

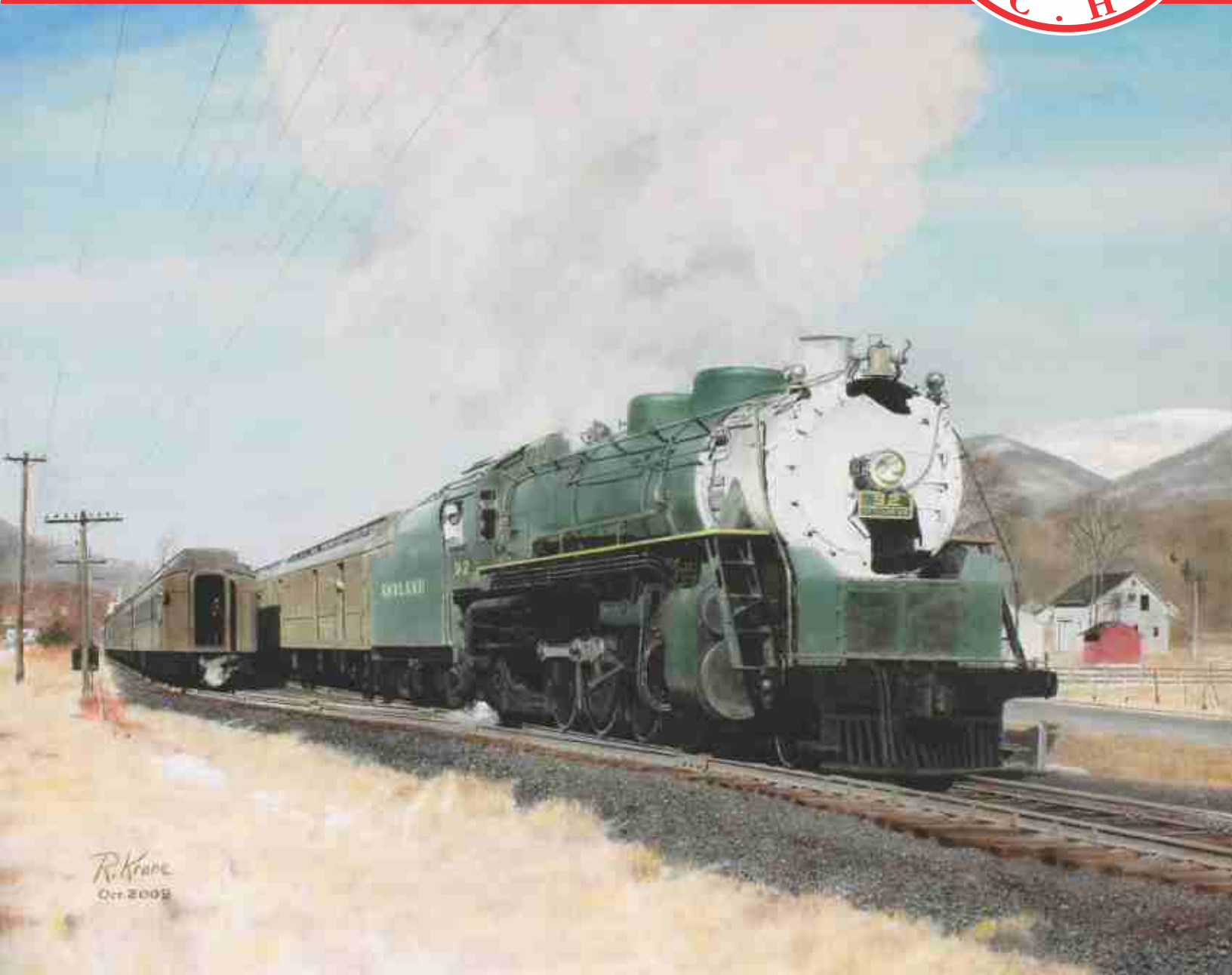
**The Green Mountain Flyer; The 'Burnett' Cars - CPR's First Steel Passenger Cars;
Stan's Photo Gallery; Heritage Business Car**
**Le «Green Mountain Flyer» ; Les voitures «Burnett» - Les premières voitures de passagers
en acier du Canadien Pacifique; Les photos de Stan; Le patrimoine ferroviaire**

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY



No. 571 • MARCH - APRIL • 2016





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 Green Mountain Flyer / <i>Le « Green Mountain Flyer »</i> , by / par Lorne Perry	55
The 'Burnett' Cars, CPR's First Steel Passenger Cars / <i>Les voitures « Burnett »</i> , <i>les premières voitures de passagers en acier du Canadien Pacifique</i> , by / par Douglas R. Phillips.	66
Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan Smail	71
Heritage Business Car	95

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 2016:

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, 80 Lakeshore Road, # 101, Pointe Claire, QC, H9S 4H6, 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 Loiselle, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Micheline Vaillancourt

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: This atmospheric pastel illustration by Robert Krone was the trigger for Lorne Perry's article on the Rutland Railroad, beginning on page The featured train was the Green Mountain Flyer that operated between New York City and Montreal for many years, and the cover depicts it in Vermont on a day in the late 1940's, powered by one member of the railroad's last order of steam locomotives while it was still green, delivered in 1946.

PAGE COUVERTURE: *L'ambiance qu'évoque l'illustration en couleurs pastel de Robert Krone a incité Lorne Perry à écrire cet article sur le chemin de fer Rutland. Le train dont il est question est le « Green Mountain Flyer » qui a relié New York à Montréal durant plusieurs années. Cette couverture illustre un décor typique du Vermont dans les années 1940 où on aperçoit une des dernières locomotives à vapeur livrées en 1946 alors que la livrée verte est encore de mise.*

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

Canada

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 Green Mountain Flyer

by Lorne Perry

Translation: Denis Vallières

The front cover pastel by Robert Krone of Tucker, Georgia, depicts Rutland Railroad's Green Mountain Flyer, powered this day by a Mountain, L-class number 92. This was a representative of the four newest and most powerful locomotives on the railroad. Bob Krone's meticulous and technically proficient rendering depicts the locomotive in its early green livery, changed three years later to black for maintenance reasons. More about the L-class later.

In the late stages of steam operation, many American photographers (and Bob Krone was one of them) discovered Canada because most of their own beloved steamers had gone to the scrap line, while the Canadian Railways held onto main line steam operation for a few years longer. Cameras in hand, they flocked across the border and some of their images are among the best we ever saw of 'our' trains.

Le « Green Mountain Flyer »

par Lorne Perry

Version française : Denis Vallières

Le pastel de Robert Krone, Tucker, Georgie, illustre le "Green Mountain Flyer" du chemin de fer Rutland, à la remorque de la locomotive de type "Mountain" de classe "L", numéro 92. Celle-ci est l'une des quatre locomotives parmi les plus puissantes sur ce réseau. Sur son tableau, Bob Krone ajoute à profusion et méticuleusement des détails sur cette locomotive à la livrée verte originale, repeinte plus tard en noir pour une raison pratique. Plus d'informations à venir à propos de la classe L.

Alors que s'achève l'époque de la traction à vapeur, plusieurs photographes américains, dont Bob Krone, se rabattent sur le Canada car leurs chères locomotives à vapeur ont déjà passé sous les torches des ferrailleurs tandis que les chemins de fer canadiens maintiennent les leurs pour quelques années encore. Leurs appareils photos à la main, beaucoup de ces



My memories of the Rutland center on my home town, St.Lambert, Quebec. The railroad's two premier trains wound up their daily runs in Montreal. Here is the Green Mountain Flyer in 1951 on its morning southbound run, having just made a passenger stop at St. Lambert. Ten-wheeler number 78 dates from 1912 and was kept active until shortly after the railroad ended passenger service in 1953. Lorne Perry photo

Souvenirs du Rutland à Saint-Lambert, Québec, lieu de ma résidence. Les deux premiers trains du chemin de fer terminent leurs périple quotidiens à Montréal. Ici, on aperçoit le "Green Mountain Flyer" en 1951 en direction sud, qui vient tout juste de s'arrêter pour des passagers à Saint-Lambert. La locomotive numéro 78 datant de 1912, est demeurée active jusqu'au retrait du service aux passagers en 1953. Photo : Lorne Perry

But 'cross-border shopping' works both ways. Many Canadian railway enthusiasts also had their favourite US railroads; usually because of proximity, motive power distinction, operational challenges or scale. As a result, many of us travelled to visit the great Pennsylvania Railroad, the Norfolk and Western, the New York Central, and many of the smaller lines too.

One of the favourites with Canadians was the Rutland, which in 1950 became the Rutland Railway. It was a New England bridge railroad, centered on Rutland, Vermont. And we Canadians didn't even have to cross the border to catch a glimpse of some of their trains. Two daily passenger runs terminated their northward journeys at Montreal, entering the city on CNR lines over Victoria Bridge. Rutland's day train was the Green Mountain Flyer and its night-time counterpart, the Mount Royal.

The Green Mountain Flyer of the 1950s was not really a 'flyer', either in altitude above the rails or in average miles per hour, but at the time it was introduced in the early 1900s it did out-class its predecessor trains and challenge its competitors. What the Flyer did best was provide inter-community transport within New England, especially while on Rutland lines in Vermont. But this named train actually started out from Grand Central Station in New York each morning and spent a leisurely day heading North to Troy, N.Y., (over the New York

américains traversent ainsi la frontière et leurs clichés seront parmi les meilleures illustrations de "nos" trains.

Cependant, la traversée des lignes frontalières se fait aussi dans le sens opposé. En effet, plusieurs amateurs ferroviaires canadiens sont intéressés aux chemins de fer américains en raison de la proximité, des engins particuliers et des défis techniques en regard des opérations sur grande échelle. Plusieurs d'entre nous visiteront le Pennsylvania Railroad, le Norfolk & Western, le New York Central et aussi plusieurs réseaux plus modestes.

L'un des chemins de fer favoris des Canadiens est le Rutland qui devient, en 1950, le Rutland Railway. C'est un réseau de la Nouvelle-Angleterre centré à Rutland au Vermont. Nous, les Canadiens, n'avons même pas à traverser la frontière pour observer ces trains car deux convois de passagers terminent leurs parcours vers le nord à Montréal, entrant en ville par les voies du CNR sur le pont Victoria. Ces deux trains sont le "Green Mountain Flyer" et sa version de nuit, le "Mount Royal".

Le "Green Mountain Flyer" des années 1950 n'est pas en réalité un "flyer", notamment parce qu'il ne vole pas au-dessus des voies ferrées et que sa vitesse est plutôt moyenne. Cependant, au moment où il est créé, au début des années 1900, il surpasse ses compétiteurs. Ce que ce train accomplit de mieux est le transport entre les



The other named train, the Mount Royal, was seldom photographed in the US because it operated overnight. But as it approached Montreal it was often captured on film, such as in this May 1951 shot rounding the S-curve near St. Lambert. Pacific number 84 is in charge. CRHA Archives, Fonds Toohey 51-273

Puisqu'il était un train de nuit, le "Mount Royal" était plutôt photographié aux États-Unis. Mais en approchant de Montréal, il était souvent capté sur pellicule comme c'est le cas ici en mai 1951, à la courbe en "S" près de Saint-Lambert. C'est une locomotive de type Pacific qui est en tête. Photo : ACHF Archives, Fonds Toohey 51-273



The Mount Royal, train 51, led by locomotive number 80, pauses at St.Lambert before crossing Victoria Bridge into Montreal in May 1951. The first car behind the locomotive is an R.P.O., the acronym for Railway Post Office. Mail was picked up, sorted and dropped off en route. Number 80 is a 1925-model from the Alco factory at Schenectady, New York. Lorne Perry photo

Le train numéro 51 "Mount Royal", tracté par la locomotive numéro 80, s'arrête à Saint-Lambert avant de traverser le pont Victoria vers Montréal, en mai 1951. La première voiture derrière la locomotive est un fourgon postal avec l'acronyme R.P.O. pour Railway Post Office. Le courrier était pris en charge, trié et livré en cours de route.

Central) and onward on Boston and Maine rails for a short hop until it met the Rutland. At the Canadian border it switched to CNR. There was also a connection from Boston (over the Boston and Maine railroad). Through passengers did not contribute greatly to the revenue picture. The Flyer spent much time en route handling express shipments, and often included express-refrigerator cars in the consist.

By the end of the 1930s, passenger accommodation was coach class only, the more luxurious of the cars being assigned to long-haul passengers. Older coaches in the tradition of 1930's railroading took care of local traffic. The identification with the Green Mountains was appropriate because its route through Vermont threaded the river valleys that nestled among the high peaks. Departure from New York was at 11:30 A.M. over the New York Central, with arrival in Montreal at 8:00 pm. There was a diner on the train while on the NYC, and snack service northward from Rutland to Burlington. Things were similar in reverse.

différentes localités à l'intérieur de la Nouvelle-Angleterre, particulièrement sur les lignes du Rutland au Vermont. Ce convoi part de la gare Grand Central de New York chaque matin et roule durant la journée vers le nord jusqu'à Troy, N.Y., en circulant sur les voies du New York Central (NYC), puis emprunte les voies du Boston and Maine durant un moment jusqu'à la rencontre du Rutland. À la frontière canadienne, il bifurque vers la voie du CNR. Il y a aussi une correspondance vers Boston via le chemin de fer Boston and Maine. À défaut d'un faible achalandage de passagers, le "Flyer" se concentre sur le service de colis express incluant souvent des wagons express réfrigérés.

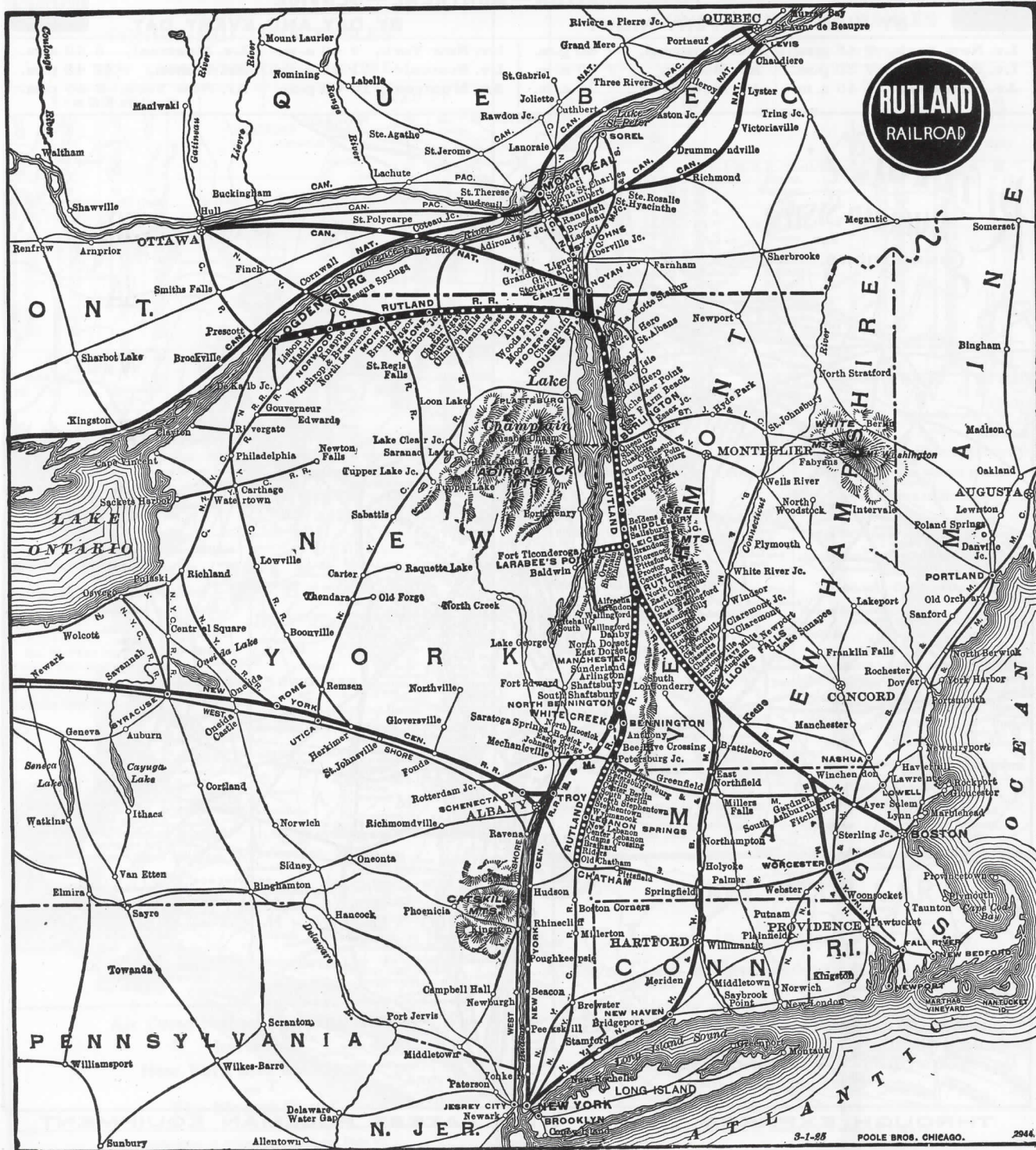
À la fin des années 1930, seule la classe coach est offerte aux voyageurs, les voitures plus luxueuses étant réservées pour des parcours plus longs. Durant ces mêmes années, les plus anciennes voitures-coach sont attribuées au trafic local. L'identification avec les "Green Mountains" (montagnes vertes) est appropriée car, effectivement, les voies suivent les rivières au fond des vallées et le long des montagnes du Vermont. Le départ de New York se fait à 11 h 30 empruntant la voie du NYC et l'arrivée est à Montréal à 20 h. Un dîner est offert au moment où le train roule sur le NYC et une collation est servie entre Rutland et Burlington au Vermont. Un service similaire est offert au retour.



In September 1951 Allan Toohey journeyed to Rutland and photographed the action around the station and engine terminal. Number 93 is being serviced for its return trip to Chatham, New York, hauling a trainload of excursionists admiring the fall foliage. The Chatham Exchange Club was a local service organization that, among other activities, raised funds for charity by chartering an annual excursion. This was the last year it operated. CRHA Archives, Fonds Toohey 51-707

En septembre 1951, Allan Toohey se rend à Rutland et photographie l'action qui se déroule autour de la gare et du terminal des locomotives. La numéro 93 subit un entretien avant son retour à Chatham, New York, derrière un convoi d'excursionnistes admirant le feuillage d'automne. Le Chatham Exchange Club était un organisme local qui, parmi de ses activités, amassait des fonds pour des oeuvres caritatives par cette excursion annuelle. C'était cependant sa dernière année.

"GREEN MOUNTAIN-LAKE CHAMPLAIN ROUTE"



Green Mountain Motor Tour—See page 17

The other train that reached into Canada was the Mount Royal, named for the mountain in the center of Montreal. It began in New York every evening, and followed the same routing as the Flyer. But this was a more prestigious train with a through Pullman sleeping

L'autre train qui relie le Canada est le "Mount Royal", le nom de la montagne qui domine le centre-ville de Montréal. Il quitte New York en soirée et emprunte le même parcours que le "Flyer". Le convoi est plus prestigieux puisqu'une voiture-lits Pullman est attelée

RUTLAND
RAILROAD

NEW YORK—BOSTON—MONTREAL—SERVICE

BY NIGHT AND EVERY NIGHT **BY DAY AND EVERY DAY**

RUTLAND
RAILROAD

Lv. New York, 7 45 p.m.	Lv. Montreal, 7 40 p.m.	Lv. New York, 9 40 a.m.	Lv. Montreal, 8 50 a.m.
Lv. Boston, 7 35 p.m.	Ar. Boston, 7 00 a.m.	Lv. Boston, 11 15 a.m.	Ar. Boston, 7 45 p.m.
Ar. Montreal, 7 40 a.m.	Ar. New York, 7 26 a.m.	Ar. Montreal, 10 05 p.m.	Ar. New York, 8 45 p.m.
*Sundays. 8 10 PM			

THROUGH EXPRESS TRAINS WITH LATEST PULLMAN EQUIPMENT

car behind the coaches. A second Pullman operated between Burlington, Vermont and New York City. Both of these cars offered double bedrooms and sections. In the 1950's the Pullman Company held a virtual monopoly on overnight rail accommodation throughout the U.S., choosing the best through routes, collecting fares for the

derrière les voitures-coach. Une deuxième voiture-lits est ajoutée entre Burlington, VT, et New York. Les deux voitures offrent des chambres à double occupation et des sections.

Durant les années 1950, la compagnie Pullman détient virtuellement le monopole pour le service de nuit

"Green Mountain-Lake Champlain Route"

CONDENSED TIME TABLES									
NEW YORK—VERMONT—MONTREAL									
READ DOWN				READ UP					
51	51	65	57	STATIONS					
43	51	65	87	64	46	52	52	56	
Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	
PM	PM	AM	PM	PM	AM	AM	AM	AM	
9 30	9 30	8 30	11 05	Lv. New York (G.C.T.)	7 40	6 56	6 56	4 45	
9 40	9 40	8 40	11 15	" (125th St. Sta.)	7 28			4 33	
1 08	1 08	11 28	8 05	" Albany	5 25			9 10	
3 21	3 21	11 52	8 00	" Troy	4 15	3 35	3 35	8 10	
4 33	3 26	2 02	10 38	Ar. Rutland	2 06	1 25	1 25	6 35	
6 35	3 26	2 18	10 50	Lv. Rutland	1 56	1 15	1 15		
6 50	4 57	4 01	1 15	Lv. Burlington	12 13	9 00	11 43		
7 55	5 02	4 06	1 40	Ar. Burlington	12 06	9 50	11 38		
8 14	6 00	5 10	2 55	Ar. Albany	11 04	4 45			
10 38	6 18	5 32	3 20	" Rouses Point	10 47	17 23	10 32		
12 35	12 35	5 30	7 55	" Malone		15 10	15 10		
	7 50	7 05		Ar. Ogdensburg	9 20	13 00	13 00		
				Ar. Montreal (Bona. Sta.)		9 05	PM		
	8 50	9 30	8 00	Lv. Montreal (C.N.)	6 30	8 50	7 50	5 45	
	9 40	12 40		Ar. Quebec	10 55	12 40			
	12 05		9 45	Ar. Ottawa	6 30	4 30	2 30		

EQUIPMENT

<p>No. 57-87—Ogdensburg Local—Daily Sleeping Car...New York to Albany. Coaches.....Albany to Troy (Belt Line). Troy to Rutland. Rutland to Ogdensburg.</p>	<p>No. 64—Green Mt'n Flyer—Daily Broiler Buffet Parlor Car. Montreal to New York. Dining Car...Troy to New York. Coaches.....Montreal to New York.</p>
<p>No. 65—Green Mt'n Flyer—Daily Broiler Buffet Parlor Car. New York to Montreal. Dining Car...New York to Albany. Coaches.....New York to Montreal.</p>	<p>No. 56—Troy Local—Daily Coaches.....Rutland to Troy. Troy to Albany. (Belt Line.) Sleeping Car...Albany to New York. Open 9:30 p.m. Leaves Albany 1:05 a.m. May be occupied in New York until 6:20 a.m.</p>
<p>No. 51—The Mount Royal—Daily Lounge Car—Buffet. New York to Montreal. (Air Conditioned) Sleeping Cars..New York to Montreal. (Compartment, Double Bedroom, Drawing Room and Sections.) (Air Conditioned.) New York to Burlington. on No. 43 from Rutland. (May be occupied until 8:00 a.m.) New York to Rutland. except Saturday night. (May be occupied until 8:00 a.m.) Dining Service..Burlington to Montreal— Lounge Car—Buffet. Coaches.....New York to Montreal.</p>	<p>No. 46—Rutland Local—Daily Sleeping Cars..Burlington to New York on No. 52 from Rutland. Coaches.....Ogdensburg to Rutland. (Daily except Sunday.) Alburch to Rutland. (Sunday only.)</p>
<p>No. 43—Alburch Express—Daily Sleeping Car...New York to Burlington. (May be occupied until 8:00 a.m.) Coaches.....New York to Rutland. Rutland to Ogdensburg. (Daily except Sunday.) Rutland to Alburch. (Sunday only.)</p>	<p>No. 52—The Mount Royal—Daily Lounge Car—Buffet. Montreal to New York. (Air Conditioned.) Sleeping Cars..Montreal to New York. (Compartment, Double Bedroom, Drawing Room and Sections.) (Air Conditioned.) Burlington to New York on No. 46 to Rutland. Dining Service..Troy to New York— Lounge Car—Buffet. Coaches.....Montreal to New York.</p>

**Air Conditioned Sleeping Cars
between
New York and Montreal
on
The Mount Royal**

For explanation of Reference Marks, see Page 18.

"Green Mountain Motor Tour"—See page 17

CONDENSED TIME TABLES									
BOSTON—VERMONT—MONTREAL									
READ DOWN				READ UP					
143	143	159	165	STATIONS					
43	51	65	65	64	46	52	52	56	
Daily	Daily	Ex. Sun.	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	
PM	PM	PM	AM	PM	AM	AM	AM	AM	
7 30	7 30	2 10	8 50	B. & M. R. R. (North Station)					
7 49	7 49	2 29	9 08	" Boston	7 08	7 17	7 17		
8 25	8 25	3 02	9 46	" Waltham	6 51	6 52	6 52		
8 50	8 50	3 23	10 10	" Ayer	15 19	5 55	5 55		
9 26	9 26	4 00	10 45	" Fitchburg	6 58	5 14	5 14		
10 10	10 10	4 50	11 25	" Winchendon	5 33	4 46	4 46		
10 50	10 50	5 35	12 05	" Keene	4 44	3 59	3 59		
11 05	11 05	5 55	12 15	Ar. Bellows Falls	4 05	3 20	3 20		
12 45	12 45	7 35	1 50	Lv. Bellows Falls	3 50	3 10	3 10		
4 33	3 26		2 18	Lv. Rutland	2 15	1 35	1 35		
6 35	4 57		4 01	Ar. Rutland	1 56	1 15	1 15		
6 50	5 02		4 06	Lv. Burlington	12 13	9 00	11 43		
7 55	6 00		5 13	Ar. Burlington	12 06	8 50	11 38		
10 38	6 18		5 32	Lv. Albany	11 04	7 45			
12 35				" Rouses Point	10 47	17 23	10 32		
				" Malone		15 10	15 10		
				Ar. Ogdensburg		13 00	13 00		
	7 50		7 05	Ar. Montreal (Bona. Sta.)	9 20		9 05		
	8 50	9 30	7 25	Lv. Montreal (C.N.)	6 30	8 50	7 50	5 45	
	12 05	2 00	12 40	Ar. Quebec	10 55	12 40			
	12 05	9 45		Ar. Ottawa	6 30	4 30	2 30		

EQUIPMENT

<p>No. 165-65—Green Mt'n Flyer—Daily Broiler Buffet Parlor Car. Boston to Montreal. Coaches.....Boston to Rutland. Rutland to Montreal.</p>	<p>No. 143-51—The Mount Royal—Daily Sleeping Cars..Boston to Montreal. Lounge Car—Buffet. Rutland to Montreal. Dining Service..Burlington to Montreal— Lounge Car—Buffet. Coaches.....Boston to Rutland. Rutland to Montreal.</p>
<p>No. 159—Rutland Local—Daily Except Sunday Coaches.....Boston to Rutland.</p>	<p>No. 64-164—Green Mt'n Flyer—Daily Broiler Buffet Parlor Car. Montreal to Boston. Coaches.....Montreal to Rutland. Rutland to Boston.</p>
<p>No. 143-43—Northern New York Express—Daily Sleeping Car..Boston to Ogdensburg. (Breakfast service Alburch.) Daily except Saturday. Boston to Alburch Saturday only. Coaches.....Boston to Ogdensburg. Daily except Saturday. Boston to Alburch Saturday only.</p>	<p>No. 46-146—Rutland Local—Daily Sleeping Car..Ogdensburg to Boston. (Lunch service Malone.) Daily except Sunday. Alburch to Boston Sunday. Coaches.....Ogdensburg to Boston. (Daily except Sunday.) Alburch to Boston Sunday.</p>
	<p>No. 52-146—The Mount Royal—Daily Sleeping Cars..Montreal to Boston. Lounge Car—Buffet. Montreal to Rutland. Coaches.....Montreal to Rutland. Rutland to Boston.</p>

TICKET YOUR CAR

Travel in Comfort by Train
Save Time • Save Money • Save Your Car

Three tickets cover the transportation of your automobile and two passengers. You have your car when you arrive. Any Rutland Railroad ticket or freight agent will gladly make all arrangements

For explanation of Reference Marks, see Page 18.

sleeping spaces, and staffing their luxurious cars. The Mount Royal also provided a coach connection to and from Boston.

Time over the road between New York and Montreal was 11 hours and 15 minutes; breaking no speed records but offering passengers a comfortable night's

au travers des États-Unis, choisissant les parcours les plus profitables, percevant les billets pour le service de voitures-lits et fournissant le personnel pour les voitures de luxe. Le "Mount Royal" offre aussi une correspondance en classe coach vers et au retour de Boston.

"Green Mountain-Lake Champlain Route"

Table 1 NEW YORK-VERMONT-MONTREAL LINE NORTHBOUND

Table 1: NEW YORK-VERMONT-MONTREAL LINE NORTHBOUND. Columns include Miles, STATIONS, Ogdensburg Local (57 Daily), Green Mtn. Flyer (65 Daily), 'Mount Royal' (51 Daily), and Alburgh Express (43 Daily). Rows list stations from New York to Montreal with arrival and departure times.

For explanation of Reference Marks, see Page 18.

"Hudson River-Green Mountain-Lake Champlain Route"

Table 2 NEW YORK-VERMONT-MONTREAL LINE SOUTHBOUND

Table 2: NEW YORK-VERMONT-MONTREAL LINE SOUTHBOUND. Columns include Miles, STATIONS, Green Mtn. Flyer (64 Daily), Milk (8 Daily), Troy Local (56 Daily), Rut'd Local (46 Daily), and Mount Royal (52 Daily). Rows list stations from Montreal to New York with arrival and departure times.

For explanation of Reference Marks, see Page 18.

sleep. Again, the southbound service was similar. Harking back to 1939, there was a lounge-buffet car in the Mount Royal's consist all the way between New York City and Montreal. The Green Mountain Flyer, in those pre-war days, boasted a buffet-parlor car over the same route.

Le trajet de 11 heures et 15 minutes entre New York et Montréal ne brise certes pas de record mais offre aux passagers un transport de nuit confortable. Il en va ainsi pour le trajet inverse. Si l'on retourne en 1939, une voiture salon/bar fait partie du convoi du "Mount Royal" et une voiture/salon pour le "Green Mountain" entre New York et Montréal.



This is the mid-day scene at Rutland station in 1951. The New York section of the Green Mountain Flyer is on the left with the connecting train to Boston on the right. The station canopy appears in the background and the engine terminal at far left. CRHA Archives, Fonds Toohey 51-704

Voici une scène de mi-journée à la gare Rutland en 1951. La section New York du "Green Mountain Flyer" est à gauche et le convoi vers Boston à droite. L'abri de train apparaît en second plan et le terminal des locomotives loin à gauche. Photo : Archives ACHF, Fonds Toohey 51-704

The Back Story

The Rutland's history began during the flurry of railway building in the 1840's, a time when no self-respecting community could afford to be left behind. Most of the resulting lines were very short routes that soon became absorbed into larger agglomerations. The one we're dealing with went through a variety of names, configurations and owners until 1867 when the name Rutland was adopted. For 26 years from 1870 the line was leased to the Central Vermont. In 1901 the branch westward from Alburgh, Vermont to Ogdensburg, N.Y., 116 miles, was added through consolidation, to bring total mileage to 400. Passengers disembarking at Ogdensburg could, take a ferry across the St. Lawrence to Prescott, Ontario. New York Central bought stock in the Rutland in 1905 to give it a through route to Montreal, and this resulted in inauguration of the named passenger trains between New York and Montreal.

Passenger success was fairly short-lived and it soon became clear that Boston & Maine and Central Vermont were heavily promoting their competitive route. Rutland passenger service died in 1953 when the non-operating employees staged a strike, and when it was over, the line became freight-only.

Rutland's home turf was never known as an industrial area, and relied for freight traffic on dairy

Historique

L'histoire du Rutland débute lors du boum de construction ferroviaire des années 1840, au moment où toute communauté qui se respecte ne tolère pas d'être isolée. Ainsi, une multitude de petites lignes apparaissent avant d'être absorbées par de plus grands réseaux. Celle concernée par notre histoire évolue sous différents noms, configurations et propriétaires, jusqu'à ce qu'elle adopte, en 1867, le nom de Rutland. À partir de 1870 et durant 26 ans, la ligne est louée au Central Vermont. En 1901, une branche du côté ouest de 169 kilomètres (116 milles), de Alburgh, au Vermont, jusqu'à Ogdensburg, N.Y., s'ajoute pour un total de 644 kilomètres (400 milles). Les passagers descendant à Ogdensburg peuvent se rendre à Prescott, Ontario, en traversant le Saint-Laurent à bord d'un traversier. En 1905, le New York Central investit dans le Rutland pour créer une ligne vers Montréal, inaugurant ainsi les trains de passagers dénommés reliant New York et Montréal.

Ce succès dans le transport de passagers sera de courte durée car il est clair que le Boston & Maine et le Central Vermont deviendront de vifs compétiteurs. Le service aux passagers du Rutland cesse en 1953 au moment où des employés se mettent en grève. Après le conflit, la ligne ne fera dorénavant que le transport de marchandises.

Le territoire desservi par le Rutland ne sera

products and marble, plus a certain amount of connecting traffic to and from other lines, some moving straight on through as 'bridge' traffic. In 1939 the Rutland picked up a 2-8-0 Consolidation freight locomotive and assigned it to 'The Whippet', an expedited freight service launched in an attempt to lure more freight shippers between New England points and the NYC connection at Norwood, NY. It helped, but not enough to be very significant. Long milk trains were prominent along the main north-south line as well as on the Ogdensburg Subdivision. New England was New York City's dairy farm.

jamais considéré comme une zone industrielle; il concernera plutôt les produits laitiers et de pierre de marbre en plus de procurer un service de trafic d'interconnexions ou de navettes avec d'autres lignes. En 1939, le Rutland négocie l'acquisition d'une locomotive de type 2-8-0 Consolidation pour le transport du fret et l'assigne sur le "Whippet", un service de fret lancé précipitamment pour accaparer le marché du transport entre le NYC et la Nouvelle-Angleterre. Cela est bénéfique mais d'un apport insignifiant. De longs convois de produits laitiers dominent tant sur la ligne principale que sur la subdivision Ogdensburgh. La Nouvelle-Angleterre est la ferme laitière de la ville de New York.



Milk trains operated daily to feed dairies in the big cities to the south. This one, number 8, is just coming in off the Ogdensburg branch, and will be consolidated with other cars for the run down the Rutland's main line. Number 70, the first of the modern 4-6-0s, powers the train in this Rouses Point 1951 photo. CRHA Archives, Fonds Toohey 51-707

Les convois laitiers circulent quotidiennement pour alimenter les laiteries des grandes villes plus au sud. Celui-ci, le numéro 8, arrive tout juste de l'embranchement d'Ogdensburg et sera relié à d'autres wagons pour le parcours sur la voie principale du Rutland. La numéro 70, la première des locomotives modernes de type 4-6-0, tracte le train vers Rouses Point en cette année 1951. Photo : Allan Toohey

Motive Power in the Steam Era

For its steam power, the Rutland generally patronized Alco – Schenectady. It purchased two series of 4-6-0s for passenger service in 1910 and 1912. They stayed active until the diesels came along 40 years later.

Force motrice à l'ère de la vapeur

Pour sa traction à vapeur, le Rutland privilégie l'Alco/Schenectady et acquiert deux séries de locomotives de type 4-6-0 entre 1910 et 1912 pour son service aux passagers. Celles-ci demeurent actives jusqu'à

The F-2-k class (70-73) was first, even though the second series (74-79) was classified F-2-j. The two classes were virtually identical, with 69 inch drivers and tractive effort of 32,430 pounds. These were usually assigned to the Green Mountain Flyer, trains 64 and 65, between Rutland and Montreal, but served many other purposes too.

Later on, when trains became heavier, Rutland added six Pacifics (4-6-2) in two series. The K-1 series was numbered 80-82 and arrived on the property in 1925, with 69 inch drivers and 45,100 pounds of tractive effort. The second series followed four years later, class K-2 numbered 83-85. They had 73 inch wheels and 43,800 pounds of tractive effort. Units from either series were usually assigned to the Mount Royal, and to the southern part of the Green Mountain Flyer's route.

In 1946 Rutland added its most modern and most powerful steam locomotives, the L series 4-8-2 Mountains numbered 90-93. They also had 73 inch drivers but more tractive effort, at 54,300 pounds. I'm sure it did happen as Bob Krone depicted, but I doubt the 90 series were regularly assigned to the Green Mountain Flyer. They did make their way occasionally into Canada, usually on extra sections of the Mount Royal or on Excursion Specials. Their prime assignment was pulling the heaviest freight trains on the main line. They only lasted nine years before the efficiency of diesels made the change-over inevitable.

Road switcher units from Alco-GE arrived in 1951 and 52; one series numbered 400-405 (RS-1's) and another 200-208 (RS-3's). But nothing could save the Rutland in its 1960's form. Too little freight traffic, too much outdated rolling stock, historic operating techniques and too much debt.

Following the 1953 strike, passenger service never resumed. Another labour action in 1961 ended freight service, too. Much of the Rutland survives, albeit operated by others, most notably the Vermont Railway. But the memories linger on. Rutland always had active groups of local supporters in its corner. There are groups of enthusiasts that maintain or support valuable archives including the Rutland Railway Association and the Rutland Railroad Historical Association.

l'apparition, quarante ans plus tard, des diesels. Les locomotives de la première série numérotées de 70 à 73, sont de la classe F-2-k, tandis que celles de la deuxième série, les numéros 74 à 79, sont de la classe F-2-j. Les deux séries sont identiques avec leurs roues motrices de 177 cm (69 pouces) et leur effort de traction de 144,3 kN (32 430 livres). Elles sont normalement assignées au "Green Mountain Flyer" entre Rutland et Montréal et parfois à d'autres usages.

Plus tard, alors que les convois deviennent plus lourds, Rutland ajoute six locomotives de type Pacific (4-6-2) réparties en deux séries. Les K-1 avec leurs roues motrices de 177 cm (69 pouces) et leur effort de traction de 200,6 kN (45 100 livres), numérotées de 80 à 82, sont livrées en 1925. Celles de la deuxième série de classe K-2, numérotées de 83 à 85, suivront quatre ans plus tard. Ces dernières auront des roues motrices de 188 cm (73 pouces) et un effort de traction de 194,8 kN (43 800 livres). Les locomotives des deux séries sont normalement assignées au "Mount Royal et à la section sud du parcours du "Green Mountain Flyer".

En 1946, Rutland ajoute ses plus modernes et puissantes locomotives à vapeur, la série L, des engins de type 4-8-2 Mountain numérotés de 90 à 93. Elles ont également des roues motrices de 188 cm (73 pouces) mais avec un effort de traction de plus de 241,5 kN (54 300 livres). Je ne crois pas que la série 90 soit régulièrement affectée au "Green Mountain Flyer", sans toutefois mettre en doute la description qu'en fait Bob Krone. On les voit à l'occasion au Canada, habituellement en tête de convois en extra du "Mount Royal" ou pour des trains d'excursions. Leur tâche première est de tirer de lourds convois de marchandises sur la voie principale. Elles auront une carrière d'à peine neuf ans et seront remplacées inévitablement par des diesels qui ont désormais prouvé leur efficacité.

Les locomotives de type "Road/Switcher" Alco-GE sont livrées en 1951 et 1952. La première série de modèle RS-1 est numérotée de 400 à 405 et l'autre, des RS-3, numérotée de 200 à 208. Rien, cependant, ne peut sauver le Rutland dans l'état où il est dans les années 1960. Il n'y a pas suffisamment de trafic de fret et le matériel roulant est périmé, le système d'exploitation est dépassé et il y a trop de dettes.

Suite à la grève de 1953, le service passagers n'est pas repris, puis le conflit ouvrier de 1961 met fin au service de fret. Une grande partie de Rutland survit en étant contrôlée par d'autres chemins de fer, notamment le Central Vermont. Mais la mémoire persiste et Rutland a toujours ses groupes de supporters locaux dans quelques recoins de la région. Certains, telles la Rutland Railway Association et la Rutland Railroad Historical Association, maintiennent de précieuses archives.



The 'Burnett' Cars

Canadian Pacific's First Steel Passenger Cars 1912-1919

by Douglas R. Phillips

Translation: Denis Vallières

Les voitures «Burnett»

Les premières voitures de passagers en acier du Canadien Pacifique 1912-1919

par Douglas R. Phillips

Version française : Denis Vallières

Doug Phillips, of Calgary, Alberta, is a retired field specialist – train accident investigator for Canadian Pacific Railway (CPR). He spent 38 years in the company's operations and engineering departments. His duties involved crisscrossing the entire CPR system and feeder railway lines in both Canada and the U.S. Doug retired from the CPR in 2006. His post-retirement activities included involvement in CPR's heritage committees and the CPR Heritage Equipment Committee.

He is also a prolific contributor of facts and photos to nearly all of the 70 British Railway Modelers of North America (BRMNA) titles (now out of print). And a co-author of the group's Canadian Pacific in the West – Volume 1. His latest projects include a Historical Sketch of CPR's Colonist Sleeping car 2658 at Calgary's Heritage Park. He is also compiling a history of Canadian Pacific's passenger car fleet and passenger trains from 1881 to 1978.

We are pleased to welcome Doug Phillips to the readers of Canadian Rail.

Doug Phillips de Calgary, Alberta, un retraité du Canadien Pacifique (CPR), était enquêteur intervenant sur les sites des accidents ferroviaires. Il a été à l'emploi de la compagnie durant 38 ans dans les départements des opérations et de l'ingénierie. Sa tâche l'obligeait à se déplacer au travers tout le réseau de la compagnie et de ses filiales, tant au Canada qu'aux États-Unis. Il s'est retiré en 2006 et depuis lors, il s'investit dans différents comités du CPR dont le "CPR Heritage Equipment Committee".

Il a été aussi un collaborateur prolifique en textes et photos pour presque toutes les 70 éditions du magazine "British Railway Modelers on North America (BRMNA)" (maintenant épuisées). Il a collaboré aussi au premier volume du "Canadian Pacific in the West". Un de ses plus récents ouvrages est intitulé : "Historical Sketch of CPR's Colonist Sleeping car 2658" pour le Calgary Heritage Park. Il a aussi compilé des recherches historiques sur le parc de voitures de passagers de 1881 à 1978 du CPR.

Il nous fait plaisir de présenter Doug Phillips aux lecteurs du "Canadian Rail".

On May 1, 1881, Canadian Pacific Railway Company began its first passenger train service, not in eastern Canada but in Winnipeg, with six passenger cars: three baggage cars and three 'First Class' day coaches.

Although the CPR would acquire much of its wooden passenger equipment from outside sources in those early years, the company was soon building many of its passenger cars in its own facilities. The purchase of the Montreal-Ottawa line of the Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway in March 1882 included the QMO&O shops at Hochelaga at the east end of Montreal. These shops were equipped to construct freight and passenger cars and here the CPR would manufacture many of its wooden passenger cars.

Wooden baggage-express cars 310-315, CPR Equipment Order A, were the first cars designed by the company's own staff. They were built by skilled carpenters in the railway's shop at Hochelaga in Montreal's east end. These dedicated craftsmen took the best of what they learned from the other car builders in both Canada and the United States. The first two cars, Nos. 310 and 311, were delivered on October 25, 1883,

Le 1er mai 1881, le chemin de fer du Canadien Pacifique (CPR) débute son service de trains passagers, non pas dans l'est du Canada, mais à Winnipeg, avec six voitures : trois fourgons à bagages et trois voitures-coach de première-classe.

Même si le CPR acquiert la majorité de ses voitures en bois de fournisseurs externes durant ses premières années d'existence, il construit bientôt plusieurs de celles-ci dans ses propres ateliers. L'acquisition de la ligne Montréal-Ottawa du chemin de fer «Quebec, Montreal & Occidental» (QMO&O), en mars 1882, inclut les ateliers d'Hochelaga dans l'est de Montréal. Ceux-ci sont équipés non seulement pour l'entretien, mais aussi pour la construction de wagons de marchandises et de voitures de passagers. C'est donc à cet endroit que le CPR fabriquera plusieurs de ses voitures en bois.

Les fourgons de bagages-express en bois numérotés de 310 à 315, faisant partie de la Commande A du service d'équipement du CPR, sont les premiers véhicules dessinés par du personnel de la compagnie. Les artisans du CPR s'inspirent de ce qui se fait de mieux auprès des autres fabricants, tant au Canada qu'aux États-

and the last two cars on that order were delivered in February the following year.

The shops at Hochelaga were greatly expanded by the CPR over the succeeding years, not only to meet the needs for additional equipment as new rail lines were built and travel increased on its main line trains, but to reduce the use of outside equipment builders. In 1893, the CPR ordered its last new passenger car from its best Canadian builder and supplier, the Crossen Car Manufacturing Company of Cobourg, Ontario.

By the turn of the century, however, the capacity of the Hochelaga facilities was becoming inadequate, as the CPR expanded construction from head-end cars and coaches to sleeping, dining and parlor cars. To accommodate its requirements, more expansive facilities named Angus Shops were opened to the north of Hochelaga in 1904. Angus became a thriving community of its own, with all of the design and manufacturing capability to produce anything an early twentieth century draughtsman could put down on paper.

The managers of the era, responsible for the construction of these architectural masterpieces, were known as 'master car builders.' Throughout CPR's wooden car era there would be four men to hold this title: J. Higginson, William Apps, W. Fowler and R. W. Burnett. Each man would put his own distinctive mark on the design of CPR's passenger rolling stock. At the same time famous architects, such as Edward Colonna, would design the interiors of these cars and when built were master pieces of wood on rails.

When the Angus Shops opened, the shift from wood to steel in passenger car manufacturing had already begun in the United States. Companies such as the Pressed Steel Car Company and American Car & Foundry were building steel coaches as early as 1903. The first steel baggage car was built in the US in 1904, and the first steel postal car was out-shopped in 1905.

Unis. Les deux premiers fourgons, les numéros 310 et 311, sont livrés le 25 octobre 1883 et les deux autres, en février de l'année suivante.

Les ateliers d'Hochelaga feront l'objet d'expansion durant les années subséquentes, non seulement pour répondre à la demande grandissante alors que de nouvelles lignes s'ajoutent et que l'achalandage augmente sur les lignes existantes, mais aussi pour réduire la dépendance de la compagnie auprès des manufacturiers externes. En 1893, le CPR placera sa dernière commande de nouvelles voitures de passagers auprès de son meilleur fournisseur canadien, la Crossen Car Manufacturing Company de Cobourg en Ontario.

Au tournant du siècle, les ateliers Hochelaga ne fournissent plus à la tâche alors que le CPR commande non seulement des voitures-coach mais aussi des voitures-lits, des voitures-restaurants et des voitures-salons. Afin de suppléer à cette croissance, la compagnie crée, en 1904, au nord de la rue Hochelaga, les ateliers Angus qui deviendront une communauté florissante et autosuffisante, ayant la capacité de produire tout ce que les dessinateurs du début du vingtième siècle mettront sur papier.

À cette époque, les gestionnaires responsables de l'élaboration de ces chefs-d'œuvre architecturaux que sont les voitures de passagers sont reconnus comme des «maîtres de la construction de véhicules ferroviaires». Quatre personnages méritent ce titre : J. Higginson, William Apps, W. Fowler et R. W. Burnett. Chacun mettra sa touche distinctive au design du matériel roulant du CPR. Au même moment, de célèbres architectes tel qu'Edward Colonna créeront les intérieurs de ces voitures qui seront des chefs-d'œuvre en bois sur rail.

Au moment de l'ouverture des ateliers Angus, le passage du bois à l'acier dans la fabrication de véhicules de passagers est déjà amorcé aux États-Unis. Des entreprises telles Steel Car Company et American Car & Foundry construisent des voitures-coach depuis 1903 tandis que le premier fourgon à bagages en acier est construit aux États-Unis en 1904 ainsi que le premier fourgon postal en métal, en 1905.

The Inspiration for CPR's Burnett Cars

In the early construction of steel passenger cars a radical scheme for building these types of cars was introduced in 1906 by Lewis B. Stillwell. He patented and oversaw the construction of about 900 passenger cars using his pressed-steel design. Stillwell envisioned a lightweight car that depended on pressed-steel trusses built into-and as deep as the car body itself. The light and shallow floor frame was a secondary support. The side trusses were formed from ¼ inch pressed steel panels. These units were riveted or butt-welded and could form a car of any desired length. The upper portion of the panels was open for

L'inspiration pour les voitures « Burnett » du CPR

En 1906, au début de la conversion vers l'acier, une nouvelle façon de faire est créée par Lewis B. Stillwell. Ce dernier élabore et supervise la construction de plus de 900 voitures de passagers en utilisant son concept d'acier pressuré. Il envisage une voiture légère basée sur des renforts en acier pressé, à l'intérieur même de la carrosserie. Le plancher à la fois mince et léger devient alors un support secondaire. Les côtés de véhicule sont formés de panneaux d'acier pressé de 6,35 mm (1/4 de pouce) d'épaisseur. Ces éléments sont soit rivetés ou soudés, permettant la création de voitures aux longueurs

windows. The roof members, also of pressed steel, were active parts of the structure and not merely a light, independent framing. Here, then, was the old wooden car's side-panel truss, now adapted to modern steel fabrication.

Stillwell - designed cars were built by the Pressed Steel Works and American Car and Foundry. The design was used as late as 1928 and was popular on roads with commuter or suburban operations. A number of cars built for the Erie Railroad lasted in service until the 1970's and a few are still used today on tourist rail operations.

variées. Les panneaux latéraux supérieurs sont découpés en prévision des fenêtres. Les toitures, également en acier pressé, font partie aussi de la structure et non simplement constitué d'un élément à part. Les structures latérales des anciennes voitures en bois sont ainsi désormais adaptées à une fabrication moderne en métal. Cette façon de faire sera maintenue jusqu'en 1928 et ces voitures seront populaires tant pour les trains de banlieue que pour les interurbains. Un certain nombre de ces voitures, construites pour le chemin de fer Erie, seront encore en service durant les années 1970 et quelques-unes font encore partie de trains touristiques. Les voitures, élaborées par Stillwell, sont fabriquées par la Pressed Steel Works et l'American Car & Foundry.

In 1907, the Pennsylvania Railroad was acquiring steel passenger cars for use in its new Hudson River Tunnel and into Pennsylvania Station in New York City. The Pullman Company built the first successful steel sleeping car in North America, a 12-sections and one drawing room sleeper called "Jamestown," as an experimental car in 1907. The impressive new car weighed in at 81 tons, much too heavy at the time for economical service. It would be three years later that Pullman was able to produce sleeping cars with the relatively-light and more efficient weight of 68 tons. In the meantime, the Pennsylvania had acquired some 300 steel passenger cars for use through its Hudson River tunnel.

By 1907, Canadian immigration had increased dramatically. This trend continued until August 1914. In the final two years of that period, the car builders at Angus could not keep up with traffic demands and the CPR turned, once again, to outside sources. The car builder, Barney and Smith, was one of the CPR's favorite suppliers in the US, but other firms such as Pullman in the United States and Rhodes Curry in Nova Scotia, which CP had not previously used, were now approached to build cars. What is perhaps most surprising about this period is that the builders were required by the CPR to build passenger cars to the railway's own designs and specifications, rather than to those devised by themselves; and even the vaunted Pullman Company was not immune from this policy.

Pullman began mass production of steel heavy weight sleeping cars with the 68 ton "Carnegie" in 1910, ceasing all wooden construction at that time with one exception: in 1912 and 1913, the company would build a series of wooden cars specifically for Canadian Pacific. The year 1913 was considered the final year new wooden passenger cars produced for domestic use in the United States. However, the British Dominion of Newfoundland would go on to acquire a few new wooden cars as late as 1925, from American Car and Foundry's Jackson Works.

In Canada, the first steel passenger car was built

En 1907, le Pennsylvania Railroad acquiert 300 voitures de passagers en acier qui utiliseront le nouveau tunnel sous la rivière Hudson jusqu'à l'intérieur de la gare Pennsylvania de New York. En 1907, la compagnie Pullman construit avec succès un prototype de voiture-lits en acier de type 12 sections et un salon-chambre, nommée «Jamestown», une première en Amérique du Nord. Cette nouvelle voiture impressionnante de 81 tonnes est cependant trop lourde pour un service rentable. Il faudra attendre trois ans pour que Pullman puisse produire une voiture-lits réduite à 68 tonnes.

À partir de 1907 jusqu'en août 1914, l'immigration canadienne augmente considérablement, ce qui amène une croissance de l'achalandage sur le réseau ferroviaire. Durant les deux dernières années de cette période, les ateliers Angus ne suffisent plus à la demande et le CPR doit se résoudre à demander l'aide de ressources externes. Le fabricant de voitures de passagers Barney and Smith est l'un des favoris du CPR parmi les fournisseurs américains, mais il y a aussi d'autres firmes avec lesquelles la compagnie fait désormais des affaires telles Pullman aux États-Unis et Rhodes Curry en Nouvelle-Écosse. Ce qui peut étonner durant cette période est le fait que les fabricants doivent construire les véhicules selon les dessins et les spécifications imposés par le CPR plutôt que ceux proposés par les firmes elles-mêmes; même l'élogieuse Pullman n'est pas exempte de cette politique.

Le fabricant Pullman démarre, en 1910, sa série «Carnegie», en production de masse. Ce sont des voitures-lits en acier, lourdes de 68 tonnes. Cette compagnie cesse par le fait même sa production de voitures en bois avec, cependant, une seule exception. En effet, de 1912 à 1913, Pullman construit une série en bois, spécifiquement pour le CPR. L'année 1913 sera considérée comme la dernière pour la construction de véhicules ferroviaires en bois pour usage domestique aux États-Unis. Néanmoins, la British Dominion of Newfoundland acquiert quelques nouvelles voitures en

in 1910, for the Ontario Government. Built by the Preston Car & Coach Company, the “Sir James” was a non-revenue car used as a private conveyance by the Premier of Ontario, James Pliny Whitney. It was patterned after a similar car built by the Pennsylvania Railroad in 1907. Oddly enough, the car was sheathed in wood to give it the look of the more familiar older cars and, presumably, to maintain a more consistent look when in service.

The Sir James was rebuilt in 1927 by Canadian Car & Foundry. The wood sheathing was removed from the outside and the style of the windows was changed. The car was modernized thoroughly in the 1950s, finally losing its original character, before being sold to private concerns in the 1960s. Restored internally in the late 1960s, the Sir James was resold a few years later to Conklin and Garnett Shows.

The car was damaged by a small fire in 1990, while stored at the Canadian National Exhibition grounds, in Toronto. Shortly after, it was unceremoniously scrapped. Unfortunately no preservation group acquired what was left of the Sir James for its historical significance.

bois des ateliers Jackson Works de l’American Car and Foundry aussi tard que 1925.

Au Canada, la première voiture de passagers est commandée en 1910 pour le Gouvernement d’Ontario. Construite par Preston Car & Coach Company, la «Sir James», est une voiture mise à la disposition du Premier ministre de la province, James Pliny Whitney. Elle est inspirée d’une voiture similaire construite par le chemin de fer Pennsylvania en 1907. Curieusement, elle sera recouverte de bois afin de lui donner un air plus familier et pour sauvegarder une certaine unité dans le convoi lorsqu’elle est en service.

La Sir James est reconstruite en 1927 par la Canadian Car & Foundry. Le recouvrement extérieur en bois est retiré et le style des fenêtres modifié. La voiture est mise au goût du jour dans les années 1950, perdant son caractère original, avant d’être vendue au privé en 1960. Son intérieur restauré à la fin des années 1960, la Sir James est revendue quelques années plus tard à l’entreprise de spectacles Conklin and Garnett Shows.

La voiture est endommagée en 1990 suite à un incendie mineur alors qu’elle est garée sur le site du Canadian National Exhibition à Toronto. Elle est détruite sans cérémonie peu de temps après. Malheureusement, rien ne fut préservé de ce qui restait de cette voiture historiquement significative.



This is the CPR's premier train No. 2 the Imperial Limited, at Rogers Pass in October 1916. The steel Burnett cars can be easily spotted by the roof dormers. Doug Phillips collection

Voici le premier train no 2 du CPR, l'Imperial Limited, au col Roger en octobre 1916. On reconnaît facilement par leurs lucarnes, les voitures Burnett en acier. Collection Doug Phillips

Class consciousness: generic terms and misnomers

The terms first-class and second-class, as applied to Canadian Pacific and other Canadian passenger cars, did not have the same connotation as they did in Europe, or even the United States.

At the CPR, 'First Class' coaches were assigned to through-line service, while 'Second Class' coaches were placed in local or suburban service. During the wooden-car era, 'Second Class' cars on the CPR were sometimes a little shorter in length than their 'First Class' cousins and sometimes had rattan-covered seats rather than upholstery. The cars were titled as such.

In the company's employee timetables, scheduled passenger trains were also listed as either first or second-class, again depending on whether they were in through train service or local.

European designations of various classes were not used in Canada for sleeping cars. Instead, the three levels were referred to as Colonist, Tourist and Standard, thereby avoiding the unfortunate impressions that might have been conjured up by the use of third-class. However, the unofficial use of the terms first-class and second-class become more common in Canada after the First World War, influenced strongly by the practice of railroads south of the border. CPR cars were titled as such, except for the standard sleepers which were named after place names along CPR lines in most cases. During the Van Horne's era he would have a number of sleepers named with oriental destinations.

Unlike the Pullman Company, Canadian railways did not traditionally use the term 'Standard' for their 12-section, one-drawing-room sleeping cars, though that designation has crept into common usage in Canada as of late. Instead Canadian roads referred to all the sleeping cars which they normally ran at the rear end of trains as standard. Day coaches, colonist sleeping cars and tourist sleeping cars were operated at the front end and were along with head-end cars called 'front-end' cars. Parlor cars, dining cars and standard sleepers were referred to as 'rear-end' cars.

As a result of these variations, when consulting old newspapers and other media accounts of railway passenger operations in Canada, one must be very careful. In the worst instances, references to 'Pullman cars' do not even necessarily indicate that cars from that storied builder were included in a particular train consist at all, but only that some form of sleeping car was in use. Generic terms can lead to confusion.

CPR's first steel passenger car

CPR management had anticipated a change from all-wood to all-steel cars as early as 1909. At that time, the railway authorized Henry Hague Vaughan, assistant to vice-president in charge of its mechanical department, to proceed with the design of an

Les classes : termes génériques et inadéquats

Les termes première-classe et seconde-classe appliqués par le CPR et les autres compagnies ferroviaires canadiennes n'ont pas la même signification qu'en Europe ou chez nos voisins du sud.

En effet, au CPR, la première-classe concerne une voiture-coach assignée au service interurbain tandis que la seconde-classe fait plutôt allusion au service de banlieue. Durant l'époque des voitures en bois, les voitures de deuxième-classe étaient parfois un peu plus courtes en longueur que leurs cousines de première-classe et étaient, dans certains cas, dotées de sièges en rotin plutôt que rembourrés.

Dans l'indicateur horaire des employés, les trains sont identifiés aussi comme première ou seconde classe selon qu'ils soient affectés pour le service interurbain ou de banlieue.

Les désignations européennes des différentes classes ne sont pas utilisées au Canada pour les voitures-lits. Les trois niveaux sont plutôt identifiés comme «Colonist», «Tourist» et «Standard», la dernière évitant de donner l'impression rabaisante de voyager en «troisième-classe». Néanmoins, l'utilisation non-officielle des termes première et deuxième classes devient plus commune au Canada après la Première grande guerre, dû à une forte influence des chemins de fer de nos voisins du sud. Les voitures du CPR sont identifiées de la sorte, à l'exception des voitures-lits standards qui portent généralement des noms de localités situées le long des lignes ferroviaires de la compagnie. Durant le règne de Van Horne, certaines voitures-lits porteront des noms de pays orientaux.

À l'inverse de la compagnie Pullman, les chemins de fer canadiens n'utilisent pas le terme «Standard» pour leurs voitures-lits, à 12 sections et un salon-chambre, quoique ce qualificatif deviendra commun plus tard. Cette désignation de «Standard» au Canada s'applique plutôt à toutes les voitures-lits qui normalement sont situées à l'arrière des convois. Les voitures-coach, les voitures-lits «Colonist» et «Tourist» sont elles situées à l'avant du train et nommées «front-end» tandis que les voitures-salons, voitures-restaurants, tout comme les voitures-lits standards, sont à l'arrière et sont qualifiées de «rear-end».

Selon ces variations terminologiques, lorsqu'on consulte d'anciens journaux ou autres médias à propos des opérations de trains de passagers, il faut faire attention. Ainsi, une voiture identifiée comme Pullman n'indique pas nécessairement qu'elle a été construite par ce fabricant mais simplement que c'est une voiture-lits insérée dans un convoi quelconque. Les termes génériques amènent parfois de la confusion chez les passagers.

La première voiture de passagers en acier du CPR

Les dirigeants du CPR anticipent, dès 1909, d'échanger toutes les voitures en bois pour des voitures

continued on page 83

Stan's Photo Gallery

March - April 2016

By Stan Smaill

Translation: Gilles Lazure

Via Rail Canada Beginnings 1976-1981
A Personal Retrospective

Les photos de Stan

Mars – Avril 2016

Par Stan Smaill

Traduction : Gilles Lazure

Les débuts de VIA Rail Canada 1976-1981,
une perspective personnelle



Ex CNR FP9A 6506 has paused at Capreol, Ontario in May 1979 with VIA Rail No. 4, The Super Continental. Starting in 1978, VIA Rail's transcontinental services saw many routing variants. Via Rail No. 4 pictured here was but one of many!

La locomotive 6506, une FP9A ex-CPR, est arrêtée à Capriol, Ontario, en mai 1979, avec le train 4 de VIA Rail, le Super Continental. À partir de 1978 et tout au long des années qui suivirent, les services transcontinentaux de VIA Rail connurent de nombreux changements d'itinéraires. Cette photo en montre un parmi plusieurs!

Introduction

Forty years ago, the groundwork for VIA Rail Canada was laid. Intercity passenger train services in Canada would become the responsibility of a Canadian Crown corporation that evolved from the CNR passenger service marketing unit known as 'VIA-CN'. The year was 1976 and Canada's passenger train service network appeared safe, at least for the time being. Consists of Turbo trains, F units and the ex CNR passenger cars were decorated in various paint schemes incorporating blue and yellow, a colour combination proposed by CN's designers that was enthusiastically approved by CN's Chairman and President Robert Bandeen after he revealed the colours were those of his alma mater, Duke University.

Introduction

La base de la création de VIA Rail Canada fut établie il y a 40 ans. Les services intercity de trains de passagers au Canada devinrent la responsabilité d'une compagnie de la Couronne dont l'origine remonte à « VIA-CN », le groupe de mise en marché des services de passagers du CNR. On était en 1976 et la sauvegarde du réseau des trains de passagers canadiens semblait assurée, du moins à l'époque. Les convois de Turbo trains, les locomotives F et les voitures de passagers ex-CNR furent repeints en diverses livrées incorporant les couleurs bleu et jaune, un agencement de couleurs proposé par les concepteurs du CN qui fut approuvé avec enthousiasme par Robert Bandeen, le Chef du conseil d'administration et Président, après qu'il eut dévoilé que

For a year, the company designation was VIA-CN, a separate division of CN, set apart to isolate the high cost of passenger service from submersion in the freight accounts. In 1977 the Government decided to create a new crown corporation, VIA Rail Canada, and fold CPR's passenger operations into it, giving proper emphasis on the Federal role in passenger transport.

Visually, change came slowly to VIA's trains. Starting in 1977, ex CN FP9's, FPA-4's (and their respective B units) were painted in various VIA liveries as was the extensive ex CN passenger car fleet. CPR was relieved of their intercity passenger train obligations in late 1978 at which time the ex CPR dual service diesels and classic Budd built passenger equipment appeared on the VIA Rail roster.

This photo gallery will offer a sampling of the delightful variety of passenger trains and their locomotives operated by VIA Rail in its first five years. It is a personal retrospective which in no way purports to be comprehensive. Rather, it celebrates a final chapter of how Canada maintained classic intercity passenger train services hauled by first generation diesels. This retrospective includes a look at the last of the Canadian Budd- built streamliners introduced in the nineteen fifties. Let us reminisce about the wonderful time in Canadian railway history when variety and kaleidoscope ruled Canada's rails. All Aboard!

This photo gallery is dedicated to Jason Shron of Rapido Trains whose efforts allow us to recall the early years of VIA Rail Canada in HO scale! Thank you, Jason!

All photos by Stan J. Smail except as noted.

On what is probably Train No 60 from Toronto, VIA Rail LRC-2 6905 approaches the CNR St. Ambroise Street crossing in June 1981. St. Ambroise Street was one of the last two manned crossings in Montreal. The LRC units and train herald a new era in the history of VIA Rail Canada. Most LRC diesel units were retired by 2002. LRC-2 unit 6917 is preserved by the Toronto Railway Historical Association and LRC-3 6921 is at Exporail.

les couleurs étaient celles de son alma mater, l'université américaine Duke.

Durant un an (1977), le nom de la compagnie fut VIA-CN, une entité autonome du CN, créée dans le but d'éviter que les coûts des services de passagers soient noyés dans ceux des trains de marchandises. En 1978, le Gouvernement décida de créer une nouvelle compagnie de la Couronne, VIA Rail Canada, et incorpora les services de passagers du CPR dans celle-ci, mettant ainsi l'accent, à juste titre, sur son rôle dans le transport des passagers.

Le changement visible d'apparence des trains de VIA fut lent. À partir de 1977, les locomotives FP9 et FPA-4 ex-CN (ainsi que leurs unités B) furent repeintes en diverses livrées, ainsi que le fut la grande flotte de voitures de passagers ex-CN. Le CPR fut libéré de ses obligations en matière de services intercités de passagers à la fin de 1978, date à partir de laquelle ses locomotives diesels de service mixte et ses classiques voitures de passagers de fabrication Budd furent transférées au tableau de service de VIA Rail.

Cette galerie de photographies offre un éventail d'une intéressante variété de trains de passagers et de leurs locomotives, exploités par VIA Rail au cours de ses cinq premières années. C'est une perspective personnelle qui n'a pas la prétention d'être une retrospective complète. Elle célèbre plutôt le dernier chapitre de comment fut menée, au Canada, l'exploitation des trains de passagers intercités classiques tractés par des diesels de première génération. Cette retrospective inclut un coup d'œil sur les derniers trains de voitures Budd profilées mis en service au Canada, durant les années 1950. Remettons-nous en mémoire cette merveilleuse époque dans l'histoire des chemins de fer canadiens, alors qu'une variété kaléidoscopique régnait sur ses rails. En voiture!

Cette galerie de photos est dédiée à Jason Shron de Rapido Trains, dont les réalisations nous permettent de nous rappeler, à l'échelle HO, les premières années de VIA Rail Canada. Merci, Jason!

Sauf indication contraire, toutes les photos sont de Stan J. Smail.

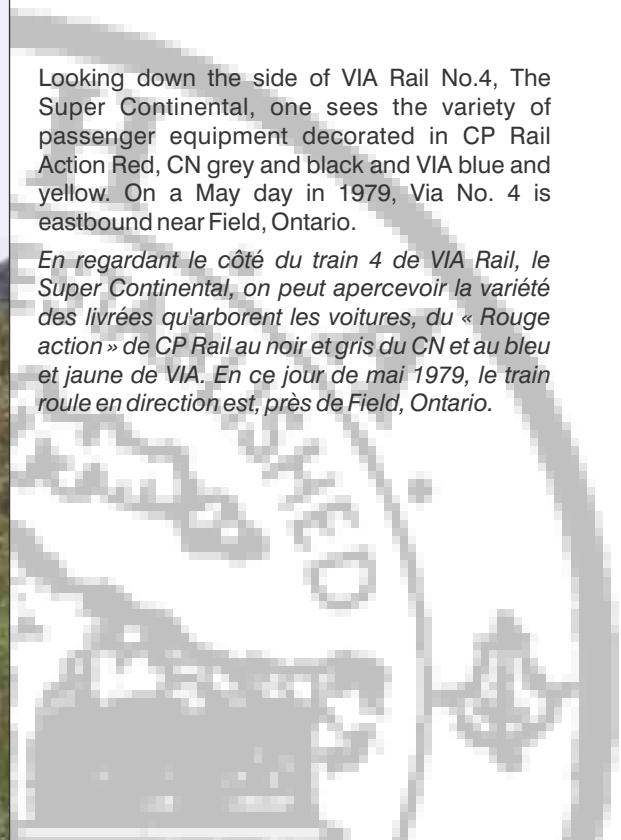
En juin 1981, à la tête de ce qui est probablement le train 60 de VIA en provenance de Toronto, la 6905, une LRC-2, approche du passage à niveau du CNR de la rue Saint-Ambroise. Ce passage à niveau fut l'un des deux derniers passages à niveau avec garde-barrière à Montréal. Les trains LRC ouvrirent un nouveau chapitre de l'histoire de VIA Rail Canada. Dès 2002, la plupart des locomotives diesels LRC avaient déjà été retirées du service. La 6917, une LRC-2, a été préservée par la Toronto Railway Historical Association et la 6921, une LRC-3, est à Exporail.





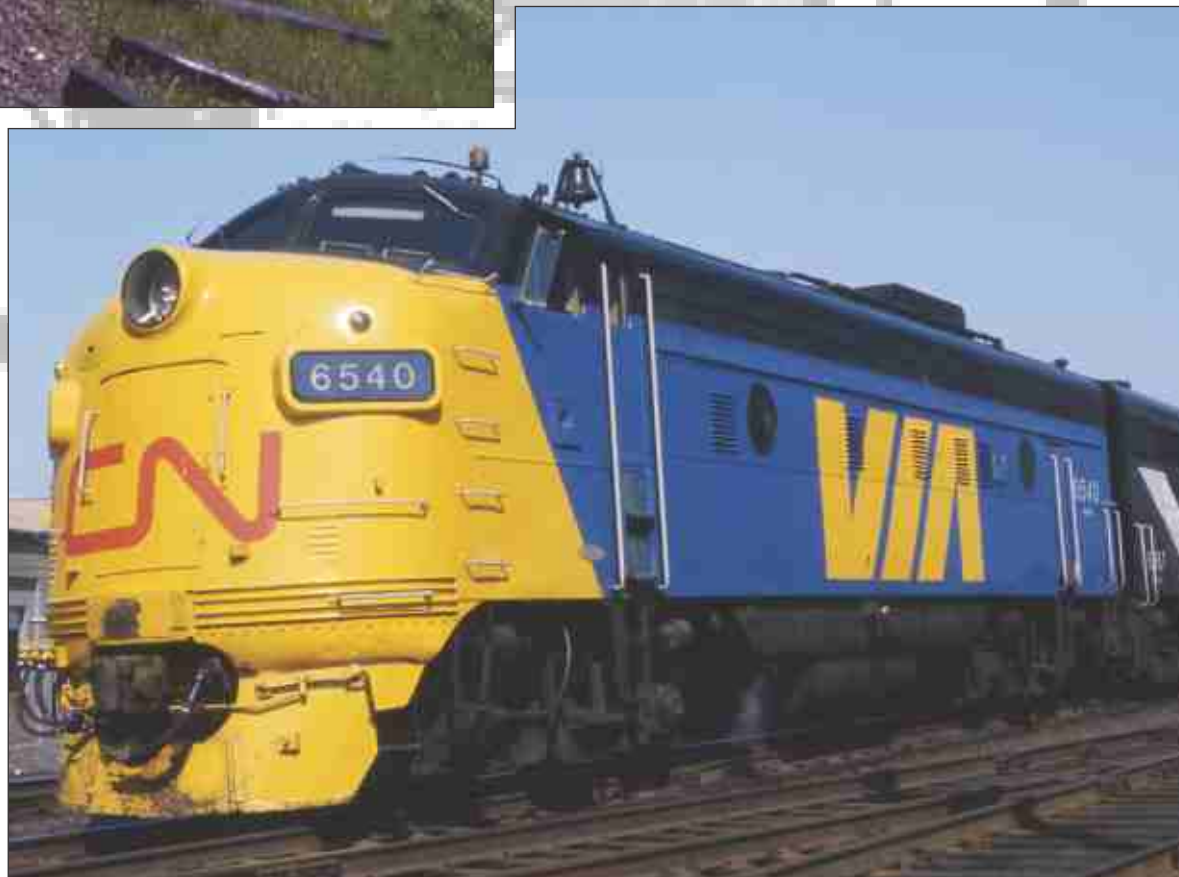
Looking down the side of VIA Rail No.4, The Super Continental, one sees the variety of passenger equipment decorated in CP Rail Action Red, CN grey and black and VIA blue and yellow. On a May day in 1979, Via No. 4 is eastbound near Field, Ontario.

En regardant le côté du train 4 de VIA Rail, le Super Continental, on peut apercevoir la variété des livrées qu'arborent les voitures, du « Rouge action » de CP Rail au noir et gris du CN et au bleu et jaune de VIA. En ce jour de mai 1979, le train roule en direction est, près de Field, Ontario.



Freshly painted VIA FP9A 6540 displays a first version of the 'VIA-CN' livery. The yellow pilot, the angled yellow on the nose and the red 'CN' nose insignia would soon change; VIA 6540 at Halifax, Nova Scotia in April 1977. Doug Conrad- Smail collection.

La 6540 de VIA, une FP9A fraîchement repeinte, exhibe la première version de la livrée « CN-VIA ». Le chasse-obstacle jaune, le jaune incliné sur l'avant et le logo rouge du CN sur le devant ne feront pas long feu; la 6540 est à Halifax, Nouvelle-Écosse, en avril 1977. Collection Doug Conrad-Smail





Meet at Brockville! VIA train 66, with a blue and yellow Turbo set, is eastbound for Montreal at Brockville, Ontario in June 1978. In the distance, trains 55 from Montreal and 45 from Ottawa have been combined and led by FPA-4 6762, storm westward for Toronto.

Rencontre à Brockville! Le train 66 de VIA, constitué d'un ensemble Turbo bleu et jaune, est en direction est vers Montréal, à Brockville, Ontario, en juin 1978. Au loin, les trains 55 et 45, en provenance respectivement de Montréal et Ottawa, ont été accouplés et menés par la 6762, une FPA-4; ils foncent en direction ouest vers Toronto.



VIA FPA-4 6765 is the lead unit for train 15, the Ocean Limited, awaiting the highball for points west at Halifax, Nova Scotia in July 1978. 6765 still displays the red 'CN' nose insignia and the angled yellow nose paint. However, the pilot has been painted black. Today, 6765 is a prized exhibit at Exporail and is the only FPA-4 preserved in Canada. Doug Conrad-Smail collection.

En juillet 1978, la 6765 FPA-4 de VIA, à la tête du train 15, l'Ocean Limited, attend le signal de voie libre vers des localités à l'ouest d'Halifax, N-E. La locomotive arbore encore, sur le devant, le logo rouge du CN et la peinture jaune à bord incliné. Cependant le chasse-obstacle a été peint en noir. De nos jours, la 6765 est une pièce d'exposition très précieuse à Exporail et elle est la seule FPA-4 préservée au Canada. Collection Doug Conrad-Smail

CPR western transcontinental passenger services were transferred to VIA in October 1978. CPR dual service diesel units and the Budd built RDC's and streamlined passenger cars were part of the transfer deal. Gradually, CP Rail Action Red gave way to VIA blue and yellow. Ex CPR FP9A 1418 displays an interesting variant on the VIA cab unit paint scheme with the windshield area decorated in blue rather than the usual black. 1418 is at the CP Rail St. Luc diesel shop in Montreal in August 1980.

Les services de passagers transcontinentaux du CPR furent transférés à VIA en octobre 1978. Les diesels de service mixte et les autorails RDC et les voitures profilées de fabrication Budd du CPR firent partie de l'entente de transfert. Le « Rouge action » de CP Rail fit graduellement place au bleu et jaune de VIA. La 1418, une FP9A ex-CPR, exhibe une variante intéressante de livrée de VIA sur sa cabine dont le contour de pare-brise a été peint en bleu au lieu du noir habituel. La 1418 est à l'atelier diesel de Saint-Luc de CP Rail, à Montréal, en août 1980.





Amazingly, the two remaining CPR EMD E8 units, 1800 and 1802, were conveyed to VIA in late 1978 along with RS-10 8558. All three units were repainted in the VIA Rail blue and yellow and served on the transcontinental trains. In 1980, the two E8's were renumbered 1898 and 1899 and in 1982, were retired. RS10 8558 was retired in 1981. Still maintained by CPR shop forces, E8 1898 and RS10 8558 repose at St Luc Diesel Shop in August 1980.



De manière inattendue, les 1800 et 1802, les deux unités EMD E8 du CPR encore en service, ainsi que la 8558, une RS-10, furent transférées à VIA vers la fin de 1978. Toutes trois furent repeintes aux couleurs jaune et bleu de VIA et servirent sur les trains transcontinentaux. En 1980, les deux E8 furent renumérotées 1898 et 1899 et, en 1982, elles furent retirées du service. La 8558 fut mise à la retraite en 1981. Encore entretenues par le personnel du CPR, les 1898 et 8558 sont stationnées à l'atelier diesel de Saint-Luc, en août 1980.



Just before its 1980 renumbering to 1898, ex CPR E8 1800 has cut away from Train No. 2 The Canadian at Winnipeg, Manitoba in August 1980. Adjacent to train No.2, led by ex CPR FP9A 1413, VIA Rail FP9A 6506 is about ready to depart Winnipeg with train No. 8, the overnight service to Capreol, Ontario. Note the ex CPR RDC adjacent to train No 8.

En 1980, peu de temps avant d'être renumérotée de 1800 à 1898, la E8 ex-CPR a été séparée du train 2 de VIA Rail, The Canadian, à Winnipeg, Manitoba, en août de la même année. La 1413, une FP9A ex-CPR, étant maintenant à la tête du train 2 à son côté, la 6506, une autre FP9A, est sur le point de quitter Winnipeg avec le train 8, le train de nuit à destination de Capreol, Ontario. Notez le RDC ex-CPR de l'autre côté du train 8.





Until the Pepin cuts to the VIA Rail network in the November 1981, the VIA Rail Canadian operated out of Central Station in Montreal. However, the ex CPR Budd passenger equipment for these trains was serviced at the CPR Glen Yard in Westmount, Quebec. Thus, a transfer service operated daily to exchange the Canadian consists between the CNR and CPR at Parsley between the CNR Montreal Yard and CPR St. Luc Yard. In June 1981, CPR passenger RS10 8571 has transfer 110 at North Junction bound for the Glen Yard.

Le Canadian de VIA Rail circula à partir de la Gare Centrale de Montréal jusqu'au moment des coupures au réseau par le ministre Pépin, en novembre 1981. Le matériel roulant Budd ex-CPR de ce train était alors entretenu à l'atelier de la cour de triage Glen du CPR, à Westmount, Québec. Un transfert était donc effectué quotidiennement entre le CNR et le CPR à Parsley, situé entre la cour de triage Montréal du CNR et la cour Saint-Luc du CPR. En juin 1981, la 8571, une RS-10 anciennement des services de passagers du CPR, effectue le transfert 110 à la jonction North en route vers la cour Glen.

By 1981, significant changes were coming to VIA as evidenced by the arrival of the new Bombardier LRC trains. In June 1981, fellow Exporailer Richard C. Harris and your Photo Editor did a walking tour of the CNR Montreal Terminal trackage between Central Station, Bridge Street and Turcot East for the express purpose of photographing pre-LRC VIA trains. Early into this memorable day, VIA FP9A 6532 has train 63 for Toronto underway at Wellington Tower.



En 1981, d'importants changements étaient sur le point de se produire à VIA Rail tels que mis en évidence par l'arrivée des nouveaux trains LRC de Bombardier. En juin 1981, Richard C. Harris et votre éditeur photo firent une reconnaissance à pied des voies du terminus de Montréal du CNR entre la Gare Centrale, le long de la rue Bridge nord et l'entrée est de la cour Turcot, dans le but exprès de photographier les trains de VIA pré-LRC. Tôt en ce jour mémorable, la 6532, une FP9A de VIA à la tête du train 63 en direction de Toronto, passe devant la tour Wellington.



On that same June 1981 day, an FPA-4-FPB4 lashup led train 23 from Quebec City across the remains of the massive Lachine Canal lift bridge, minutes from an on time arrival at Montreal's Central Station. Guests of CNR Wellington Tower Train Director Kenny Hudson, Harris and Smaill were treated to unusual views of the passenger train parade from the balcony at this classic location. Wellington Tower was the largest signal control centre in Canada when opened in the early nineteen-forties as part of the new CNR Central Station project. The console from the now closed Wellington Tower is an exhibit at Exporail.

Ce même jour de juin 1981, un attelage FPA-4/FPB-4 est à la tête du train 23 en provenance de Québec, alors qu'il passe sur ce qu'il reste de l'énorme pont-levis au-dessus du canal Lachine, quelques minutes avant son arrivée à l'heure à la Gare Centrale. Invités du directeur Kenny Hudson sur le balcon de la tour Wellington, Harris et Smaill furent régalingés d'aperçus inédits sur une succession de trains de passagers à cet endroit renommé. La tour Wellington était le plus grand centre de contrôle de signalisation au Canada lorsqu'elle fut inaugurée au début des années 1940 en tant que partie du projet de la nouvelle Gare Centrale du CNR. Le panneau de contrôle de la tour Wellington maintenant fermée est en montre à Exporail.

In June 1981, at Dorval, Qc., VIA Rail FPA-4 6785 leads Train No. 2, The Canadian, toward CNR Central Station in Montreal, its final destination. Train No. 2 has just backed across from its CPR routing through the 'Pool Track' which connected the CNR and CPR at Dorval. This track was originally built as an interchange track for Pool Train purposes between the two railways.

En juin 1981, à Dorval, Québec, la 6785, une FPA-4 de VIA Rail, est à la tête du train 2, The Canadian, vers sa destination finale, la Gare Centrale de Montréal. Le train 2 vient tout juste de reculer des voies du CPR sur les voies du CNR, au moyen de la « Pool Track » qui raccorde les voies des deux compagnies à Dorval. À l'origine, cette voie avait été construite à l'intention des « Pool Trains », les trains pré-VIA à équipement mixte des deux compagnies.





Hours late, Via Rail train 12, The Atlantic is seen first on the big curve through Bury, Quebec (above) then at Scotstown (left) on the CPR Sherbrooke Subdivision. Since it was normally a nocturnal run in these parts, your photo editor had quite the challenge keeping ahead of Passenger Extra VIA 6782 East on that wintry morning back in January 1981!

Des heures en retard, le train 12 de VIA, l'Atlantic, est d'abord vu (ci-dessus) sur la grande courbe à Bury, Québec, puis à Scotstown (ci-contre), sur la subdivision Sherbrooke du CPR. Un train circulant d'habitude durant la nuit dans ces parages, ce fut tout un défi pour votre éditeur photo de demeurer en avant de la locomotive 6782 de cet extra de VIA en direction est, en ce froid matin de janvier 1981.



January 1981 finds a late running VIA Rail No. 11, The Atlantic, crossing the CNR Saint Francis River bridge west of Richmond, Quebec. Power is an FPA-4/FPB-4 combo assisted by an ex CNR steam generator car. The VIA Atlantic would be a victim of the November 1981 service cuts. Incredibly, The Atlantic was reinstated in June 1985, with ex CPR Budd equipment nonetheless!

Cette photo de janvier 1981 montre le train 11 de VIA Rail, l'Atlantic, en retard et traversant le pont de la rivière Saint-François, près de Richmond, Québec. La traction est fournie par une paire FPA-4/FPB-4 alliée à un wagon de production de vapeur ex-CNR. L'Atlantic sera victime des coupures dans les services de VIA en novembre 1981. Incroyablement, il fut remis en service en juin 1985, avec non moins que du matériel roulant Budd ex-CPR!

The winter of 1980-1981 was frigid, snowy and not kind to railway operations, especially those involving steam heated passenger trains. The train order board is on at the CNR station at Sherbrooke, Quebec, as a tardy No 11, The Atlantic eases to a stop with steam leaking from every port. Engineer Claude Bergamin will soon have his FPA-4/F9B/FPA-4 combo westbound for Richmond and Montreal. Kevin Robinson, do you remember?

L'hiver de 1980-1981 fut très froid, enneigé et contraignant pour les opérations des chemins de fer, particulièrement pour celles des trains de passagers chauffés à la vapeur. Le panneau d'ordre de train est à la position d'arrêt à la gare du CNR à Sherbrooke, Québec, alors que le train 11, The Atlantic, en retard, s'apprête à arrêter avec de la vapeur s'échappant de partout. Le mécanicien Claude Bergamin ne tardera pas à mettre en route son attelage FPA-4/F9B/FPA-4 en direction ouest vers Richmond et Montréal. Vous en souvenez-vous, Kevin Robinson?





Pausing at Saint Pascal. VIA FPA-4 6773 has two car Train 631, the westbound St. Laurent, well in hand on a hot July 1988 day. FPA-4s were notoriously hot in summer and the open nose door on 6773 is an attempt at BLE-sponsored air conditioning! Saint Pascal station dates back to the days of the Intercolonial Railway.

Un arrêt à Saint-Pascal. Par une chaude soirée de juillet 1988, la FPA-4 6773 de VIA a le train 631, le « St. Laurent », sous bon contrôle, en direction ouest. Les cabines des FPA-4 étaient réputées comme étant très chaudes l'été et la porte ouverte, à l'avant, est une tentative de climatisation commanditée par la Fraternité des ingénieurs de locomotives! La gare de Saint-Pascal date de l'époque du chemin de fer Intercolonial.

Almost home. VIA FP9-a 6533 leads Train 134, the overnight service from Senneterre, Quebec to Montreal, around the connector track between the Joliette and Mount Royal Subdivisions at EJ Tower. The date is May 31, 1978 and No. 134 will be on time at Montreal's Central Station.



Presqu'arrivée! La FP9A 6533 de VIA est en tête du train 134, le service de nuit de Senneterre, Québec, vers Montréal, le long de la voie reliant la subdivision Joliette à celle de Mont-Royal, à la tour EJ. On est le 31 mai 1978 et le 134 arrivera à l'heure à la Gare Centrale de Montréal.

continued from page 70

experimental car.

Richard W. Burnett, general master car builder for the railway at Angus Shops from 1909 until 1915, was given responsibility for the development of the car. Due to a shortage of knowledgeable designers and draftsmen, the job took a couple of years to get off the ground. Chief draftsman Cassius Brady and assistants Charles Barrett, George Hall and John Tinkler worked on the drawings.

The result of their labours was experimental 'First Class' coach No 999. It was completed and placed in service in June 1912. The original design proved to be quite satisfactory, so the railway decided that no more orders would be let for wooden passenger cars after January 1, 1914.

Orders for two wooden buffet parlor cars, the last of the wooden rear ends cars, the Rupert and the Rouge, were placed on March 20, 1913 and delivered November 20, 1913. The cars were lettered for the Montreal and Atlantic Railway, a CPR subsidiary operated the old South Eastern Railway for a number of years. The two parlour cars were used on the Montreal-Boston day trains that the CPR operated jointly with the Boston & Maine. The last new wooden car constructed at Angus, part of an order for ten horse cars, left the shops on Thursday, December 18, 1913.

The building of Canadian Pacific's first steel passenger cars created a number of new considerations and difficulties for the shop men, who were mostly carpenters. Steel work required a different approach.

While constructing experimental car 999, one of the side sheathing plates at the end panel of the car was cut slightly out of square, but was riveted up just the same, as there was no other plate available to replace it. Though this construction fault was first noticed by Walter Lucas, one of the new CPR designers who came on board in 1913, the car was still in good running order some fifty years later, in 1962. That same year, the car was renumbered '44' while assigned to the railway's Integrated Data Processing department. The car's interior was modified somewhat in late 1958 for that department's use, and it was later retired October 22, 1964, before being scrapped at Angus.

When built, No. 999 had been mounted on four-wheel trucks, but the car proved to be too heavy and six-wheel trucks were later substituted. Both the four-wheel and six-wheel trucks used under these cars were known as the "Burnett" type, the same design as was used under the last of the wooden cars built and operated by the CPR. The main frame of the trucks, consisting of a unique combination of riveted ship channels and boilerplate, was remarkably sturdy.

Burnett trucks were used under most CPR passenger cars, both wooden and steel, built between 1910 and 1919.

suite de la page 70

d'acier. Ils autorisent alors Henry Hague Vaughan, assistant du vice-président et chargé du département mécanique, de procéder au design d'un prototype.

Richard W. Burnett, contremaître général de la construction de voitures aux ateliers Angus de 1909 à 1915, est désigné comme responsable de la création de ce prototype. Dû à la pénurie de designers et de dessinateurs, le projet prend plusieurs années avant de voir le jour. Le chef dessinateur, Cassius Brady, et ses assistants, Charles Barrett, George Hall et John Tinkler, se mettent donc à la tâche.

Le fruit de leur labeur est la voiture-coach prototype numéro 999 qui sera complétée et mise en service en juin 1914.

La dernière commande pour deux voitures-salons d'arrière-convoy (rear-end) qui porteront les noms de Rupert et Rouge, est déposée le 20 mars 1913. Elles seront livrées le 20 novembre de la même année et porteront la livrée du chemin de fer «Montreal and Atlantic», une sous-division du CPR qui a géré durant quelques années l'ancien «South Eastern Railway». Ces voitures sont utilisées sur le train de jour entre Montréal et Boston, en partenariat avec le chemin de fer «Boston & Maine». Les dernières voitures construites en bois à Angus font partie d'une commande de dix voitures hippomobiles. Elles quitteront les ateliers le jeudi 18 décembre 1913.

La construction des premières voitures en acier pour le CPR exige une adaptation et des difficultés pour les artisans des ateliers qui sont pour la plupart des menuisiers car, évidemment, le travail de l'acier exige une approche différente.

Lors de la construction du prototype numéro 999, une feuille de métal destinée au panneau à une extrémité de la voiture est coupée dans un angle légèrement faussé mais tout de même rivetée en place puisqu'il n'y a pas de feuille de remplacement. L'erreur est relevée une première fois par Walter Lucas, un des designers du CPR qui monte à bord de la voiture en 1913. En 1962, près de cinquante ans plus tard, cette voiture demeure en bonne condition de marche. Cette même année, le département de traitement d'information lui assigne le numéro 44. L'intérieur est modifié vers la fin de 1958, selon les registres, et la voiture est retirée le 22 octobre 1964 pour passer sous la torche des ferrailleurs d'Angus.

Au moment de sa construction, la numéro 999 est installée sur des bogies de quatre roues, mais, son poids excessif oblige à remplacer ceux-ci par un modèle à six roues. Qu'ils aient quatre ou six roues, les bogies connus sous l'appellation Burnett sont du même type que ceux qui équipent les dernières voitures en bois construites et utilisées par le CPR. Le cadre principal de ces bogies est constitué d'une combinaison unique de poutres en «U» et de plaques d'acier rivetées, ce qui leur procure une robustesse remarquable.

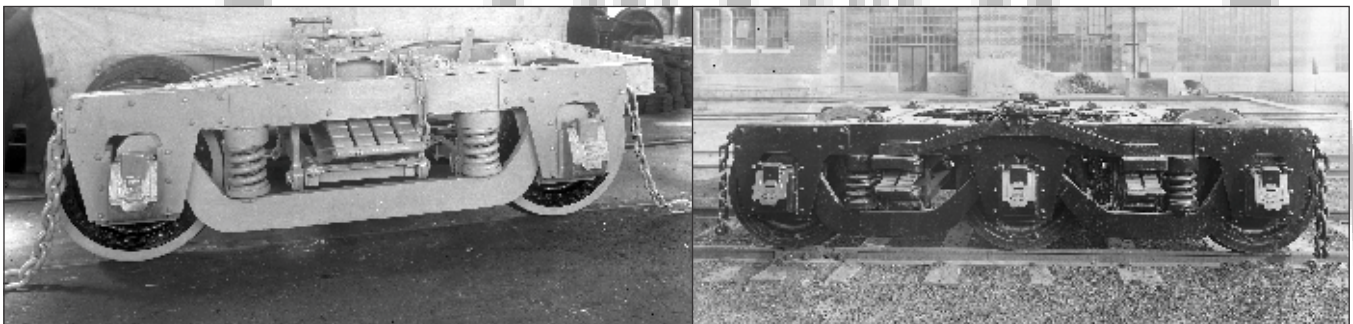
The unusual appearance of the pioneer cars

The first CPR steel passenger cars had a unique appearance due to their odd rooflines. Instead of the usual clerestory to provide natural light and ventilation to the interior of the cars, these cars had a series of arched sidelights or dormers along each side of the roof. These innovations resembled the “eyebrow dormers” popular in home architecture at the time.

Les bogies de type Burnett seront utilisés sur la plupart des voitures passagers du CPR tant en bois qu'en métal, construites entre 1910 et 1919.

L'apparence inusitée des voitures pionnières

Les premières voitures d'acier du CPR ne passent pas inaperçues avec leurs toitures à l'allure bizarre. Au lieu des traditionnelles claires-voies qui procurent une lumière naturelle et de la ventilation à l'intérieur des voitures, celles-ci ont une série de fenêtre en arche ou lucarnes, le long de la partie du toit surélevée. Cette innovation est très populaire dans l'architecture de l'époque.



Photos of four and six wheel Burnett trucks. CPR Archives 200978, 201107

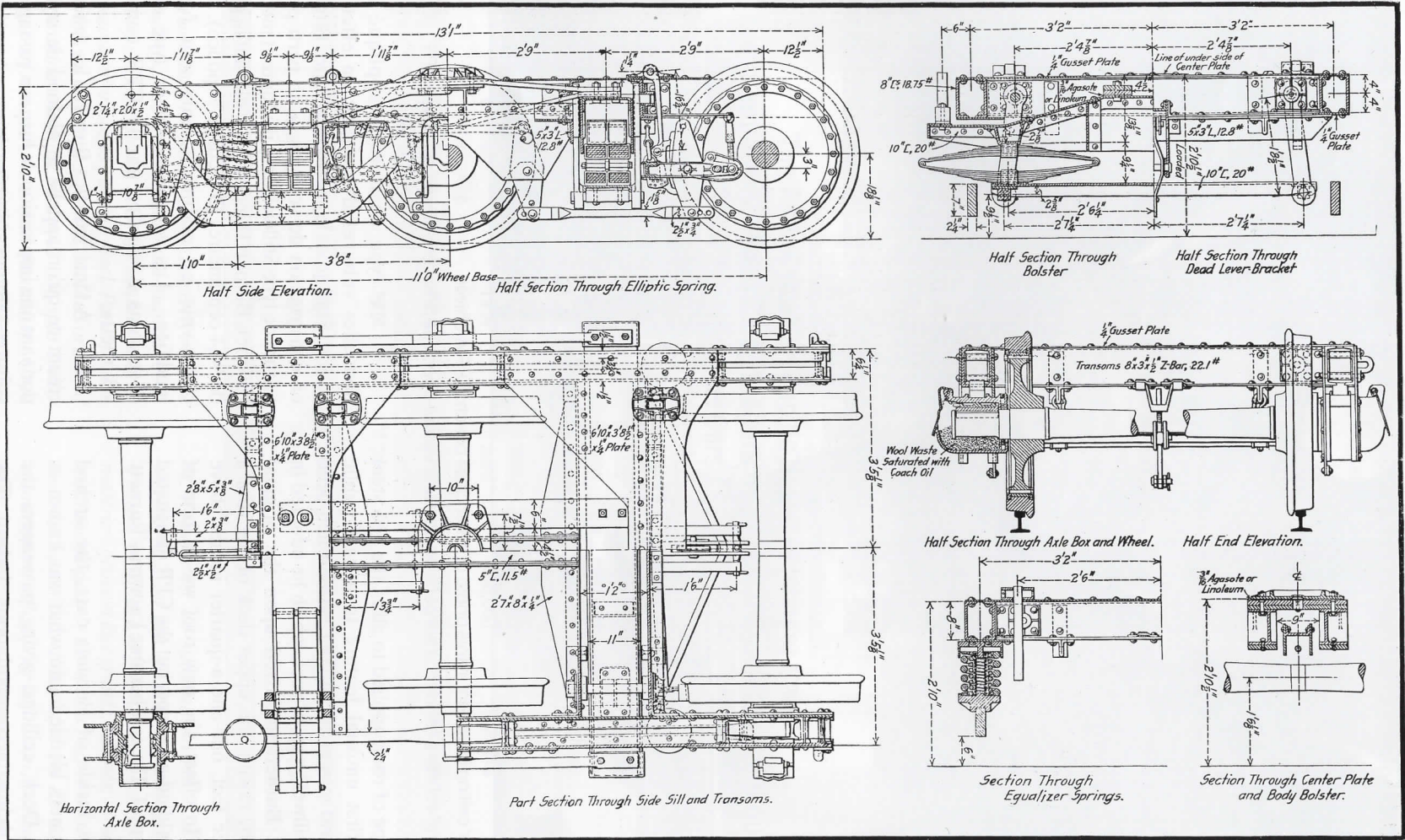
*Photos des bogies Burnett à quatre et six roues.
Archives CPR, 200978 et 201107*



CPR Burnett Colonist cars 2870 - 2899, equipment order 1429 exterior and interior views. CPR Archives 200969, 200971

*Vues de l'extérieur et de l'intérieur des voitures Burnett du CPR nos 2870 à 2899 de la commande 1429.
Archives du CPR, 200969 et 200971.*





General Arrangement of C.P.R. All Steel Six Wheel Truck for Passenger Cars.



The 'Empire Deck' ceiling is evident in this photo of a first class coach. CPR Archives

Le plafond "Empire" est mis à l'évidence sur cette photo d'une voiture-coach de première-classe. Archives CPR

This type of roof, applied to all of the new steel cars, was the first unusual feature to attract public attention. General master car builder Burnett had been partial to the 'Stillwell' type of roof, which he adopted in modified form. Burnett improved upon the original Stilwell design by raising the upper deck of the roof a distance of three feet, one-and-a-quarter inches above the side plate. In effect, the new roof was a form of clerestory or modified-arch type, but the CPR designated it as the Burnett roof. The cars became known as 'Burnett' cars.

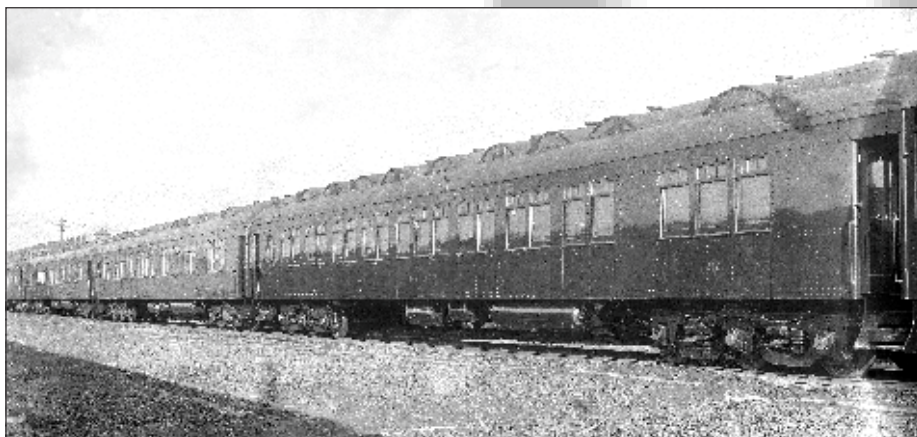
On the inside of Burnett cars, the arched windows or dormers blended into what was known as stylish 'Empire Deck' ceilings, giving passengers the impression of deluxe accommodations, indeed. The Empire style had also been used on a number of wooden dining and parlor cars. The first 'First Class' & 'Second Class' coaches and the 'Colonist' sleeping cars, ordered as

Ce type de toiture, appliqué à toutes les nouvelles voitures d'acier, est en effet la première curiosité qui attire le regard du public. Burnett, le maître en construction de voitures, a un parti pris pour cette toiture de type Stillwell dont il adopte et modifie la forme. En effet, Burnett l'améliore en élevant la partie centrale de 90,4 centimètres (3 pieds, 1 ¼ pouce). Le concept à claire-voie est maintenu mais sous forme d'arche modifiée. Les voitures ayant ce type de toit seront désormais désignées par le CPR comme voitures «Burnett».

À l'intérieur des Burnett, les fenêtres en arche créent ce qu'on appelle le plafond de style «Empire», donnant une impression de luxe aux passagers. Plusieurs voitures-salon et voitures-restaurants en bois hériteront aussi de ce style. Les voitures-coach de première et deuxième classes ainsi que les voitures-lits «Colonist» en acier seront les seules de leurs catégories à posséder ces

steel cars, appear to have been the only cars of their class to have Empire Deck interiors. These ceilings would be removed during the later modifications to the cars made necessary due to issues with the roof style. Agasote* was used for the upper ceilings as the interior finish, while mahogany veneer on steel provided the lower deck lining.

intérieurs «Empire deck». Ce type de plafond sera plus tard remplacé lors des rénovations avec l'utilisation de l'Agasote* pour la partie élevée du plafond alors que le placage d'acajou sur acier sera maintenu pour la partie en contrebas.



Exterior view of first class coach 1414 in a train. Ronald S. Ritchie collection
 Vue extérieure de la voiture-coach de première-classe no 1414 dans un convoi. Collection Ronald S. Ritchie.

The First Canadian Pacific Steel Passenger Cars/ Les premières voitures de passagers en acier du Canadien Pacifique The Pioneer Steel Cars / Les pionnières

Car Nos.	Type	Year in Service	Capacity	Weight	Trucks	No. of Cars
999	FC Coach	1912	84 pass	114,800	4 wheels	1
	First rebuilding		80 pass	127,600		
	Second rebuilding		82 pass	130,000	6 wheels	
4300-4311	Baggage & Express	1914	40 tons	128,000	6 wheels	12
1400-1424	FC Coach c/w smoking	1914	76 pass	146,000	6 wheels	25
2100-2102	2nd Class and Smoking	1915	83 pass	134,000	6 wheels	3
2870-2899	Colonist Sleeper	1914	72 pass	133,000	4 wheels	30
3750-3751	Postal-Mail	1915	30 tons	124,000	4 wheels	2
3752-3757	Postal-Mail	1915	30 tons	?	4 wheels (Later 6 wheels)	6
Total Cars Built						79

*Agasote was a substitute for wood; used extensively in place of wood for headings, side panels, floors and outside roofs, its composition was a secret, but it does not contain resin or any acid compound injurious to paint or steel. Panels made from this material can be scraped, planed, molded or sawed on any wood-working machine and will not split under various changes of temperature and humidity. Used extensively for interior finish of steel cars, owing to its insulating and sound-deadening properties. The material used in steel cars was fire resisting. (Ref: see Lignomur in the 1922 edition of the Car Builders' Dictionary.)

*L'Agasote est un substitut du bois. Sa composition est secrète mais on sait qu'il ne contient pas de résine et/ou d'acide, nuisibles à la peinture et l'acier. Les panneaux de ce matériau peuvent être grattés, rabotés, moulés ou sciés sur la machinerie pour le travail du bois et ne se déformeront pas sous les variations d'humidité ou de température. Il est couramment utilisé pour la finition intérieure des voitures en acier et apprécié pour sa propriété isolante et acoustique. Ce matériau résiste aussi au feu (Réf.: voir Lignomur dans l'édition de 1922 du « Cars Builders' Dictionary ».)

There was a dearth of steel car designers in Canada when the CPR decided to build this equipment, so various car builders were asked about the availability of men acquainted with steel car construction. Walter Lucas, then employed by the American Car and Foundry Company in its New York engineering department, was subsequently loaned to the railway for one year. He came to Montreal on August 1, 1913 and remained until just before the start of the First World War, August 4, 1914.

CPR authorized six types of all-steel passenger cars to be built at Angus Shops. The orders included 30 colonist sleeping cars, 25 'First Class' coaches, 12 baggage and express cars, eight mail cars, three 'Second Class' coaches with smoking areas, and five through-line baggage cars. All of these cars were built between 1913 and 1915, except the through-line baggage cars, which were held up because of the First World War and never built. In total 79 cars were built with the Burnett roof.

Il y a pénurie de designers pour les voitures en acier au moment où le CPR décide de construire de nouveaux véhicules. C'est pourquoi plusieurs constructeurs sont à la recherche d'employés spécialisés dans le domaine. Walter Lucas, à l'emploi du département de l'ingénierie de la compagnie American Car & Foundry de New York, est prêté au chemin de fer pour une année. Il arrive à Montréal le premier août 1913 et y demeure jusqu'au 4 août 1914, quelque temps avant la Première grande guerre.

Le CPR autorise la construction de six modèles de voitures de passagers en acier à ses ateliers Angus. La commande comprend 30 voitures-lits «Colonist», 25 voitures-coach de première-classe, 12 fourgons bagages/express, 8 fourgons, 3 voitures-coach de deuxième-classe avec sections pour fumeurs et 5 fourgons à bagages pour long parcours. La construction de tout ce matériel roulant est exécutée entre 1913 et 1915, à l'exception des fourgons à bagages pour long parcours, suspendue à cause de la restriction due à la Première grande guerre; ceux-ci ne seront finalement jamais construits. Au total, 79 voitures seront assemblées avec des toitures Burnett.

CPR equipment order 1464 was for 12 baggage and express cars numbered 4300 - 4311. They were ordered in the last week of September 1913 and delivered complete in February, 1915. CPR Archives 201177

La commande du CPR no 1464, déposée durant la dernière semaine de septembre 1913, concerne 12 fourgons bagages/express numérotés de 4300 à 4311 qui seront livrés jusqu'en février 1915. Archives CPR 201177.



Fundamentally, the design of the new cars followed that of experimental coach 999. However, during construction and later while the cars were in service, some changes were found to be advantageous.

In the interval between building 999 and the first of the new cars, Angus Shops were improved. An extension was built to accommodate steel car construction for both freight and passenger rolling stock. Inside, a transit was used to align a number of heavy wooden horses on the cement floor. The center sills of the

Au début, le design des nouvelles voitures est basé sur le prototype numéro 999. Néanmoins, durant leur construction et plus tard, alors qu'elles seront en service, quelques améliorations leur seront apportées.

Les ateliers Angus subissent une mise à jour entre la construction du prototype numéro 999 et la première des nouvelles voitures. Une rallonge est ajoutée pour accommoder l'assemblage des véhicules en acier, tant pour les voitures de passagers que pour les wagons de marchandises. À l'intérieur, un théodolite est

passenger cars sat on the horses, while the car bodies were erected. The three-sixteenths plating or sheathing on the sides of the cars was designed to carry the floor loads, so it was not necessary to build any camber into the side framing. The centre sills, spliced together from three pieces to save costs, were made from ship channels, reinforced with top and bottom cover plates to keep them straight. The sections were milled square at the ends and strongly riveted at the splices.

The colonist sleeping cars, the first of the production cars, were ordered on April 1, 1913.

One of Walter Lucas' first jobs at Angus was to make detailed drawings of the roofs. The roof framing was made of light steel angle carlines in one piece, spanning from side plate to side plate and bent or curved to form the roof outline. Dormer ventilating windows protruding from the top of the roof sheets on both sides of the car and were located over the side windows except on the mail cars and with a variance on the baggage-express cars. The dormers formed a segment of a circle, and were provided with a hinged steel sash allowing them to swing inward at the bottom. (see photos).

Lucas was also responsible for laying out the four-wheel trucks for these cars. Each truck had a single air brake cylinder mounted on a channel spanning the distance between the end transom and the bolster transom.

One difficulty the railway encountered while building these cars was training the carpenters to drive rivets. One day when Lucas climbed up on the end of one of the new colonist cars he noticed that the three-eighths inch rivets holding the end sheathing to the framing had been clinched over on the inside of the car, instead of being properly headed by a riveting hammer. Worse yet, when he called this to the attention of the shop foreman, the man declared the faulty technique to be valid. "You hit a nail over to clinch it, why not a rivet?" he said. Needless to say, the foreman was instructed to have his men use the proper hammer thereafter.

In the interiors of the cars, both wood and steel were employed. Most of the flat surfaces, including bulkheads, doors, upper berths, and end panels between seats and lower deck lining, were finished with a surface patented by Burnett. 'Canton flannel' was glued to both sides of sheet metal, and then a layer of mahogany or birch was affixed over top for the final finish. Using this method panels could be made as thin as one-eighth of an inch.

The steel colonist sleeping cars were also outfitted with leather seats rather than the hardwood strips used in the earlier wooden car versions.

All of the new steel cars were equipped with 'Baker-type' hot water heaters, a necessity for Canadian winters. They were also provided with 'Pintsch' gas lights, the fixtures and gas tanks having been removed from

utilisé pour aligner quelques lourds chevalets de bois sur le plancher de béton. La structure centrale de la future voiture repose sur les chevalets, tandis qu'on érige le reste de la carrosserie. Des tôles d'acier de 5 millimètres (3/16e de pouce) d'épaisseur sont prévues pour les côtés pour qu'ils supportent les charges du plancher. Il ne devient donc pas nécessaire d'ajouter des cambrures dans les côtés du châssis. Afin de réduire les coûts, la structure centrale est composée de trois éléments faits à partir de poutres d'acier en «U», renforcées au-dessus et en dessous par des plaques de métal pour éviter le gauchissement. Les sections sont redressées aux extrémités et solidement rivetées à leurs embouts.

La première commande, les voitures-lits «Colonist», est déposée le 1er avril 1913.

La première tâche de Walter Lucas à Angus est de produire des plans détaillés de la toiture. L'armature du toit est fabriquée de cornières d'une seule pièce en acier léger, formées selon la courbe du toit et allant d'une plaque de côté à l'autre opposée. Les fenêtres en arche ventilées sont en protubérance entre la partie centrale du toit et les côtés du véhicule. Elles sont localisées au-dessus des fenêtres latérales, à l'exception des fourgons postaux qui n'en possèdent pas et des fourgons bagages/express dont la disposition varie. Les arches forment un segment de cercle et des charnières métalliques permettent de les faire pivoter à la base vers l'intérieur (voir photos).

Walter Lucas est responsable du positionnement des bogies à quatre roues sous ces voitures. Chaque bogie possède un simple cylindre de frein à air comprimé monté sur la poutre en «U» située entre les extrémités du bâti et du traversin.

L'une des difficultés rencontrées lors de l'assemblage des voitures est d'initier les menuisiers à l'installation des rivets. Un jour, alors qu'il monte à bord d'une des nouvelles voitures «Colonist», Walter Lucas remarque que des rivets d'un centimètre (1/8e de pouce), reliant la feuille d'acier de l'extrémité contre la structure, sont enfoncés vers l'intérieur de la voiture plutôt que d'avoir leurs têtes arrondis par un marteau à rivet. Le pire est que lorsqu'il attire l'attention du contremaître sur ce défaut, ce dernier lui répond : «On martèle bien un bout de clou pour le river, pourquoi pas un rivet?». Il va sans dire que ce contremaître a reçu comme instruction de montrer à ses ouvriers l'usage approprié du marteau à riveter.

Pour l'intérieur des voitures, on utilise tant le bois que l'acier. La plupart des surfaces planes, incluant les cloisons, les portes, les lits du haut, les panneaux entre les sièges, ont une finition créée par Burnett. Le coton de flanelle est collé de chaque côté de la feuille de métal, puis on applique un placage d'acajou ou de bouleau. Les panneaux peuvent être aussi minces que 3 millimètres (3/8e de pouce).

some of the newer wooden sleeping cars that had been re-equipped with new 'Stone' generators and electric lights. Some years later, the steel passenger carrying cars and some of the steel postal cars were also fitted for electric lighting, the batteries and generators adding considerable weight to each car.

All of these Burnett passenger cars were painted a dark maroon red -- or what was called 'Tuscan enamel' by the CPR -- to harmonize with the varnished mahogany sheathing of the wooden passenger cars still in use on the railway. By 1916, this colour had been adopted by CPR president Thomas Shaughnessy for all wooden and steel cars. This standard lasted until the early 1950s, when new stainless steel equipment was purchased from the Budd Company of Philadelphia.

Tuscan red had already been in use on CPR rolling stock used in the SOO-Spokane service as early as 1907. By 1914, nearly 100 wooden passenger cars wore this colour, rather than the original natural, varnished-wood finish they had sported when new.

In 1912, Burnett also adopted a more simplified style of lettering and numbering for the new steel cars than had been previously used by the CPR, though No. 999 carried the older style lettering initially. All letters and numbers on the cars were rendered in gold leaf, with black trim outlining them against the Tuscan red background of the car body. No serifs were used.

Burnett was of the opinion that a plain letter or number could be more easily read than an elaborate one consisting of fancy lines and scrolls; and he was right. The simpler style remained in use on Canadian Pacific equipment until well after the First World War. The black border around letters and numbers was dropped in 1926, and the CPR switched to Roman-style lettering in 1928.

After working on the colonist sleeping cars, Lucas was assigned the task of designing new 70-foot steel baggage and express cars. Twelve of these cars were requisitioned in the last week of September 1913 on the CPR's Equipment Order (E.O.) 1464. They were delivered complete in February 1915.

The cars were designed to carry a load of forty tons distributed evenly over the floor -- a burden that was fully attained whenever gold bullion was shipped by express. Their exteriors were sheathed with steel that was three-sixteenths of an inch thick. The framing employed a truss design that took into account the two large side doors on each car.

In February 1917, perhaps the most valuable of all shipments handled by the Dominion Express Company during the Great War was moved with great secrecy. Gold bars from Russia, worth several billion dollars, were carried by warship to Vancouver and by CPR trains to Ottawa for safekeeping. They were later forwarded on to London, England, in a similar fashion.

On February 10, 1917, one of these special trains

On recouvre les sièges de cuir dans les voitures-lits «Colonist» plutôt que par des lisières de bois franc comme auparavant dans les voitures en bois.

Toutes les voitures en acier sont équipées d'un chauffe-eau de type «Baker», une nécessité pour nos hivers canadiens. Elles possèdent aussi un éclairage au gaz de type «Pintsch». Cependant, ces appareils et les réservoirs de gaz seront remplacés sur quelques-unes des dernières voitures-lits en bois par les nouvelles génératrices «Stone» et un éclairage électrique. Il en sera de même aussi pour les voitures et quelques fourgons postaux en acier, les batteries et les génératrices augmentant cependant considérablement leur poids.

Toutes ces voitures de passagers Burnett sont peintes en rouge marron foncé, ce que le CPR qualifie d'émail toscan, pour s'harmoniser avec l'acajou des voitures en bois, encore utilisées sur le réseau ferroviaire. En 1916, cette couleur sera adoptée par le président du CPR, Thomas Shaughnessy, pour toutes les voitures en bois et en acier de la compagnie. Ce standard persistera jusqu'au début des années 1950, au moment où le CPR fera l'acquisition de matériel en acier inoxydable de la compagnie Budd de Philadelphie.

Le rouge toscan a été utilisé aussi tôt que 1907 pour le matériel roulant utilisé sur les lignes du CPR du SOO-Spokane. En 1914, près de 100 voitures de passagers affichent cette livrée plutôt que le bois verni d'origine.

En 1912, Burnett adopte un style de lettrage plus simple pour les nouvelles voitures d'acier, que celui des voitures construites avant la numéro 999. Toutes les lettres et chiffres sont désormais recouverts de feuilles d'or avec une bordure noire, les faisant ressortir sur le fond rouge toscan des voitures. Une police de caractère sans empattement est utilisée.

On peut donner raison à Burnett qui considère qu'un lettrage composé de caractères simples et pleins est plus facile à lire qu'un autre avec des traits plus fantaisistes. Ce style de lettrage du CPR a persisté bien après la Première grande guerre. Les bordures noires autour des caractères sont retirés en 1926 alors que le CPR s'oriente vers le style «roman» dès 1928.

Ayant accompli sa tâche sur les voitures-lits «Colonist», Walter Lucas est affecté au design pour la commande numéro 1464 qui consiste en douze nouveaux fourgons à bagages/express de 21,30 m (70 pieds). Ces derniers seront livrés en février 1915.

Ces fourgons sont destinés à des charges de plus de quarante tonnes, réparties sur la surface du plancher, un fardeau pouvant être atteint lors du transport de lingots d'or par express par exemple. L'extérieur est recouvert de tôles d'acier d'une épaisseur de 5 millimètres (3/16e de pouce). La structure du véhicule est en fonction des deux larges ouvertures des portes latérales.

En février 1917, la compagnie Dominion

departed Vancouver, and was caught by a specially hired photographer while staged at Banff, Alberta, the next day. It consisted of CPR engine 3816, a baggage & express car in the 4300 series, a colonist sleeping car in the 2850 series, and eleven more of the baggage & express cars, all new 4300s. A conductors van brought up the rear.

One month after the CPR ordered the new baggage & express cars, it placed E.O. 1465 for 25 first-class coaches. They were delivered completed in November 1914.

The order for first-class coaches was followed by two more, both for 60-foot mail cars, the first under E.O. 1476 for CP 3750 and 3751, and the second under E.O. 1495 for CP 3752 through CP 3757.

The cars, classified as MA-60-B, would be the first all-steel mail cars built and operated in Canada. They had six windows on each side and rode on four-wheel Burnett trucks, which were later changed to six-wheel Burnett trucks. They were the last postal cars to be built with Burnett, or modified-Stillwell, roofs.



Mail car 3762 is part of the 1917 order with changes made by C.W. Van Burin to the Burnett design. The steel side plating is horizontal rather than vertical and the roof is the turtleback or Harriman style, which would replaced the Burnett roofs between 1919 and 1950. CPR Archives 201241

Le fourgon postal no 3762 fait partie de la commande de 1917, avec des modifications faites par C.W. Van Burin aux plans de Burnett. Les feuilles d'acier latérales sont horizontales, plutôt que verticales, et le toit est en forme de carapace de tortue ou style Harriman, style qui remplacera les toits au design Burnett, entre 1919 et 1950. Archives CPR 201241

Burnett roofing composed of one-sixteenth-inch steel sheets with tarpaper placed between the joints, for the purpose of making them watertight. Welding was yet to be perfected. In service, however, the waterproofing did not work very well. Leaks developed with the torquing of the cars when in motion. Another problem with the steel roofs at the time was that hoar frost would accumulate and condense on the inside, causing water to drip on the people below. As a result, wooden roofs covered with canvas remained the standard on most passenger cars until the advent of air-conditioning and a

Express manipule en grand secret ce qui sera probablement la cargaison la plus précieuse à être transportée durant la Grande guerre. Des lingots d'or, en provenance de Russie, valant quelques milliards, sont en effet expédiés vers Vancouver par des navires de guerre, puis par des convois du CPR jusqu'à Ottawa où ils sont mis en lieu sûr. Plus tard, ils seront transférés vers Londres de la même façon.

Un de ces trains spéciaux ayant quitté Vancouver le 10 février est pris en photo le lendemain à Banff, Alberta, par un photographe engagé pour l'occasion. Le convoi est composé de la locomotive du CPR numéro 3816, d'un fourgon bagages/express de série 4300, d'une voiture-lits «Colonist» de série 2850, de onze autres fourgons bagages/express neufs, également de la série 4300, et d'un fourgon de queue.

Un mois après avoir reçu ses nouveaux fourgons bagages/express, le CPR place la commande numéro 1465 pour 25 voitures-coach de première-classe qui seront livrées en novembre 1914.

La commande des voitures-coach sera suivie par celles de deux séries de fourgons postaux de 18,3 mètres (60 pieds). La première commande, la numéro 1476, concerne les fourgons numéros 3750 et 3751, et la seconde, la numéro 1495, les fourgons numéros 3752 à 3757.

Ces véhicules, classifiés MA-60-B, seront les premiers fourgons postaux en acier au Canada à circuler au pays. Ils ont six fenêtres de chaque côté et roulent sur des bogies Burnett à quatre roues qui seront échangés plus tard pour des bogies à six roues, également des Burnett. Ils seront d'ailleurs les derniers fourgons postaux construits avec des toitures Burnett ou Stillwell modifiées.

La toiture Burnett se compose de tôles d'acier de 2 millimètres (1/16e de pouce) entre lesquelles est inséré du papier goudronné pour les rendre étanches, la soudure n'étant pas encore au point. À l'usage, cependant, l'étanchéité fait défaut, des fuites apparaissent suite aux torsions des véhicules en marche. Un autre problème apparaît aussi, du givre se condense à l'intérieur, créant des gouttelettes d'eau qui tombent sur les passagers. Pour y remédier, on revient aux toitures de bois recouvertes d'un canevas pour la plupart des voitures de passagers jusqu'à l'avènement de l'air climatisé et du progrès technique dans la soudure au début des années

new welding process in the early 1930's. The company would again experiment with steel roofs on a number of sleeping cars outfitted with steel clerestory in 1922. By the end of 1932, all but a small group of postal cars with the 'Burnett' roof had been modified. One or two of the baggage-express cars also lasted until around 1929. The new style resembled the 'turtleback' or 'Harriman Lines' arched roof commonly seen on cars operating over the Southern Pacific, Union Pacific, Illinois Central, the Erie and other roads.

Seven years later, all of CPR's steel mail cars would be riding on 6-wheel Burnett trucks salvaged from retired passenger cars. Modifications were made on a number of the postal cars, where one window on one side was removed to allow for toilet facilities. One window on the opposite side was removed to accommodate new heaters. Of the eight mail cars initially with Burnett roofs at least five survived into the 1950s without having their roofs rebuilt.

1930. En 1922, la compagnie reviendra avec la toiture d'acier pour un certain nombre de voitures-lits ayant un toit à claire-voie en acier.

À la fin de 1932, quelques fourgons postaux ayant une toiture Burnett sont modifiés. Ce sera le cas aussi pour un ou deux fourgons bagages-express vers 1929. Le nouveau style en arche est inspiré de la carapace de tortue et est qualifié de «Harriman Lines». On les retrouve couramment sur des voitures du Southern Pacific, Union Pacific, Illinois Central, Erie et autres chemins de fer.

Sept ans plus tard, tous les fourgons postaux du CPR rouleront sur des bogies de six roues, récupérés de voitures de passagers. Quelques modifications sont apportées sur ces mêmes voitures dont le retrait d'une fenêtre sur un des côtés, afin d'aménager une toilette. Une fenêtre est aussi retirée du côté opposé pour installer de nouveaux radiateurs. Cinq des huit fourgons postaux survivront jusqu'aux années 1950 avec leur toit Burnett d'origine.



Mail car 3762 after modifications was riding on six wheel trucks and the Burnett roof had been replaced with a more standard wooden monitor roof, canvas covered. CPR Archives 201241

Après des modifications, le fourgon postal no 3762 roule désormais sur des bogies de six roues et le toit "Burnett" est remplacé par un modèle standard des voitures en bois, recouvert d'un canevas. Archives CPR 201241.

Three combination 'Second Class and Smoking' cars were ordered February 1915 on E.O. 1496, and delivered complete in September that same year. In 1929, these cars were re-classed and re-numbered as 'First Class & Smoking' cars CP 1675 through 1677. They were the last of the 79 cars built with Burnett roofs. Another five 'Second Class' coaches were added in 1917, but each was

La commande numéro 1496 de trois voitures combinées «deuxième-classe/fumeurs» est déposée en février 1915 et livrée en septembre de la même année. En 1929, ces mêmes voitures sont reclassées et renumérotées «première-classe/fumeurs» CP 1675 à 1677. Elles sont les dernières des 79 voitures construites avec des toitures Burnett. Cinq autres voitures-coach de «deuxième-

built with the steel arched roof.

In April of 1914, the gang of steel car draftsmen working at Angus had consisted of 11 men by the names of Dawson, Barrett, Johnie, Guthrie, Herring, Swanson, Gilvray, Dupree, Baker, Guttman and Lucas, quite the international group. Eight countries or ethnic areas were represented: English Canada, French Canada, England, Scotland, Norway, Sweden, Austria and the United States. Barrett was the lead draftsman for coach design, Guthrie for mail cars and Lucas for baggage and express cars.



Les onze dessinateurs de "groupe de l'acier" aux ateliers Angus en avril 1914 sont : Dawson, Barrett, Johnie, Guthrie, Herring, Swanson, Gilvray, Dupree, Guttman et Lewis. Cette équipe internationale (huit ethnies représentées) est dissoute entre 1914 et 1915 et aucune voiture d'acier n'est construite par le CPR en 1915 en raison de la Grande guerre. Collection Doug Phillips.

This international design drafting team was dissolved during the early years of the First World War and the CPR built no steel cars in 1916, due to a shortage of materials. The railway would concentrate on upgrading its fleet of wooden cars that year.

Richard Burnett himself resigned in May 1915. He left Canadian Pacific service to become vice-president at the National Car Equipment Company of Chicago. C.W. Van Burin replaced him that year as CPR's general master car builder.

CPR resumed the construction of steel cars in 1917, a small number of which were constructed using the drawings from the railway's original orders, with some major alterations.

The Second Generation of Burnett Steel Cars

1917 – EO 1499 – 12 Postal cars	Nos. 3758-3769
1917 – EO 1500 – 1 Postal car	No. 3776
1918 – EO 1543 – 6 Postal cars	Nos. 3770-3775
1919 – EO 1544 – 14 Baggage & Express cars	Nos. 4316-4333
1919 – EO 1640 – 13 Baggage & Express cars	Nos. 4334-4347
Total	46 cars

classe» sont ajoutées en 1917 mais avec des toitures arquées en acier.

En avril 1914, l'équipe de dessinateurs travaillant à Angus est composée de onze hommes ayant les noms de Dawson, Barrett, Johnie, Guthrie, Herring, Swanson, Gilvray, Dupree, Baker, Guttman et Lucas. Huit pays ou ethnies sont représentés : le Canada anglais, le Canada français, l'Angleterre, l'Écosse, la Norvège, la Suède, l'Autriche et les États-Unis. Barrett est le dessinateur en chef pour les voitures-coach, Guthrie pour les fourgons postaux et Lucas pour les fourgons bagages/express.

The 11 man 'steel gang' of draftsmen at Angus Shops in April 1914 were: Dawson, Barrett, Johnie, Guthrie, Herring, Swanson, Gilvray, Dupree, Guttman and Lewis. This international team (eight ethnic areas were represented) was dissolved in 1914 / 1915 and no steel cars were built by the CPR in 1915 because of the Great War. Doug Phillips collection

Cette équipe internationale de dessinateurs est dissoute durant les premières années de la Première grande guerre et le CPR cesse toutes les constructions de voitures en 1916, suite à une pénurie de matériaux. Il va plutôt se concentrer à la mise à jour de ses voitures en bois.

Richard Burnett lui-même, remet sa démission en mai 1915. Il quitte le CPR pour être nommé vice-président de la compagnie National Car Equipment de Chicago. C'est C.W. Van Burin qui prendra sa place en tant que contremaître en chef du CPR pour la construction des voitures de passagers.

En 1917, le CPR reprend la construction de quelques exemplaires de voitures en acier avec les plans originaux, mais en y apportant quelques modifications majeures.

La seconde génération des voitures Burnett en acier

1917 – Com. 1499 – 12 fourgons postaux	Nos 3758-3769
1917 – Com. 1500 – 1 fourgon postal	No 3776
1918 – Com. 1543 – 6 fourgons postaux	Nos 3770-3775
1919 – Com. 1544 – 14 bagages/express	Nos 4316-4333
1919 – Com. 1640 – 13 bagages/express	Nos 4334-4347
Total	46 fourgons

A total of 46 front-end cars, all head-end cars were built at Angus, following the earlier Burnett car designs, but utilizing the simpler turtleback or Harriman-style roof. One major change in the construction technique involved using steel plates being placed horizontally rather than vertically, a change to what had been done with the first pioneer steel cars of 1914 and 1915.

Over time, the steel roofs on some of these cars also developed leaks and a number were converted to wood and canvas. CPR as with most other roads had not yet perfected the use of steel for passenger car roofing.

In 1919, under the new master car builder C. W. Van Burin, the CPR ordered car bodies and frames for steel tourist sleeping cars from Canadian Car & Foundries (CC&F) in Montreal. The railway's Angus Shops then finished all the interiors and installed the fittings. They were the first cars to be ordered without Burnett trucks, which would not be again be used under equipment newly constructed for the CPR.

This marked the end of the Burnett design for steel passenger cars. After 1920, most CPR heavyweight passenger cars orders or new cars would have conventional clerestory roofs. The car bodies and frames were contracted from either CC&F or the National Steel Corporation, with the exception of CPR's official business cars, which would continue to be built by the railway in their entirety.

The passenger car shop at Angus continued to be used for steel sheathing wooden cars, between the years 1920 and 1931, and the end of the heavyweight passenger car era.

Au total, 46 fourgons sont construits à Angus après l'ère Burnett, en utilisant les toitures simples en forme de carapace de tortue ou style Harriman. L'une des modifications majeures apportées fait référence à la technique de construction. En effet, les feuilles d'acier sont désormais installées à l'horizontale plutôt qu'à la verticale. Un changement apporté dès la construction des premières voitures en 1914 et 1915.

Avec les ans, certaines toitures métalliques de ces voitures ont des problèmes de fuites et sont alors converties en des toits en bois recouverts de canevas. Tout comme la majorité des constructeurs de voitures-passagers, le CPR ne maîtrise pas encore la technique de toitures métalliques pour ses voitures de passagers.

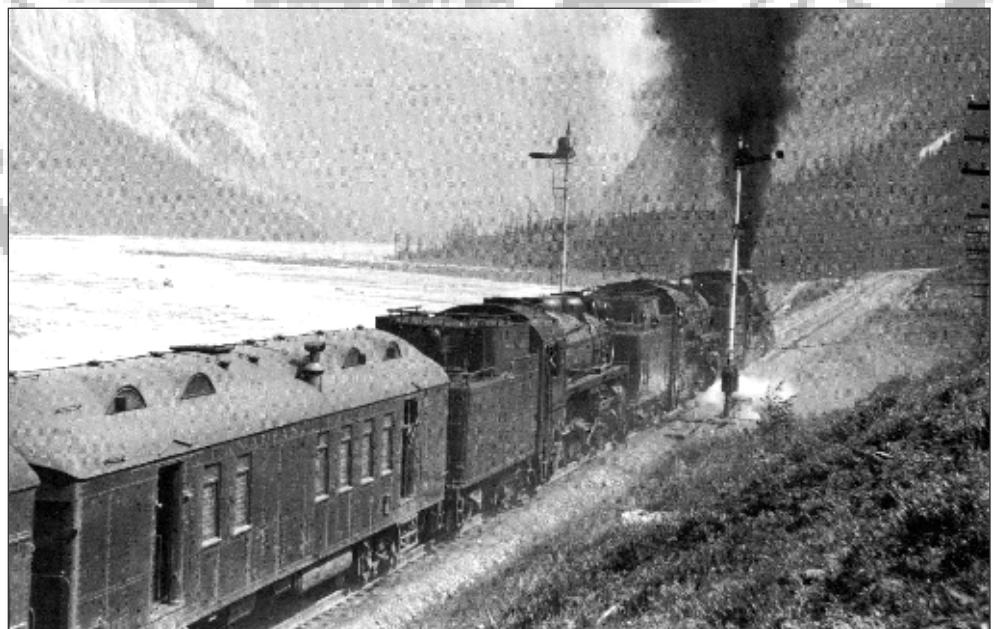
En 1919, sous la supervision du nouveau contremaître en chef pour la construction des voitures, C. W. Van Burin, le CPR commande des carrosseries et des structures de voitures-lits de classe touriste à la Canadian Car & Foundries (CC&F) de Montréal. Les ateliers Angus voient à la finition des intérieurs et à l'installation des divers appareils. Ce sont les premières voitures commandées sans les bogies Burnett qui, d'ailleurs, ne seront plus utilisés pour les futurs véhicules du CPR.

Ceci met fin au design Burnett pour les voitures de passagers en acier. Après 1920, la majorité des nouvelles commandes du CPR de voitures lourdes ou autres seront des toitures conventionnelles en claire-voie. Les carrosseries et les structures seront désormais construites soit par la CC&F ou la National Steel Corporation, à l'exception des voitures de fonction qui seront encore construites entièrement par le CPR.

L'atelier d'Angus pour voitures à passagers continue à être utilisé pour recouvrir d'acier les voitures en bois entre les années 1920 et 1931, fin de l'ère des voitures lourdes.

In this photo we see the Dominion departing Field, British Columbia in 1935. By 1932, all but a small group of postal cars and a couple of the baggage and express cars with the Burnett roof had been modified to the arched roof design. Doug Phillips collection

Nous apercevons sur cette photo le "Dominion" quittant Field, Colombie-Britannique, en 1935. En 1932, les toitures de plusieurs fourgons postaux et bagages/express seront modifiées pour une version en arche. Collection Doug Phillips.





Heritage Business Car

March - April, 2016

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Ex VIA Rail RDC 6133 rolls to Toronto



Jon Archibald Collection, VIA Rapido Trains

As reported in our last issue, after days of tense negotiations, Rapido Trains Inc. has purchased and saved former VIA Rail Canada RDC 6133 from scrapping in Moncton, New Brunswick. This RDC was former Canadian Pacific / Dominion Atlantic RDC 9058, and spent most of its working life in the Maritimes, in Quebec and on Vancouver Island. The car arrived in Toronto to join other pieces owned by Rapido Trains.



David Morris

David Morris photographed the 6133 heading west one car from the end of a CN westbound freight at McGivney, New Brunswick on March 1, 2016.

Toronto Railway Historical Association acquires CN caboose

Canadian National Railways caboose 79144 was originally CN boxcar 424669, built in 1920 by the Eastern Car Company of Trenton, Nova Scotia. In 1957, the car was rebuilt into a caboose at CN's London shops and served for the next two decades on freight trains in Southern Ontario.

Following retirement in the 1970s, the caboose was acquired by Picketts Garden Supplies in Woodbridge, which converted it into a residence. The caboose was donated to the Toronto Railway Museum in honour of the Sam DiPoce Family in 2014. By the fall of 2015, the exterior and superstructure of the car had been extensively restored by Toronto Railway Historical Association staff and volunteers; the car had been previously stripped of its interior furnishings. The van will be used by the museum as a visitor's centre in time for the 2016 season.

New cab for ONR 219 at the Northern Ontario Railroad Museum



Cody Cacciotti

In 2012 when the Northern Ontario Railway Museum bought ONR 219, a 4-6-0 built by MLW in 1907, it was a rusted hulk sitting on a back track in Cochrane, ON. Two years later with the cooperation of the ONR, OVR, CPR, and CNR it was transported on a flat car to CN's Capreol yard and then transported on floats to the museum where it was lifted into Prescott Park and placed on display next to CN 6077.

The first step in restoration was the removal of the original cab to permit the building of a new cab using original parts were possible at the Hite Services shop in Sudbury. The restored/new cab is significantly different from the old in that it is one complete piece where as the original was made up of several sheets and the roof bracing. The roof has also been covered with a durable black material often used on modern camper trailers. The adaptations were to ensure that the cab was as waterproof as possible. Original items that were saved, cleaned up and re-installed into the new cab included the door hinges, junction and switch boxes. The re-fabrication took nearly 10 months to complete and the new cab was delivered to the museum in late November 2015.

The museum is now seeking the assistance of donors to help raise funds for the sandblasting and painting of the locomotive. Once the sandblasting is completed, a new floor will be installed and the cab will be re-attached. (Cody Cacciotti, Operations Manager, Northern Ontario Railway Museum)

VIA RDCs might provide service to Kitchener?



Kitchener Waterloo Record

VIA Rail is reaching 60 years into the past as it moves forward to restore lost service in Kitchener later this year.

The federal passenger service has been testing railcars built between 1955 and 1958 on southwest Ontario tracks, to ensure they work with modern signals with the intention to deploy them to launch a third daily train between Toronto, Kitchener and areas west, pending negotiations with public and private track owners on the route. This would restore service that VIA axed in 2012 when Ontario's GO Transit commuter trains were

launched between Kitchener and Toronto.

"VIA has submitted a request to the track owners with respect to possible additional frequencies in 2016," VIA spokesperson Malcolm Andrews said. "Discussions are ongoing with the railway owners." Andrews could not say when the new service will launch or provide a timetable.

VIA trains are typically more comfortable and 28 minutes faster to Toronto because they stop less. But a one-way ticket costs up to \$19 more than a GO fare. "VIA has no plan to significantly modify the fare structure, other than price adjustments in the ordinary course of business," Andrews said.

Rail proponents are keen to see VIA expand in southwest Ontario, to help people get out of their cars and ease highway expansion costs. "People want the option to sit and do some work, read a book, have a cup of tea, rather than spend two hours on the 401," said Terence Johnson, president of the South Western Ontario Transportation Alliance, an organization lobbying for better rail and bus connections. "We know that the demand is there."

Train fans are delighted to see old railcars given new life. VIA stripped them down to install cleaner engines, better seating, new heating and air conditioning.

Johnson said refurbishing the railcars is a good idea to expand commuter rail in the short term, while VIA lobbies the Liberal government for funding to renew its fleet. (Kitchener Waterloo Record)

Heritage Park in Calgary restoring Bucyrus steam crane



Tom Price

The Heritage Park steam crane was built in 1920 by the Bucyrus Company for the Canadian Pacific Railway and was given serial number #181. It was retired by CPR with the number 414328. It spent the majority of its working career as a 'work auxiliary' based at Calgary. With an in-service weight of 170,000 lbs., the crane has a maximum lifting capacity of 100 tons. The main carriage is 25 feet in length, with a boiler that is wood or coal fired and has its own internal water and coal bunkers. It is classified as a Mountain Type crane due to its very short boom.

Currently the restoration of the steam crane to working condition is close at hand. The new welded boiler is in production and is expected to arrive by Spring. Once the internal and hydro testing is completed and the boiler certified, replacement of the old cast iron steam pipes will be completed. Initial fire up of the crane is expected this summer with the unveiling and dedication of the crane performed at Heritage Park Railway Days September 24-25, 2016. It will be the only operational steam crane in Canada. (Brian Manning via Tom Price)

Note: The Bytown Railway Society in Ottawa own a 50 ton ex Central Vermont steam crane No. 4251 which was operational until recently. It's boiler certificate has expired and the unit is slated for repairs in the near future. (Ed.)

Ten Okanagan Wine Train cars heading to Saskatchewan



Greg Sherwood

Ten Okanagan Wine Train cars have been sold to railcar collector Gary Southgate of Battleford, Saskatchewan. Stored in Kelowna, British Columbia since the wine train operation shut down in 2003 the cars were hauled either individually or in small groups by hi-rail truck to Vernon, the current southern end of CN's Okanagan Subdivision.

From there the cars were moved on a CN train to Kamloops for onward movement to Mossleigh, Alberta where they will be stored on behalf of their owner who plans to open a railway museum.

Gary Southgate earlier purchased two ex-VIA FP9u locomotives, Nos. 6304 and 6311 which are stored at Wainwright, Alberta. (The Sandhouse)

Kettle Valley Steam Railway gets an S-6 diesel locomotive



Philip Mason

Although Kettle Valley Steam Railway (KVSr) has owned 803 for several years, it has only been on the property for a couple of them. The line is far removed from any other active tracks, so the loco had to be trucked in. It started out as SP 1050 in 1955. SP rebuilt it at Sacramento in 1981. Several ex-SP S-6's made it to Vancouver through a broker in the 1990's, some going to Vancouver Wharves and others to Neptune Terminals in North Vancouver. This unit worked at Neptune Terminals until 2009. The KVSr had another S-6 which they sold to Devon Generous (guiding light in the BCR steam program) who has moved it to Saskatchewan. The 'CN like' paint scheme is purely coincidental; perhaps it was painted to match other ex-CN locomotives in the Neptune fleet. (Phil Mason)

British Columbia Electric Railway interurban car 1207 welcomed in Cloverdale



Henry Ewert

A century-old interurban railcar has found a new home in Cloverdale, B.C., where the Fraser Valley Heritage Railway Society (FVHRS) welcomed its new arrival in January of this year.

The 110 year-old car was transported by road from Vancouver to Surrey in the middle of the night. It was loaded onto a flat-deck trailer at False Creek around

2 a.m. and arrived safely at FVHRS's car barn at 3 a.m. after a very successful move.

It was owned by Byron and Diane Cole of Seattle, who had leased it to the City of Vancouver. They have donated the car to the FVHRS and were on hand during the move.

The car was built in New Westminster in 1905 and was part of the B.C. Electric Railway (BCER) a passenger and freight service that operated into the early 1950s shuttling commuters and goods from Vancouver to Steveston, New Westminster and the Frazer Valley, the line ran as far east as Chilliwack.

For most of its life, old car 1207 ran on the Marpole-Steveston line, a route fondly known as the 'Sockeye Express' because many of the commuters were cannery workers.

It is still in beautiful condition, boasting polished brass fittings and grained wood, along with two working traction motors. The seating capacity is 32 regular and 24 in the smoking section. The 19th century style roof features clerestory windows that open.

In 1998, the car was brought out of 40 years of retirement in Vancouver, where it was one of two former BCER interurbans used for a seasonal heritage streetcar line running along the south side of False Creek, linking the Science World and Granville Island until the 2010 Winter Olympics. The City of Vancouver eventually shut the service down. Car 1207 was placed in storage, out of sight, while a new home was sought.

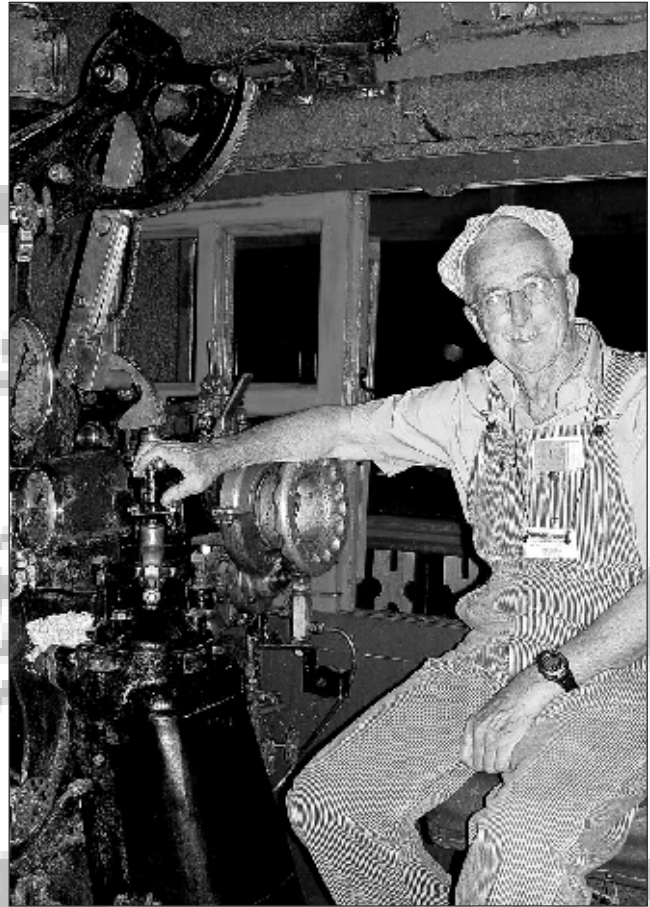
In Cloverdale, the volunteer railway plans to press it into service this spring, joining BCER 1225 which was restored several years ago to working condition after thousands of hours of labour at Surrey's heritage rail operations.

The society is also working to complete restoration on car 1304, the last interurban to make the run through Cloverdale to Chilliwack before that line shut down in 1950. (Peace Arch News VIA Henry Ewert)

Ernie Ottewell 1926 - 2016

On January 20, 2016, the railway heritage world lost one of its most valuable contributors. A stalwart railway man, and steam era legend, Ernie Ottewell was involved with the Revelstoke Railway Museum, in Revelstoke, BC, since before its inception and was one of our most valued volunteers. Ernie could be found in the cab of the museum's pride and joy, the 5468, which he personally had involvement in relocating to the museum, speaking to visitors and sharing his extensive knowledge, and humour, to the fascination of people from all over the world.

Born in 1926 in Edmonton, Ernie began his railway career in 1943. Connected to the railway from the start, he began work in the station house at Cranbrook but then became an engine wiper, followed by a stint as a fireman, and eventually achieving full engineer status by



1952, which brought him to Revelstoke. Working all over BC and finishing his career in Rogers Pass working the pushers on westbound freights, Ernie often commented that the only BC CPR terminals he did not work at were Nelson and Penticton.

Ernie had the privilege of driving the first train through the Macdonald Tunnel in Rogers Pass, in 1988, and was the engineer on the 1201 which participated in the 100th anniversary of the driving of the Last Spike in 1985. He was instrumental in bringing the 5468 to Revelstoke from Montreal, in 1993, and contributed many photographs, books, and related artifacts as well as countless hours, to the museum.

Retirement meant focusing on sharing his knowledge and participating in projects such as the Revelstoke Railway Museum, running the steam locomotive at Fort Steele, and helping out at the Alberta Prairie Steam in Stettler, to name a few.

An able and willing resource, Ernie was an expert in railway history and equipment and we are grateful for all the support he gave to everyone with whom he worked and shared his time. He instilled a desire for lifetime learning in people which he practiced himself, reminding all of us that there was always something more to learn, to experience and to give. He will be greatly missed. (Jennifer Dunkerson, Executive Director, Revelstoke Railway Museum)

Refurbishment of the Polar Bear Express Train Begins

Refurbishment work has begun on Ontario Northland's Polar Bear Express. The train that connects Cochrane to Moosonee will feature new equipment with leather seats, accessible washrooms, modern flooring, luggage space, dining cars and much more. The train will also provide an electrical/USB outlet at every seat as well as lots of leg room and storage areas for personal belongings.

The project includes the refurbishment of:

- Eight standard passenger coaches;
- Two accessible coaches that will meet AODA standards;
- Two dining cars;
- One snack car;
- One family car (a car with an enclosed play area for children with comfortable seating for parents), and;
- Two baggage cars.

"This is an exciting project," states Corina Moore, Interim President and CEO of Ontario Northland. "We have operated this train for 50 years and we know how vital it is to the communities along the James Bay Coast. The new train equipment is engineered to handle the challenging climate and geography, and will meet the needs of our passengers. I am extremely proud of this project and I know it will have a significant impact to the communities we serve."

The refurbishment project will take 3 years to complete. Beyond the renewal of equipment, online ticketing and a new reservation system will be implemented this year.

The Polar Bear Express connects Cochrane to the town of Moosonee, located on the James Bay Coast. It is the only all-season land link to Moosonee and provides vital transportation services. The train transports over 60,000 passengers each year. (Ontario Northland Transportation Commission)

BACK COVER TOP: MLWs at Megantic. VIA FPA-4 6762 with a very late running train 12, The Atlantic, paused for a crew change and steam generator car watering at Megantic, Quebec. A CPR 4200 series C-424 lurks off to the right, 'in the clear,' for the usually nocturnal passage of train No. 12 in January 1981. Stan Smail

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Des MLW à Mégantic. En janvier 1981, la FPA-4 6762 de VIA et le très en retard train 12, « l'Atlantic », sont arrêtés, à Mégantic, Québec, pour un changement d'équipage et un plein d'eau du générateur de vapeur. Une C-424 de la série 4200 de CP Rail est visible à la droite, laissant la voie libre pour le passage habituellement de nuit du train 12. Stan Smail

BACK COVER BOTTOM: Sundown at Trois Pistoles. VIA train 632, The St. Laurent, is near its final destination of Mont Joli, Quebec, on a beautiful July 1988 evening. The careers of the erstwhile FPA-4s is in sunset, 6773 and others in the class will be retired by 1989. Stan Smail

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Coucher de soleil à Trois-Pistoles. Par un beau soir de juillet 1988, le train 632 de VIA, le « St. Laurent », est proche de Mont-Joli, sa destination finale. La carrière dans l'Est des FPA-4 de jadis est aussi à leur crépuscule; à la fin de 1989, la 6773 et les autres locomotives de sa classe auront été mises à la retraite. Stan Smail

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.

