boarded McRR trains.

At the company's annual meeting in 1962, Miller explained what the passenger decrease meant: "In 1960 our trains averaged only 20.3 passengers - a mere fraction of a busload." Financially, the passenger service rang up its biggest debt in 1956 - \$ 3,234,009

The only rail passenger service in Maine is now provided by the Canadian Pacific Railway which operates a run from Saint John, New Brunswick to Megantic, Quebec through Vanceboro on the east and Jackman on the west.

The Bangor and Aroostook Railroad abandoned its passenger routes in September, 1961, after 66 years of service. The Boston and Maine Railroad discontinued its passenger service in early January, 1965. The Canadian National Railway has virtually given up its service on its Portland - Montreal line except for occasional special excursions. (Portland Herald Press edited, September 5, 1965)

de passagers demeurèrent closes pour le parcours en entier, faute d'un nombre suffisant de voyageurs.

E. Spencer, le président de la ligne de chemin de fer, affirmait récemment que si l'entreprise n'avait pu retirer le service de passagers, la compagnie aurait déclaré aujourd'hui faillite.

Au faite de sa rentabilité, plus de deux millions de voyageurs avaient emprunté cette ligne en une seule année. Par la suite, ce nombre se mit à décroître progressivement jusqu'à 139 103 en 1959.

Lors de l'Assemblée annuelle de 1962, M. Miller expliqua ce qui signifiait cette dégringolade du nombre de passagers : «En 1960, la moyenne de 20,3 voyageurs était moins que ce que pouvait transporter un autobus». Du côté des finances, c'est en 1956 que la compagnie enregistra le plus important déficit pour son service aux voyageurs avec un montant négatif de 3 234 009 \$.

Le seul service de passagers qui subsiste dans la Maine est fourni par le CPR avec un départ de Saint John au Nouveau-Brunswick vers Mégantic au Québec, via Vanceboro vers l'est et Jackman vers l'ouest.

Le chemin de fer Bangor and Aroostook retira ses trains de passagers en 1961 après plus de 66 ans de service. Tant qu'au B&M, il cessa ce service en janvier 1965. En ce qui concerne le CNR, il mit fin virtuellement à son service entre Portland et Montréal, à l'exception de trains spéciaux pour des excursions. (Édition du 5 septembre 1965 du Portland Herald Press)



On October 1 and 2, 1966 the CRHA, in cooperation with the 470 Club of Portland, Maine, operated a Fall Foliage Excursion using CNR steam locomotive 6218 from Montreal to Portland and return. The weather was perfect and this was certainly one of the most enjoyable trips from the excursion era. Here we see 6218 and train at Portland prior to departure for the return trip. The coaches on the adjacent track were for local excursions being run out of Portland by the CNR and the 470 Club. CRHA Archives, Fonds Kemp 1607

Les 1er et 2 octobre 1966, l'ACHF, en collaboration avec le Club 470 de Portland, Maine, organisa une excursion "Feuillage d'automne" en nolisant la locomotive à vapeur du CNR numéro 6218 pour un trajet entre Montréal/Portland et retour. La météo était favorable et ce fut certainement un des voyages parmi les plus agréables de l'ère des excursions. Les voitures coach sur la voie parallèle étaient destinées aux excursions locales au départ de Portland par le CNR et pour le Club 470. Archives ACHF, Fonds Kemp 1607

Thanks go out to the following individuals for information, photo usage and assistance on this article. It would have not been possible without Wendell Lemon, Byron Thomas, Danny McCracken, Gordon Jominey, Ken MacDonald and Doug Phillips and the internet forums, NBrails and CPsig. Also thanks goes out to Don Scott and John Horvath for their contribution of information.

Special thanks to Richard K. Hurst for technical data and to Carl Byron for assistance with editing; both are members Boston & Maine Railroad Historical Society (BMRRHS) in Boston.

Sources

Canadian Pacific to the East, Omer Lavallee, Bytown Railway Society, Ottawa, 2007, page 254

More Classic Trains, Arthur Dubin, Kalmbach Publishing, Milwaukee, 1974 page 397

Night Trains, Peter T Maiken, John Hopkins University Press, Baltimore, 1989, page 347

Passenger Trains of Northern New England In the Streamline Era, Kevin Holland, TLC Publishing, Lynchburg, 2004

Steam, Steel & Limiteds, William Kratville, Barnhart Press, Omaha, 1962, page 55

Merci aux personnes suivantes pour les informations, l'usage des photos et leur assistance pour cet article : Wendell Lemon, Byron Thomas, Danny McCracken, Gordon Jominey, Ken McDonald et Doug Phillips, ainsi que les forums internet NBrails et CPsig. Merci aussi à Don Scott et John Horvath pour leurs informations.

Un merci spécial s'adresse à Richard K. Hurst pour son assistance technique et Carl Byron pour son assistance dans l'édition; ces deux personnes sont membres du BMRRHS de Boston.

Sources

Canadian Pacific to the East, Omer Lavallée, Bytown Railway Society, Ottawa, 2007, page 254

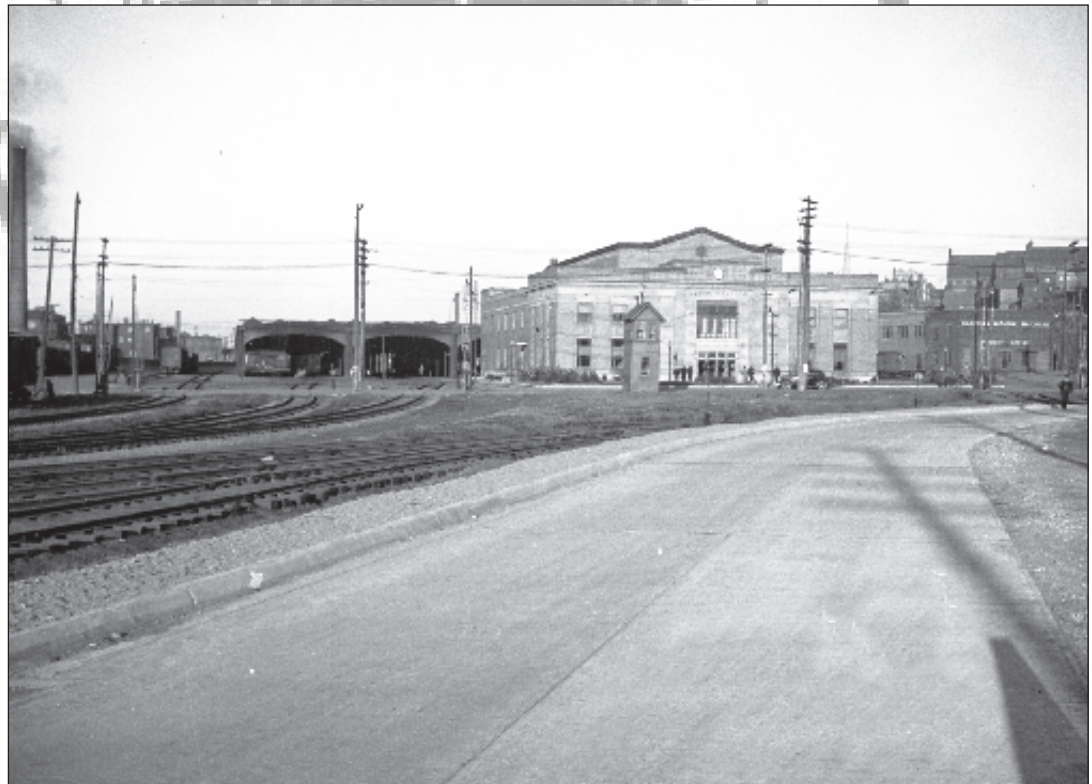
More Classic Trains, Arthur Dubin, Kalmbach Publishing, Milwaukee, 1974, page 397

Night Trains, Peter T Maiken, John Hopkins University Press, Baltimore, 1989, page 347

Passenger Trains of Northern New England in the Streamline Era, Kevin Holland, TLC Publishing, Lynchburg, 2004

Steam, Steel, & Limiteds, William Kratville, Barnhart Press, Omaha, 1962, page 55

The trains have come and gone for the moment allowing photographer Ron Ritchie to contemplate the head-house and the train shed of the very compact yet convenient Saint John Union Station on Mill Street . It is the early sixties and the station as seen in this view from the west end will survive until 1970. R.S. Ritchie



Les trains sont venus et sont partis pour l'instant, ce qui a permis au photographe Ron Ritchie de contempler ces ateliers de la gare Union de Saint John, très compacte mais très pratique, située sur la rue Mill. Nous sommes au début des années 1960 et la gare, telle que vue ici de l'extrémité ouest, demeurera présente jusqu'en 1970. R.S. Ritchie

125TH Anniversary The CPR's Arrival In Saint John, NB

By Douglas N W Smith

Translation : Gilles Lazure

Introduction

The year 2014 marked the 125th. anniversary of the CPR's arrival in Saint John, New Brunswick. Although a few months late, we are pleased to present this commemoration as part of our Maritime themed issue of Canadian Rail.

The Canadian Pacific Railway became the first true transcontinental railway in Canada and the United States on June 3, 1889 when it began operating trains to the Atlantic port city of Saint John, New Brunswick. Not until the creation of the Canadian National Railways some three decades later would there be another coast to coast railway.



The Reversing Falls Bridge was completed in 1885 to span the Saint John River and give the CPR access to the city of the same name. The City of Saint John built the bridge under the charter of the Saint John Bridge and Railroad Extension Company. The CPR acquired the bridge and trackage in 1890. Named for the famous tidal waters on the Saint John River, the bridge was replaced by a new structure in 1922. Herb MacDonald collection

Le pont Reversing Falls fut complété en 1885 afin de permettre aux trains de traverser la rivière Saint John, et ainsi donner au CPR un accès à la ville du même nom. La municipalité de Saint John a construit le pont en vertu de la charte de la Saint John Bridge and Railroad Extension Company. Le CPR a pris possession du pont et des voies en 1890. Nommé en l'honneur de l'importante marée de la rivière Saint John qu'il surplombe, le pont a été remplacé par une nouvelle structure en 1922. Collection Herb MacDonald

Saint John Union Station was constructed in 1884 and was shared by the CPR and Intercolonial Railway. It was decorated with festive greeting to welcome the Duke and Duchess of York (who would later reign as King George V and Queen Mary) as part of their cross-Canada tour in 1901. The ER royal cypher refers to King Edward VII whose reign began in 1901 upon the death of Queen Victoria.

La gare Union de Saint John fut construite en 1884 et a été partagée entre le CPR et le chemin de fer Intercolonial. Elle est ici décorée pour une visite du duc et de la duchesse de York (qui sont devenus le Roi George V et la Reine Mary) dans le cadre de leur tournée canadienne en 1901. L'insigne ER fait référence au roi Edward VII, qui débuta son règne en 1901 suite au décès de la reine Victoria.



Le 125^e Anniversaire de l'arrivée du CPR à Saint John, N.-B.

Par Douglas N W Smith

Traduction : Gilles Lazure

Avant-propos

L'année 2014 signala le 125^e anniversaire de l'arrivée du CPR à Saint John, Nouveau-Brunswick. Malgré un retard de quelques mois, nous sommes heureux de joindre cette commémoration à ce numéro de Canadian Rail consacré aux Maritimes.

Le 3 juin 1889, le Canadien Pacifique devint le premier véritable chemin de fer transcontinental du Canada et des États-Unis, lorsqu'il commença à opérer des trains jusqu'au port de Saint John, N.-B., sur le rivage de l'Atlantique. Il n'y en eut aucun autre jusqu'à la création de la compagnie Canadian National Railways quelques trois décennies plus tard.

The CPR had only reluctantly agreed to build to Saint John. Its first choice for an Atlantic terminal had been Portland, Maine, a point that was about 187 miles closer to Montreal than Saint John. In the early 1880s, the Portland & Ogdensburg Railway, which had a line from Portland to St Johnsbury, Vermont, was for sale. Connecting it to Montreal would have been comparatively simple as in 1883 the CPR acquired a controlling interest in the Southeastern Railway, which had a line from Newport, Vermont to Farnham, Quebec.

The Maritime members of the Dominion Parliament were furious that the CPR, which had been given large subsidies in both cash and land grants in exchange for building the western transcontinental line to Vancouver, would consider Portland as the Atlantic port. Halifax and Saint John had long censured the Grand Trunk Railway for making Portland its Atlantic terminus in the 1850s. So when the CPR approached the Dominion government for additional funding to complete the western transcontinental line in 1883, the Maritime members demanded that CPR drop the plans for the Portland line and build to Saint John. Halifax would be reached by running rights over the Intercolonial from Saint John; thus the 'Short Line' was born. The name was earned as the Montreal-Saint John line at 481 miles was the shortest route from Montreal to an ice-free Atlantic port on Canadian soil. The Short Line, although the most direct route, traverses the State of Maine before reaching the New Brunswick border. The distance between the same two points by the alternate rail route over the Intercolonial was 839 miles.

When the CPR reached Saint John it found a moribund port with inadequate facilities. After several years of wrangling with the city, the CPR purchased the Carleton branch rail line, docks and land in West Saint John in 1896. To stimulate traffic, it reduced its rates for grain exports in 1896 to those charged by the Grand Trunk for shipments going through Portland, Maine. With

Le CPR n'avait accepté qu'avec une grande réticence, de construire jusqu'à Saint John. Son premier choix pour un terminus sur l'Atlantique avait été Portland, Maine, localisé à quelques 187 milles (301 km) plus près de Montréal que Saint John. Au début des années 1880, le Portland & Ogdensburg Railway était à vendre et il possédait une voie reliant Portland à St. Johnsbury, Vermont. Relier cette voie à Montréal aurait été relativement simple parce qu'en 1883, le CPR avait acquis une participation majoritaire dans le Southeastern Railway qui avait une voie de Newport, Vermont, à Farnham, Québec.

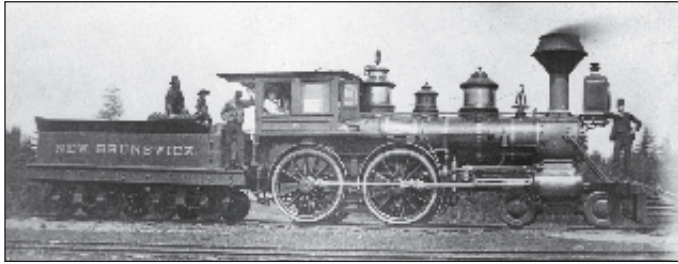
Au Parlement du Dominion, les membres des Maritimes étaient furieux que le CPR considérait Portland pour son terminus sur l'Atlantique, alors que la compagnie avait reçu d'importants subsides en argent et en concessions de terrain pour construire la partie ouest de la voie transcontinentale jusqu'à Vancouver, dans les années 1850. Halifax et Saint John avaient longtemps critiqué le Grand Trunk Western pour avoir fait de Portland son terminus sur l'Atlantique. Par conséquent, lorsqu'en 1883, le CPR pressentit le gouvernement du Dominion pour des subsides additionnels pour compléter la voie transcontinentale à l'ouest, les élus des Maritimes demandèrent que le CPR abandonne ses plans pour Portland et construise vers Saint John. Halifax serait rejoint grâce à des droits de partage de voie avec l'Intercolonial à partir de Saint John; c'est ainsi que la « Short Line » fut créée. Le nom vint du fait qu'à 481 milles (774 km), c'était le trajet le plus court de Montréal vers un port sur l'Atlantique libre de glace en hiver et en territoire canadien. Le trajet alternatif, entre ces deux mêmes points, par l'Intercolonial seul, couvrait une distance de 739 milles (1 189 km).

Lorsque le CPR atteignit Saint John, il trouva un port pratiquement abandonné avec des équipements inadéquats. En 1886, après s'être chahuté plusieurs années avec la ville, le CPR acheta la voie, les quais et le terrain de

CPR 2657 was built in 1913 by Montreal Locomotive Works, it was a G2e Class 4-6-2 and is pictured here at McAdam, New Brunswick. The station was built in 1900, and is a National and Provincial Historic site and a designated Heritage Railway Station. It is located on the New Brunswick-Maine border and was a busy CPR terminal in its day. CPR Archives 1908.

La 2657 du CPR a été construite en 1913 par la Montreal Locomotive Works - elle est une locomotive 4-6-2 de classe G2e, et est visible à McAdam, Nouveau-Brunswick sur la présente photo. La gare a été construite en 1900, et est aujourd'hui un site patrimonial national et provincial, ainsi qu'une gare désignée comme étant patrimoniale. Elle est située sur la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine, et a été une importante gare terminale du CPR à son apogée. Archives CPR, 1908





Built by Portland Locomotive Works in 1871, this 4-4-0 was typical of the motive power on the New Brunswick Railway when controlling interest in the railway was purchased by George Stephen in 1880. George Stephen would later go on to become part of the four man syndicate that would build the CPR transcontinental railway to the Pacific Ocean.

Construite par Portland Locomotive Works en 1871, cette locomotive de type 4-4-0 est bien représentative de ce que l'on pouvait voir en service sur le Chemin de fer du Nouveau-Brunswick (New Brunswick Railway) alors que la participation majoritaire du chemin de fer a été rachetée par George Stephen en 1880. Celui-ci a poursuivi son implication en étant un des quatre investisseurs à construire le chemin de fer transcontinental du CPR jusqu'à l'océan Pacifique.

It looks like a clerk and workers took a break from their unloading duties at McAdam, New Brunswick to have this photo taken. CPR Archives a1085

Il semblerait qu'un préposé et des employés ont pris une pause de leur travail de déchargement à McAdam, Nouveau-Brunswick, afin de figurer sur cette photo. Archives du CPR a1085.



investments by the city, the CPR and Dominion government, Saint John took over from Montreal as Canada's winter port when the St Lawrence lay locked in winter's icy grip. Long grain trains rumbled over its tracks to fill the grain elevators and ships in Saint John's harbour as did 'Empress Specials', which connected Central Canada and the CPR's luxurious trans-Atlantic passenger liners. In the 1960s, improvements in ice breaking technology allowed the St Lawrence River to be kept open year-round as far inland as Montreal. The import-export traffic slowed and eventually dried up removing the major freight traffic over the Short Line.

Volumes had slipped so much that in 1988, the CPR created the Canadian Atlantic Railway (CAR) as a business unit to operate its Montreal-Saint John and other lines in New Brunswick and Nova Scotia. As the business unit failed to reverse the declining traffic and improve the financial performance of these assets, the CAR properties were sold or abandoned. The CAR ceased to exist in 1994 as the eastern most point on the CPR transcontinental system retreated to St Jean, Quebec with the track between St Jean and Saint John taken over by various short line operators.

l'embranchement Carleton, à West Saint John. Et la même année, en vue de gonfler le trafic, il réduisit ses tarifs pour le grain exporté au niveau de ceux chargés par le Grand Trunk Western pour les envois de grain exporté par Portland, Maine. Grâce aux investissements de la ville, du CPR et du gouvernement du Dominion, Saint John surpassa Montréal comme principal port canadien durant l'hiver, alors que le Saint-Laurent était gelé. De longs trains de grain roulèrent sur les rails du CPR pour aller remplir les élévateurs à grain et les navires à Saint John, ainsi que le firent les extras des « Empress », qui reliaient le centre du Canada aux luxueux transatlantiques de la compagnie. Au cours des années 1960, l'amélioration des techniques de bris de la glace permirent de garder le Saint-Laurent navigable, tout au long de l'année et aussi loin à l'intérieur des terres que Montréal. Le trafic d'importation-exportation diminua et, éventuellement, se tarit, privant la « Short Line » de sa principale source de marchandises.

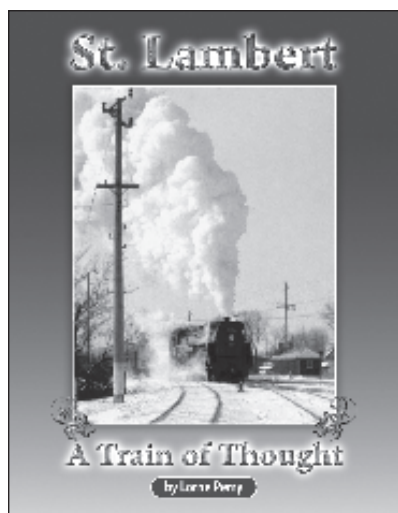
En 1988, les volumes avaient diminué à un tel point que le CPR créa une filiale, le Canadian Atlantic Railway (CAR), pour exploiter sa ligne de Montréal-Saint John et d'autres lignes au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Les propriétés du CAR furent vendues, ou abandonnées, au fur et à mesure que la compagnie ne fut plus en mesure de contrer les pertes de trafic et d'améliorer la performance financière de ses avoirs. Le CAR cessa d'exister en 1994, lorsque le point le plus à l'est du système transcontinental du CPR fut ramené à Saint-Jean, Québec et que la voie entre Saint-Jean et Saint John fut partagée entre quelques compagnies exploitant de petits réseaux.

Book Reviews/Critiques de livres

ST. LAMBERT – A TRAIN OF THOUGHT

By Lorne C. Perry

Reviewed by Kenneth Goslett



Montreal has always been a great city for the railway enthusiast. Being an island in the St. Lawrence River, railways arriving and leaving the city must funnel across bridges before splitting off in diverging directions. Nowhere is this truer than at St. Lambert, the

mainland end of Canadian National's Victoria Bridge.

CNR trains departing Montreal for the east or south pass by tiny St Lambert station before being routed toward Quebec City and the Maritime provinces, Quebec's Eastern Townships, the downriver industrial towns of Tracy and Sorel, or connections with U.S. railroads at border crossings with the states of New York and Vermont.

It was at St. Lambert station that a young rail enthusiast, Lorne Perry, spent a productive decade watching the passage of steam locomotives in their final years. Mr. Perry's recollections of the period between 1950 and 1960 are assembled into a new book *St. Lambert – A Train of Thought*. With 80 freight and passenger movements passing St. Lambert during 24 hours there was ample activity to enthral the young railfan and provide many an anecdote.

Mr. Perry's reminiscences fill the book's 120 pages and are divided into nine chapters with headings such as 'The Station', 'Freight Trains', 'Passenger Trains', 'Locomotives'. Within each chapter are stories of triumph, mishap, and the everyday business of operating a railway. Station agents, operators and levermen befriended the author during his youth, sharing their stories which are passed on to the reader. A map and a diagram illustrate the complexity of the St. Lambert junctions.

In addition to the text, the book is filled with photographs from Mr. Perry's favourite decade. Many are from his camera. Others come from the lenses of Bill

Leggett, Jim Shaughnessy, John Welsh, and George Dimond. Most images are in black and white supplemented by early colour slides. Colour film was an expensive novelty before 1960 and not easily used due to its slow film speed. Photo reproduction is consistent throughout the book although in a few cases cropping the photos may have eliminated some interesting background detail.

An interesting contrast to the Canadian National's dominance of the St. Lambert rail scene was the Montreal & Southern Counties electrified interurban railway which crossed the Victoria Bridge before dividing into routes to Longueuil and Granby. Mr. Perry devotes a chapter to the M&SC with its antiquated power cars, trailers and freight motors. The M&SC lasted until 1956, its demise a result of the public's fascination with the automobile and the need to rebuild the eastern end of the Victoria Bridge to accommodate the St. Lawrence Seaway.

The book's greatest surprise is a DVD of Bill Leggett's movies of train action around St. Lambert. The DVD is included with every book and resides in a pouch attached to the volume's inside rear cover. Four movies are included. The first, shot in 16mm black and white, covers CNR action at St. Lambert in 1951. Following that are colour movies shot in 1954. The third illustrates the M&SC and includes fascinating views of interurbans exiting the Victoria Bridge before twisting through an S-curve under the CNR mainline. A fourth film shows photographer Leggett's garden model railway featuring live-steam locomotives. All of the movies are beautifully shot, well edited and alone would be worth the price of the volume.

Lorne Perry's *St. Lambert – A Train of Thought* is an interesting collection of personal remembrances, insights into the final years of steam operation in Canada, and period photographs. Mr. Perry will no doubt be happy to learn at Southwark Yard, which figures prominently in the book, has not been abandoned as he suggests at the end of the text. Instead it lives on, still originating the occasional freight train bound for Toronto.

St. Lambert remains a choice railfan location in the Montreal area. The Perry book makes a fine reference for anyone visiting there.

SAINT LAMBERT - A TRAIN OF THOUGHT

By Lorne C. Perry

ISBN 978-0-9730219-1-2

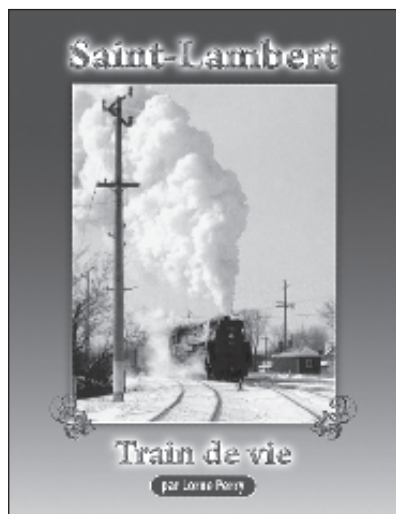
Published by Canadian Railroad Historical Association
122 pages, 8 1/2 X 11" vertical format, hard cover, with DVD

Price \$ 49.00 + GST at the Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

SAINT-LAMBERT - TRAIN DE VIE

Par Lorne C. Perry

*Critique de livre par Kenneth Goslett
Traduction Gilles Lazure*



Montréal a toujours été une ville d'intérêt pour l'amateur ferroviaire. Par le fait qu'elle est une île dans le fleuve Saint-Laurent, les chemins de fer, y arrivant et la quittant, doivent passer par des ponts avant de diverger dans de nombreuses directions. Ceci est particulièrement le cas à Saint-Lambert,

l'extrémité sur la terre ferme du pont Victoria du Canadien National.

Les trains du CNR, partant de Montréal pour l'est ou le sud, passent par la petite gare de Saint Lambert, avant d'être aiguillés vers la ville de Québec et les Maritimes, ou les Cantons de l'est, ou les villes industrielles de Tracy et de Sorel en aval du fleuve, ou des raccordements avec des chemins de fer américains au passage des frontières des états de New York et du Vermont.

C'est à Saint-Lambert qu'a vécu Lorne Perry, un jeune amateur ferroviaire qui profita pleinement de l'opportunité d'observer les locomotives à vapeur, durant leur dernière décennie d'utilisation. Les souvenirs de M. Perry des années 1950 à 1960 sont rassemblés dans un nouveau livre intitulé "Saint-Lambert - Train de vie". Quelques 80 passages par jour de trains de passagers et de marchandises à travers Saint-Lambert ne pouvaient manquer de fasciner un jeune amateur de chemin de fer et de lui fournir bien des anecdotes.

Les souvenirs de M. Perry occupent les 120 pages du livre et sont divisés en neuf chapitres avec des titres tels que « La gare », « Les convois de passagers », « Les convois de marchandises », « Les locomotives ». Chaque chapitre a son lot de succès, de mésaventures et de problèmes quotidiens d'exploitation d'un chemin de fer. Des agents de gare, des opérateurs et des aiguilleurs devinrent copains avec l'auteur durant sa jeunesse, partageant leurs récits qui sont à leur tour transmis au lecteur. La complexité des jonctions à Saint-Lambert est illustrée par une carte et un croquis.

En plus du texte, le livre contient de nombreuses photographies de la décennie favorite de M. Perry. Plusieurs proviennent de sa caméra. D'autres sont de Bill

Leggett, Jim Shaughnessy, John Welsh et George Dimond. La plupart sont en noir et blanc et quelques-unes des toutes premières diapositives en couleur s'y ajoutent. Le film couleur était une nouveauté dispendieuse en 1960, et pas du tout facile à utiliser à cause de sa faible sensibilité à la lumière. Les photos sont reproduites de manière uniforme à travers le livre, bien que, dans quelques cas, il se peut que des coupures de cadrage aient éliminé quelques détails d'arrière-plan intéressants.

L'interurbain électrifié du Montreal & Southern Counties fit un contraste notable à la prédominance du Canadien National sur la scène ferroviaire à Saint-Lambert; sa voie traversait le pont Victoria avant de se diviser en d'autres allant vers Longueuil et Granby. M. Perry consacre un chapitre au M&SC avec son vétuste matériel de traction et leurs remorques. Le M&SC exista jusqu'en 1956, sa disparition étant le résultat de la fascination du public envers l'automobile et du besoin de reconstruire l'extrémité est du pont Victoria pour faire place à la Voie maritime du Saint Laurent.

La plus grande surprise du livre est l'inclusion d'un DVD de films de Bill Leggett de l'activité ferroviaire autour de Saint-Lambert. Le DVD est placé dans une pochette collée sous sa couverture arrière. Quatre films sont inclus. Le premier, en 16 mm noir et blanc, montre le CNR en action, à Saint-Lambert, en 1951. Le suivant montre des films en couleur faits en 1954. Le troisième illustre le M&SC et inclut de fascinantes séquences d'interurbains quittant le pont Victoria avant de serpenter à travers une courbe en S située sous la voie principale du CNR. Un quatrième film présente le chemin de fer de jardin du photographe Bill Leggett avec ses locomotives fonctionnant à la vapeur. Tous les films sont très bien captés et édités et vaudraient à eux seuls le coût du livre.

"Saint-Lambert - Train de vie" de Lorne Perry est une intéressante collection de souvenirs personnels, de commentaires sur les dernières années de l'exploitation de la vapeur au Canada et de photographies d'époque. M. Perry sera certainement ravi d'apprendre que la cour de triage de Southwark, qui est mentionnée très souvent dans le livre, n'a pas été abandonnée, comme il le suggère à la fin du texte. Au contraire, elle continue de servir et, à l'occasion, on y assemble un train de marchandises à destination de Toronto.

Pour les amateurs ferroviaires, Saint-Lambert continue d'être un point d'intérêt dans la région de Montréal. Le livre de M. Perry est une excellente référence pour toute personne la visitant.

SAINT-LAMBERT - TRAIN DE VIE

par Lorne C. Perry

ISBN 978-0-9730219-2-9

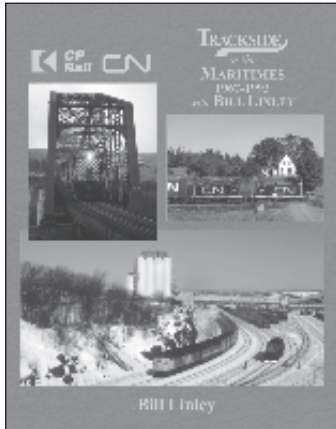
publié par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire
122 pages, 8 1/2 X 11" format vertical couverture rigide,
DVD inclus

Prix 49,00 \$ + TPS à la boutique Exporail, ou + TPS + frais d'envoi par la poste

**TRACKSIDE IN THE MARITIMES,
1967 - 1993**

By William 'Bill' Linley

Reviewed by Stan J. Smail



The railways of Canada's Maritime region have intrigued rail photographers for aeons. Many of these photographers came to the region 'from away' and Bill Linley was no exception, at least initially. Inspired by the photography of Philip R. Hastings, Jim Shaughnessy and others bolstered by the writings

of *Trains Magazine* editor emeritus David P. Morgan, a new generation of photographers set their sights on capturing the bucolic and picturesque scenes of Canadian trains 'down east'. In so many ways, the trains of the late sixties and early seventies Maritimes, like much of Canada, was 'steam railroading with diesels'.

Bill Linley made at least four rail excursionist safaris to the Maritimes from 1967 to 1975 before taking up residence in Fredericton, New Brunswick in 1976, then moving to Halifax in 1995. Rail enthusiast safaris and vacation trips to a region are fine but to be located in the heart of the action is special! To feel the pulse and to witness the railroad operational changes that often happen within the ordering time of a fast freight, make a difference to what one might catch as a photographer. Bill Linley knows this well and *Trackside in the Maritimes* is a wonderful reflection of a region of Canadian railroading that changed dramatically between 1967 and 1993.

Passenger train-offs, branch line abandonments and

indeed complete eradication of some main lines, ill-fated and struggling railway preservation efforts, the triumphant rise and fall of VIA Rail Canada in the east as well as the incredible variety of especially CN branch line specific diesel scenes in Prince Edward Island and New Brunswick are all depicted in this wonderful book. It is hard to accept that most of these trains and railroads and the people associated with them have quietly passed. Fond memories remain and we salute Bill Linley for sharing hundreds of his experiences with us in this new book!

An excellent map of the region in the time frame depicted complements the book and the well written and researched captions are a capsule history of maritime railroading in themselves. Locomotive history, regional operating practices, human interest are all dealt with and what we have is a marvellous record of maritime social history. My favourite image is probably the one of CPR SW-1200RS units 8132 and 8134 entering the street running trackage in Windsor, Nova Scotia on the Dominion Atlantic Railway. This photo like many in this volume tell a story.

Colour reproduction is consistent, although it seems to me that some of the 'reds' and 'blues' have been pushed to the point of appearing surrealistic.

Bill Linley was the 2012 CRHA Lifetime Achievement Award recipient, recognition not given lightly. Bill also graciously donated his entire collection of railway images to the CRHA Archives a most valuable asset to illustrating Canada's railway history. Well done old friend!

TRACKSIDE IN THE MARITIMES, 1967 - 1993

By William 'Bill' Linley

ISBN 1-58248-459-7

Published by Morning Sun Books, Scotch Plains, New Jersey

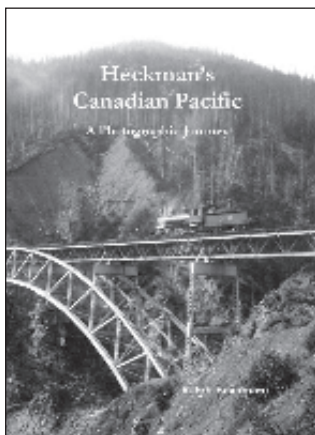
128 pages, 8 1/2 X 11 vertical format, 260 colour photos

Price \$ 69.95 + GST at the Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

HECKMAN'S CANADIAN PACIFIC

By Ralph Beaumont

Reviewed by Ronald S. Ritchie



Although many books have been written over the years dealing with the Canadian Pacific Railway, this reviewer is not aware of any that have previously addressed the subject of the Company's infrastructure and facilities from a

photographic perspective. This book more than satisfies this deficiency.

From the time of its founding in 1881, the Canadian Pacific Railway was engaged in the rapid construction of its transcontinental line in order to meet the requirements of its contract with the Federal Government. Toward the end of the nineteenth century, the Company engaged the services of Joseph Heckman to travel across the country photographing the railway's facilities. This was carried out under the auspices of the Chief Engineer of the Company. Mr. Heckman was most thorough in carrying out this assignment, and the result was a series of photographs of almost every bridge, culvert, station, water tank and any other structure located across the system.

By the second decade of the twentieth century, the Company had replaced many of the earlier structures with more robust ones mainly due to heavier traffic and larger and much heavier motive power. As a result in 1914, Mr. Heckman again crossed the country photographing these important features of the railway line.

In his book, Ralph Beaumont presents a most interesting selection of Heckman's work and an in-depth description of it. The photographs are well captioned and reflect Heckman's attention to detail. The Heckman field books include such details as the compass direction of the photograph which allows the viewer to identify on which side of the track a station, for example, was located.

This is a very interesting coffee-table book which would satisfy anyone with inclinations toward railway photography and particularly the Canadian Pacific Railway.

HECKMAN'S CANADIAN PACIFIC

By Ralph Beaumont

ISBN 978-0-9784406-1-9

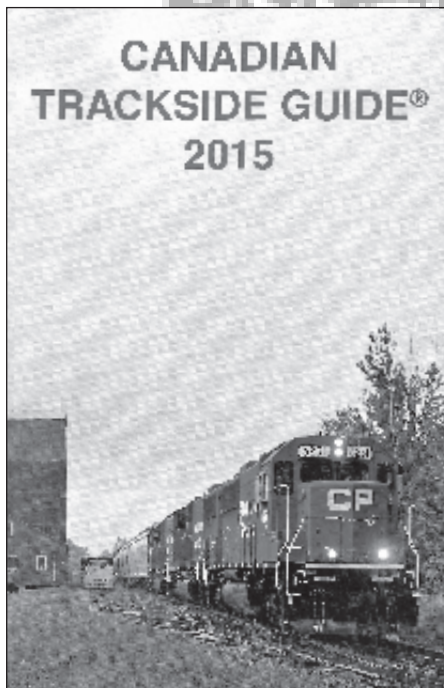
Exclusive distribution by the Credit Valley Railroad Company

328 pages black and white, 9 X 12" vertical format, 388 photos

Price \$ 69.95 + GST at the Exporail Boutique, or \$ 71.95 + GST + postage by mail

CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2015

Edited by Earl W. Roberts and David P. Stremes



This is the 33rd. 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 2015

Published by the Bytown Railway Society, Ottawa
ISSN 0829-3023

Approximately 700 pages, 5 1/2 X 8 1/2" size, soft cover

Price \$ 26.95 + GST at the Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

The back cover of the 2015 Canadian Trackside Guide features a photo of our MTC No. 3 'Golden Chariot'!

Une photo de couverture de l'édition 2015 du Canadian Trackside Guide met en vedette notre « P'tit char en or », le tramway numéro 3 de la CTM.



Heritage Business Car

July - August, 2015

By John Godfrey

Edited by David Gawley



McAdam Railway Station Revival



David Morris

Once a station through which passed CPR Montreal – Saint John trains and the B&M-MEC-CPR-CN Boston-Halifax Gull and where wealthy passengers changed trains to continue to the resort town of St Andrews, no passenger train has stopped at the McAdam NB railway station since VIA discontinued passenger service to Saint John in December 1994.

The station was slowly coming apart until the New Brunswick Southern Railway, which had become its owner through its purchase of CPR's New Brunswick lines, sold the station to the village of McAdam. The McAdam Historical Restoration Commission operates and manages the station that includes the solicitation of funds for the restoration of the station.

The station which was opened in 1900, was built in the Chateau style of local granite. When opened, it included a 20-room hotel, restaurant, lunch counter, waiting room, ticket office, baggage and express facilities,

superintendent's and dispatcher's office and jail cells for the sole use of the CPR police. Parts of the station have now been restored and between July 1 and September 30, tours are offered and there is some meal service.

The McAdam Railway Station is a National and Provincial Historic site and a designated Heritage Railway Station. The web site for the station is <http://www.mcadamstation.ca/>. (David Gawley)

The Algonquin - A Canadian Pacific Hotel



algonquinresort.com

The four-story half-timbered structure with its castle-like facade and 80 rooms opened in June 1889. The Loyalist residents of St. Andrews helped to develop the summer tourism that the hotel was creating among residents of humid inland cities of North America.

The New Brunswick Railway operated the rail line serving St. Andrews. One of the principal private shareholders of the NBR was also the first president of the CPR (1881–1888), George Stephen. Stephen started the process which would see CPR purchase the NBR, as well as build a line across Maine from southern Quebec to connect with the rail network - what would be known as the International Railway of Maine. In 1888, Stephen retired and was replaced by William Cornelius Van Horne, who on July 1, 1890, oversaw the Canadian Pacific Railway's lease of the NBR for 990 years.

That summer, Van Horne also visited St. Andrews, staying in its resort hotel. Van Horne, a Montreal resident, purchased nearby Minister's Island and soon began construction of his "Covenhoven" estate, which still stands today.

Van Horne retired from the presidency in 1899, opting to spend more time at his Covenhoven estate. In 1903, the Canadian Pacific Railway Company purchased The Algonquin and built golf courses as well as bringing the hotel into its hotel chain.

Under CPR ownership, the resort operated with numerous guests during the 20th century. As the majority of guests arrived at St. Andrews by passenger train, CPR built a large transfer station at the junction between the St. Andrews line and the Saint John-Montreal main line in McAdam. This station also included a large 30-room hotel on its second floor, largely built to service the patrons of the St. Andrews resort.

In 1970, CPR sold The Algonquin Resort to local

interests. It was then leased by the Government of New Brunswick in 1973. The property, along with adjacent golf courses and private beach at Katy's Cove, was purchased entirely by the provincial government in 1984. Throughout this period of change in ownership of the property, the resort was continuously contracted to operate under and be marketed by Canadian Pacific Hotels and Resorts.

In 1999, CPR purchased Fairmont Hotels and Resorts. In 2001, Canadian Pacific Hotels and Resorts were consolidated under the Fairmont name. Later that year in October 2001, Canadian Pacific Limited spun off its subsidiaries, including Fairmont Hotels and Resorts into individually controlled companies.

The hotel's guests have included heads of state and royalty, including Presidents of the United States Theodore Roosevelt, Franklin Delano Roosevelt, and Lyndon B. Johnson, HRH Prince Charles and Diana, Princess of Wales, as well as Sir John A. Macdonald and virtually every Prime Minister of Canada since its Confederation.[citation needed]

In late 2010, the Fairmont chain asked the government of New Brunswick for a set amount of money in order to refit the property on a large scale. After deliberation, the province took the decision in early 2011 that they would seek different management for the property other than the Fairmont chain. From 31 Dec 2011 the Fairmont web site stated that the Fairmont would no longer be managing the property, and that all Fairmont club benefits for guests would cease after that date. The hotel was sold in 2012 to New Castle Hotels and Resorts and Southwest Properties, which formed the Charlotte County Hospitality Partnership, and in 2012 underwent renovation and restoration. In 2013 the resort was reopened as a property of Marriott's Autograph Collection, making it the first Canadian hotel in the Marriott chain. (Wikipedia edited)

Remembering Real Photo Post Cards (RPPC)

Each day in 1905, like clockwork at 5:30 a.m., a Grand Trunk Railway main-line express train passing through Berlin, Ontario (Kitchener) from Chicago issued a long blast on its whistle, rousing the town's workers.

This day, August 3, 1905 was not normal — another sharp whistle, then a second, a third and finally an



George Roth collection

earth-shaking crash that echoed through the town. Before silence settled, the hiss of escaping steam told everyone what had occurred.

People streamed along the old streets of the west and north wards, from kids to matrons, nattily-dressed businessmen to fashion-plate young women, hundreds soon converged on the stretch of Grand Trunk tracks between Waterloo Street and Edward (Duke) Street.

What they found is seen in the 1905 image than represents a whole different field of postcard collecting. It's a dramatic local example of the highly collectible Real Photo Post Cards (RPPCs).

The first decade of the 20th century saw the rise of photography that was no less remarkable than the photo revolution of our own century. It seemed everyone was carrying Kodak's popular Brownie camera. Local druggists, photographers and news agents offered many services including the option of having postcards made from negatives.

These resulting RPPCs were usually ordered in small numbers: a half-dozen, 10 or 20 at most. Most were photos of close family, new babies, and pets, junior on a pony or a courting couple in a buggy.

RPPCs were usually printed caption-less, thus they survive in anonymity. Being mostly distributed to family and close friends, there was no need to tell what the image portrayed..

Whoever took this postcard scene was not alone. The Grace Schmidt Room of Local History at Kitchener Public Library has several glass negatives with later, differing views of the wreck. However, this postcard view was taken much closer to the time of the accident; notice the shattered boxcar still covering the toppled first locomotive.

Early that morning a yard gang had been assembling freight cars along the multiple sets of rails between the King Street crossing and the GTR depot. Three switches had been used during the assembly and somehow — through carelessness or malfunction — one remained open.

As the yard workers watched, the approaching No. 4 express suddenly veered sharply onto the tracks where the freight cars were sitting. Crew inside GTR engines No. 410 and No. 573, double-heading the express, applied air brakes then jumped from the cabs second before No. 410 (here lying on its side with its tender crosswise against No. 573) slammed into the wooden boxcars.

Amazingly, No. 573, the second engine, remained upright and absorbed much of the impact. The passenger cars suffered no damage and no passengers were hurt. Fireman Oldfield from engine No. 410 suffered a concussion after jumping but was recovering in hospital the next day — the only serious casualty in one of the community's most dramatic rail crashes.

One injury, lots of wreckage and an exciting way for Berliners to begin their day — all in all a 'good' accident, generating a wonderful RPPC for century-later postcard collectors. (Kitchener Record via Don McQueen)

BACK COVER TOP: Also on June 30, 1956, Ron Ritchie captured this marvellous image of CNR train 14 leaving Saint John Union Station bound for Moncton, New Brunswick. CNR 14 handled The Gull passengers who arrived at Saint John on CPR train 42 having transferred from the Maine Central remnants of The Gull at Vanceboro, Maine. R.S. Ritchie

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Également le 30 juin 1956, Ron Ritchie a pris cette merveilleuse photo du train 14 du CN au départ de la gare Union de Saint John en direction de Moncton (Nouveau-Brunswick). Le train 14 du CN avait accueilli les voyageurs du train 42 du CPR qui était arrivé à Saint John et sur lequel ils avaient transféré, à Vanceboro (Maine), de ce qui restait du train The Gull sur le Maine Central. R.S.Ritchie

BACK COVER BOTTOM: May 1975 and CPR MLW S-2 7076 is in yard service at McAdam, NB. Despite all the hype and publicity accorded to CPR S-2 7077 as being the first diesel-electric locomotive built by Montreal Locomotive Works, the first diesel actually out-shopped by MLW was CPR 7076 seen in this photo. MLW was anxious to display their first diesel at the 1948 Canadian National Exhibition in Toronto but 7076, built in November 1948 would not meet the summer deadline for the CNE display. Schenectady built S-2 7077 was built in May 1948, so it was sent to the CNE with a Canadian MLW builder's plate masquerading as the first diesel built by MLW. CPR 7077 is restored and on permanent display at Exporail. Stan J. Smaill

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: En mai 1975, la MLW S-2 7076 du CPR est en service dans la cour de triage à McAdam (Nouveau-Brunswick). Malgré tout le battage publicitaire autour de la S-2 7077 du CPR pour avoir été la première locomotive diesel-électrique fabriquée par Montreal Locomotive Works (MLW), la première diesel sortie des ateliers de MLW a réellement été la 7076 du CPR, celle qui est visible sur la présente photo. MLW avait hâte d'exposer sa première diesel à l'occasion de l'Exposition nationale canadienne (ENC) de 1948, mais la 7076, construite en novembre 1948, n'était pas prête à l'été 1948, pour être exposée à l'ENC. La S-2 7077 de Schenectady fut construite en mai 1948 – elle a donc été envoyée à l'ENC pour exposition avec une plaque du constructeur canadien MLW, afin de paraître comme la première diesel construite par MLW. La 7077 du CPR a été remise en état et est présente dans le hall d'exposition d'Exporail. Stan J Smaill

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

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le:

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



Canadian Rail

110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec
Canada J5A 1G7

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

