

- Heckman's Rogers Pass – Summer of 1899
- CN's Turcot Relocation project
- Stan's Photo Gallery
- Heritage Business Car

- J.W. Heckman au col Rogers à l'été 1899
- Projet de relocalisation du triage Turcot du CN
- Les photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire

No. 580 • SEPT./SEPT. - OCT./OCT. • 2017

CANADIAN RAIL





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/Prix de détail suggéré : \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

Heckman's Rogers Pass – Summer of 1899 / <i>J.W. Heckman au col Rogers à l'été 1899</i> , by / par Ralph Beaumont and Alan Polster	223
CN's Turcot Relocation project / <i>Projet de relocalisation du triage Turcot du CN</i> , by / par Michael Leduc and Peter Murphy	239
Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan Smaill	248
Heritage Business Car / <i>Le patrimoine ferroviaire</i>	257

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 bénévoles, 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 2017:

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, Bernard-André Genest, 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: Coming or going on June 18, 2017? Via Rail Canada's 920 is pushing train 633 westbound at Rue de Courcelle, the eastern extremity of CN's former Turcot Yard in Montreal. On Sundays, train 633 operates as a 'J' train with three locomotives, one being mid-train. The train is broken up in Ottawa with one section continuing on to Toronto.

PAGE COUVERTURE: Le 18 juin 2017, on avance ou on recule? La 920 de VIA Rail pousse le train 633, en direction ouest, à la rue De Courcelle, l'extrémité est de l'ancienne cour de triage Turcot du CN, à Montréal. Les dimanches, le train 633 circule en tant que train « J » comportant trois locomotives, l'une étant en son milieu. Le train est séparé à Ottawa et une section continue jusqu'à Toronto.

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

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



Canadian Heritage Patrimoine canadien



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

Heckman's Rogers Pass – Summer of 1899

**Adapted from the book:
Heckman's Canadian Pacific
– A Photographic Journey**

**Article by: Ralph Beaumont and Alan Polster
Photos Courtesy: Canadian Pacific
Railway Corporate Archives**

Translation: Jean-Maurice Boissard

Native Nova Scotian Joseph William Heckman was a Civil Engineer who began his career in 1880 with the federal Department of Railways and Canals. Working out of Spences Bridge, British Columbia on Andrew Onderdonk's government contract, he helped in building what was to become the Canadian Pacific Railway's transcontinental main line through the Thompson and Fraser River canyons. It was a portent of his future career that while out west on this assignment, he taught himself the art of photography.

On completion of the railway in 1885, he returned to the east and attempted to secure employment with the CPR's Engineering Department. He worked on contracts for various projects between 1888 and 1898, but the Canadian Pacific didn't seem to have a full time position for Heckman in his chosen field. However, they were about to embark on a major national project that would need someone with both a civil engineering and photography background. Possessing both, Heckman was the logical man for the job.

The CPR's western transcontinental line had been built expeditiously, and a major push was being made to turn it into a true main line. The original curves were being eased and grades lessened. Fragile wooden trestles were being replaced by stone and steel. Once small prairie and mountain communities like Regina, Moose Jaw and Calgary, were expanding to become major cities. Correspondingly their small original stations were in need of expansion to accommodate the burgeoning new traffic.

J.W. Heckman au col Rogers à l'été 1899

**Adapté du livre:
Heckman's Canadian Pacific
– A Photographic Journey**

**Un article de Ralph Beaumont et Alan Polster
Photos: gracieuseté des archives
du Chemin de fer Canadien Pacifique**

Traduction de Jean-Maurice Boissard

Natif de Nouvelle-Écosse, Joseph William Heckman débute sa carrière comme ingénieur civil en 1880 au département fédéral des Chemins de fer et des Canaux. Travaillant avec Spences Bridge, en Colombie-Britannique, sur le contrat du gouvernement d'Andrew Onderdonk, il aide à construire ce qui deviendra la ligne principale transcontinentale du chemin de fer Canadien Pacifique à travers les canyons Thompson et Fraser. C'est à cette époque dans l'Ouest qu'il commence à pratiquer la photographie, qui deviendra sa future carrière.

À l'achèvement du chemin de fer en 1885, il revient dans l'Est et tente de trouver un emploi dans les services d'ingénierie du CPR. Il travaille alors sur des contrats pour divers projets entre 1888 et 1898, mais le Canadien Pacifique ne semble pas avoir un poste à plein temps à lui offrir dans son domaine. Cependant, voulant s'engager dans un projet national majeur le CPR a besoin de quelqu'un ayant des bases en génie civil et en photographie. Possédant les deux, Heckman est l'homme tout trouvé pour ce travail.

La ligne transcontinentale occidentale du CPR avait été construite rapidement, et une impulsion majeure est donnée pour la transformer en une véritable ligne principale. Les courbes originales sont atténuées et les côtes diminuées. Les tréteaux en bois fragiles sont remplacés par de la pierre et de l'acier. Les petites communautés des Prairies et des montagnes, comme Regina, Moose Jaw et Calgary, se développent alors pour



Joseph William Heckman in 1893, five years before he began his photographic survey for the CPR. Topley Studio/Library and Archives Canada - MIKAN 3489500

Joseph William Heckman en 1893, cinq ans avant de commencer ses relevés photographiques pour le CPR. Studio Topley/Bibliothèque et Archives Canada - MIKAN 3489500

The situation was similar in the east, where a number of the CPR's lines had been acquired from predecessor companies. As with its western lines, even those constructed by the CPR itself required upgrades to accommodate heavier trains and increased traffic. All of this resulted in a nation-wide program of major improvements, but was supervised by an engineering staff headquartered in Montreal who might never see the physical projects in person.

It was decided that a photographic inventory was needed, depicting literally every bridge and station on the main lines of the railway. When Heckman was assigned this task in April of 1898, little did he realise that his first few photographs taken would herald the start of a 15 year career, spanning more than 7,000 route miles of railway, and encompassing more than 4,000 views.

Heckman's photographs were contact printed from the original 8x10 glass plate negatives, and mounted in large red leather-bound Albums. Each photograph was sequentially numbered, with 25 Albums geographically covering the transcontinental main line from Saint John, New Brunswick in the east, to Vancouver in the west. Probably due to their continued usefulness, they survived in the CPR's Engineering Department until the early 1970s, at which time they were transferred to the CPR Corporate Archives.

What is significant about the Heckman collection is that not only have the images survived to the present day, but Heckman's meticulously-kept Field Book notes remain intact as well. Through hundreds of pages and thousands of Field Book entries, we have been able to track Heckman's "Photographic Journeys" throughout his career - and of special note are the photos he took of Rogers Pass.

As could be expected, Heckman's first photos

devenir des grandes villes. En conséquence, leurs petites gares originales ont besoin d'être agrandies pour tenir compte du nouveau trafic en plein essor.

La situation est semblable à l'Est, où un certain nombre de lignes du CPR ont été acquises auprès des entreprises précédentes. Comme pour ses lignes de l'Ouest, même celles construites par le CPR lui-même nécessitent des améliorations pour supporter des trains plus lourds et une circulation accrue. Tout cela aboutit à un programme national d'améliorations majeures, qui doit être supervisé par un personnel d'ingénierie dont le siège social est situé à Montréal, lequel pourrait bien ne jamais voir en personne les projets sur place.

On décide qu'un inventaire photographique est nécessaire pour représenter fidèlement tous les ponts et les gares sur les lignes principales du chemin de fer. Lorsque Heckman est affecté à cette tâche en avril 1898, il ne se doute pas que les premières photographies qu'il avait déjà prises annonçaient le début d'une carrière de 15 ans, couvrant plus de 11 300 km (7 000 milles) de chemins de chemin de fer et plus de 4 000 points de vue.

Les photographies de Heckman sont imprimées par contact à partir des négatifs originaux sur plaque de verre 8 x10 et montées dans de grands albums en cuir rouge. Chaque photographie est numérotée séquentiellement, avec 25 albums couvrant géographiquement la ligne principale transcontinentale de Saint John, au Nouveau-Brunswick à l'Est, à Vancouver dans l'Ouest. Probablement en raison de leur utilité continue, ils ont été conservés aux Services d'ingénierie du CPR jusqu'au début des années 1970, date à laquelle ils ont été transférés aux Archives corporatives du CPR.

Ce qui est important à propos de la collection Heckman, c'est que non seulement les images ont survécu jusqu'à nos jours, mais que les notes de Heckman



Author's Photos

Heckman's photographs were contact printed, sequentially numbered, and mounted in red leather-bound volumes. The first 25 Albums covered the main line from east to west.

Les photographies de Heckman sont tirées par contact et montées dans de grands albums en cuir rouge. Les 25 premiers albums couvrent la ligne principale d'est en ouest.

after being newly appointed as photographer in 1898 encompassed eastern lines that were relatively handy to Montreal. In the Spring he photographed the Ontario & Quebec main line from Montreal to Toronto, then in July and August went on to the Owen Sound line north of Toronto, with its branches out of Orangeville, Ontario. In late Summer/early autumn he covered the Toronto to St. Thomas and Windsor main lines, ending up in November with a photographic trip on the M&O line from Montreal to Ottawa.

The year 1899 was to be the first in which he had a chance to do significant advance planning. In this era of instant internet communication, it must be remembered that every local CPR employee he was to meet along the way had to be contacted by mail or telegram. Accommodation arrangements had to be made, and trip planning involved arranging for local section hands to power their hand car, to which Heckman's special riding seat would be attached. Despite the thoroughness of his Field Books, they are silent on when and where his glass plate negatives were developed as he advanced across the country.

In Spring 1899 Heckman first covered locations on the Montreal/Toronto/Windsor main line that had been missed the previous year. But as the weather opened up, on July 4th he embarked on an extended western trip that covered the transcontinental line from west of Calgary through to Vancouver. He also encompassed a bit of Vancouver Island on this trip, and ended back in Winnipeg on September 18th.

It is during this trip that Heckman took his initial photos of scenic Rogers Pass. His mandate included the photographing of literally every station and bridge on the lines he covered, as well as most of the CPR's hotels – in this case the famous Glacier House Hotel. For Rogers Pass, Albert Canyon and Eagle Pass, the more than 50 snow sheds that protected the line also came under his purview.

Heading west, Heckman's first photograph in the area was taken on July 13th at the former Division Point of Donald, recorded as being at Mile 458. All mileages in his Field Books for this section give the distance from Vancouver, not from Montreal, and therefore the numbers descend as he heads west. He took seven photos that day, including Oldman's Creek, Quartz Creek and ending with the Beaver(mouth) station at Mile 446.5.

His Field Books then record the following photographic activity, taking 94 photos west of Beavermouth through to Revelstoke. Most were printed in the two Heckman Albums which were numbered sequentially 1199 to 1256 and 1257 to 1330. These red leather Albums covering Rogers Pass were evidently well used over the years, and had to be rebound at some distant point in the past. Since the numbering of the previous

méticuleusement conservées sur son journal de bord restent également intacts. Grâce à des centaines de pages et à des milliers d'entrées de ce journal, nous avons pu suivre les « Photographic Journeys » de Heckman tout au long de sa carrière et, en particulier, les photos qu'il a prises au col Rogers.

Comme on pouvait s'y attendre, les premières photos de Heckman, après avoir été nouvellement nommé photographe en 1898, couvrent des lignes de l'Est qui sont relativement utiles pour Montréal. Au printemps, il photographie la ligne principale de l'Ontario & Quebec de Montréal à Toronto, puis, en juillet et en août, dépasse la ligne à Owen Sound au nord de Toronto, avec ses embranchements à Orangeville, en Ontario. À la fin de l'été / début de l'automne, il couvre les lignes principales de Toronto vers St. Thomas et Windsor, terminant en novembre avec un voyage photographique sur la ligne du M&O de Montréal à Ottawa.

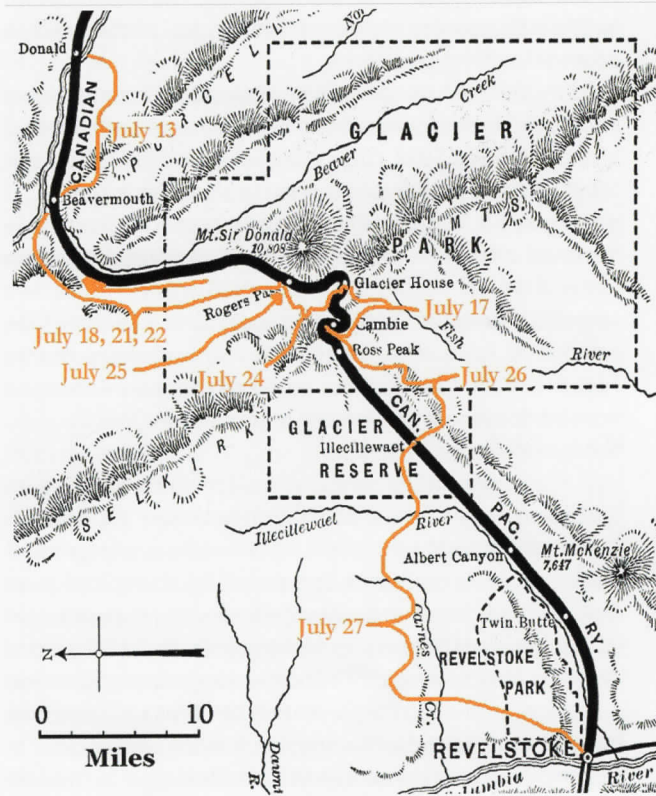
L'année 1899 sera la première où Heckman aura l'occasion de faire une planification anticipée importante. À l'ère de la communication instantanée sur Internet, il faut se rappeler qu'à cette époque, chaque employé local du CPR qu'il devait rencontrer sur son trajet devait être contacté par courrier ou par télégramme. Des dispositions devaient être prises pour l'hébergement et la planification du voyage impliquait l'organisation de « bras » aux sections locales pour propulser la draine à bras, sur laquelle le siège spécial de Heckman était installé. Malgré la minutie de ses journaux de bord, ceux-ci ne disent pas quand et où ses négatifs de plaque de verre sont développés alors qu'il progresse à travers le pays.

Au printemps 1899, Heckman reprend les emplacements sur la ligne principale Montréal / Toronto / Windsor qui avait été manqués l'année précédente. Mais comme la météo est favorable, le 4 juillet, il entreprend un voyage prolongé dans l'Ouest couvrant la ligne transcontinentale de l'ouest de Calgary jusqu'à Vancouver. Il parcourt également un peu l'île de Vancouver lors de ce voyage qui se termine à Winnipeg le 18 septembre.

C'est lors de ce voyage que Heckman prend ses premières photos du pittoresque col Rogers. Son mandat consiste à photographier pratiquement chaque gare et chaque pont sur les lignes qu'il couvre, ainsi que la plupart des hôtels du CPR - dans ce cas-ci, le célèbre hôtel Glacier House. Pour le col Rogers, le Canyon Albert et Eagle Pass, plus de 50 paravalanches qui protègent la ligne sont également sous sa responsabilité.

En direction ouest, la première photographie de Heckman dans la région est prise le 13 juillet à l'ancien point de division de Donald, enregistré comme étant au PM 458. Tous les milles dans ses journaux pour cette section donnent la distance à partir de Vancouver, et non de Montréal, et donc les nombres décroissent quand il se

Album ends at 1190, there was either a break in the numbering or eight photos were omitted from the sequence.



dirige vers l'ouest. Il prend sept photos ce jour-là, y compris à Oldman's Creek, Quartz Creek et termine par la gare de Beaver Mouth au PM 446.5.

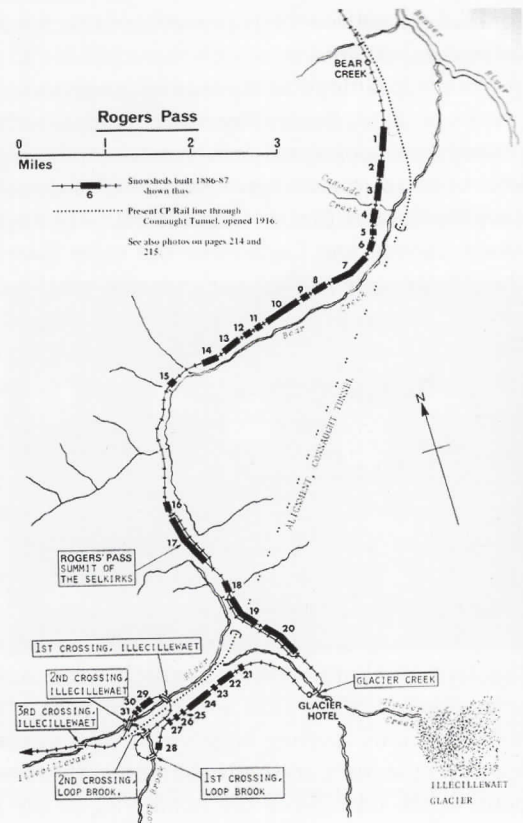
Ses journaux enregistrent ensuite l'activité photographique suivante, 94 photos à l'ouest de Beavermouth jusqu'à Revelstoke. La plupart sont tirées dans les deux albums de Heckman numérotés séquentiellement de 1199 à 1256 et de 1257 à 1330. Ces albums en cuir rouge couvrant le col Rogers ont évidemment été bien abimés au fil des ans et ont dû être reliés de nouveau à un moment dans un passé lointain. Comme la numérotation de l'album précédent se termine à 1190, soit il y a eu une pause dans la numérotation, soit huit photos ont été omises dans la séquence.

This map shows the dates and locations of Heckman's photographic activity on Rogers Pass in the summer of 1899. Map adapted from "Annotated Guide to the Transcontinental Railway-1915"

Cette carte montre les dates et les emplacements de l'activité photographique de Heckman autour du col Rogers à l'été 1899. Carte adaptée du "Annotated Guide to the Transcontinental Railway-1915"

Detailed Map of the Snow Sheds on Rogers Pass, as referred to in the daily summary of Heckman's photos.

Carte détaillée des paravalanches au col Rogers tel qu'il est indiqué dans le journal de bord des photos de Heckman.



A written summary of Heckman's itinerary is as follows:

July 17 – 12 Photos

Starting at Mile 422.6 and heading west from Glacier Creek, Heckman photographed Glacier station & hotel and on to Five Mile Creek 1st & 2nd Crossings, then ended at the Illecillewaet River 1st Crossing at Mile 419.2. This section of line included views of Snow Sheds 21 through 27 – excluding Shed 23 which possibly had been eliminated or amalgamated with its neighbour by this time. Apparently Heckman returned east at the end of the day and spent the night at Glacier House Hotel, which was his logical base of operations for the Rogers Pass series of photos. The hotel had a dark room facility for photography, which Heckman may well have used.

July 18 – 16 Photos

The next day Heckman began his photography on the east side of the pass, at Mile 427.0 from Shed 14 east of Rogers Pass station. From there he headed east to Cascade Creek (80' Arch), Bear Creek station, Cache Creek, and Stony (sic) Creek Mile 433.3. This section of line included Snow Sheds 1 through 14. There is then a three day gap, possibly due to inclement weather or other factors.

July 21 – 21 Photos

Heckman's day began where he had left off on July 18th. Starting at Mile 433.8, the east end of Stony (sic) Creek bridge, he took six photos of the bridge then headed east to Old Tank Creek, Snow Bank Creek, Cut Bank Creek, the major Surprise Creek Bridge, Raspberry Creek, Cedar Creek and Bryant's Creek. He ended the day taking pictures of Mountain Creek Bridge at Mile 437.9.

July 22 – 8 Photos

The next day was a continuation starting at Mile 438.7, the east end of the Mountain Creek bridge, and heading east to Six Mile Creek, Beaver Canyon and Creek, ending once again at Beaver(mouth) station Mile 446.5. Heckman's next day went unrecorded, but it is quite possible he used these off-days to develop negatives.

July 24 – 5 Photos

Heckman's day began at Mile 426.8, Rogers Pass station, photographing Snow Sheds 15 & 15a through 20, ending the day at the Glacier House Hotel.

July 25 – 2 Photos

With the loss of eight lives, the original Rogers Pass station had been swept away by the devastating snow slide of January 31, 1899, and Heckman took only two photos at Mile 426.8. These show the temporary station facility of two boarding cars, including a portion of the original roundhouse, as well as the repaired water tank and snow sheds beyond. The occasion was significant enough to Heckman, that he included an impression of the "Roger's Pass" postal frank in his Field Book.

At the time of Heckman's visit, the new Rogers

Voici un résumé de l'itinéraire de Heckman :

17 juillet - 12 photos

À partir du PM 422.6 et en direction ouest de Glacier Creek, Heckman photographie la gare et l'hôtel Glacier et les première et seconde traversées de Five Mile Creek, puis termine à la première traversée de Illecillewaet au PM 419.2. Cette section de la ligne comprend les paravalanches 21 à 27 - à l'exclusion du 23 qui aurait éventuellement été éliminé ou fusionné avec son voisin à cette époque. Apparemment, Heckman revient vers l'est en fin de journée et passe la nuit à l'hôtel Glacier House, qui est sa base d'opérations logique pour les séries de photos du col Rogers. L'hôtel a une chambre noire pour la photographie, que Heckman a pu utiliser.

18 juillet - 16 photos

Le lendemain, Heckman commence ses photographies sur le côté est du col, au PM 427.0 au paravalanche 14 à l'est de la gare du col Rogers. De là, il se dirige vers l'est jusqu'à Cascade Creek (une arche de 80'), Bear Creek, Cache Creek et Stony (sic) Creek au PM 433.3. Cette section de ligne comprend les paravalanches Nos 1 à 14. Il y a alors un trou de trois jours, probablement en raison de conditions climatiques ou d'autres facteurs.

21 juillet - 21 photos

La journée de Heckman commence là où il a terminé le 18 juillet. À partir du PM 433.8, à l'extrémité est du pont Stony (sic) Creek, il prend six photos du pont puis se dirige vers l'est jusqu'à Old Tank Creek, Snow Bank Creek, Cut Bank Creek, le pont principal de Surprise Creek, Raspberry Creek, Cedar Creek et Bryant's Creek. Il finit la journée en prenant des photos de Mountain Creek Bridge au PM 437.9.

22 juillet - 8 photos

Le lendemain, il poursuit à partir du PM 438.7, à l'extrémité est du pont de Mountain Creek, et en direction de l'est jusqu'à Six Mile Creek, Beaver Canyon et Creek, et termine encore une fois à la gare de Beaver (mouth), au PM 446.5. Le prochain jour de Heckman n'est pas enregistré, mais il est tout à fait possible qu'il ait utilisé cette journée pour développer des négatifs.

24 juillet - 5 photos

La journée de Heckman débute au PM 426.8, à la gare du col Rogers, photographiant les paravalanches 15 et 15a à 20, et terminant la journée à l'hôtel Glacier House.

25 juillet - 2 photos

La gare originale du col Rogers avait été balayée par une avalanche dévastatrice le 31 janvier 1899, entraînant la mort de huit personnes, et Heckman ne prend que deux photos au PM 426.8. Celles-ci montrent la gare temporaire, une installation de deux voitures pour l'embarquement, y compris une partie de la rotonde d'origine, ainsi que le réservoir d'eau réparé et les

Pass station and engine servicing facilities were being rebuilt at a location one mile to the west, in an area safer from avalanches. It is therefore quite remarkable that these rare shots made it into the Album, but fortunate for us in that they are the only ones known of the temporary station. It appears that Heckman never did photograph the new station, perhaps because it was newly-built and an inventory photograph was not required. Returning to his July 25th photographs, the weather appears to have been quite overcast which may have contributed to the lack of views taken that day.

July 26 – 22 Photos

The next day was very productive, starting at Mile 418.8 and heading west. There were many bridges and Heckman separately photographed the Illecillewaet 2nd and 3rd Crossings, then on to Cougar Creek, Ross Peak, the 4th, 5th, 6th, 7th, 8th & 11th Illecillewaet Crossings, and ending the day at Illecillewaet Station, Mile 407.0. Note that the missing Illecillewaet Crossing numbers probably indicate that these bridges had already been filled or bypassed. This section of line included Snow Sheds 29 through 37.

July 27 – 8 Photos

The weather had improved immensely and Heckman started at Mile 403.5, photographing the Illecillewaet 12th Crossing. He then continued west to shoot Albert Canyon “from the Lookout” and Albert Canyon station, Moose Creek, Twin Butte Creek, Greely Creek, and Illecillewaet 13th Crossing, ending his day at Revelstoke Mile 379.4. He didn't take his pictures of Revelstoke station and its adjacent hotel until the next day, July 28th.

From there Heckman continued his detailed inventory of the main line all the way to Vancouver, arriving August 22nd. He then visited Victoria and Vancouver Island, photographing the “New Parliament Building” and returning to the mainland by August 30th. He apparently stayed in Vancouver photographing facilities there until September 7th, but was back on Rogers Pass getting more views of the Stoney Creek bridge on September 9th. From there he went by CPR steamship south to East & West Robson, Trail, Rossland and ending in Nelson on September 14th. By September 18th Heckman records taking two photos of the Winnipeg station, and he was heading back east by that time.

Thus ended Heckman's first, and most complete, coverage of Rogers Pass. His Field Books indicate that he took western trips to Victoria and Vancouver Island every year through to 1912, meaning that he traveled over the Pass at least twice each year. Only a few times did he take further pictures however, such as in 1901 and 1906 when his itineraries state that he stayed in the Glacier Hotel, in the latter year riding by hand car down the western slope of

paravalanches derrière. L'occasion est assez importante pour Heckman pour qu'il inclut dans son journal un tampon postal du col Rogers.

Au moment de la visite de Heckman, la nouvelle gare du col Rogers et les remises des locomotives sont reconstruites à un mille à l'ouest, dans une zone moins sujette aux avalanches. Il est donc tout à fait remarquable que ces prises rares se retrouvent dans l'album, ce qui est heureux pour nous car elles sont les seuls témoins de la gare temporaire. Il semble que Heckman n'ait jamais photographié la nouvelle gare, peut-être parce qu'elle était nouvellement construite et qu'une photographie d'inventaire n'était pas requise. En revenant à ces photographies du 25 juillet, le temps semble avoir été assez couvert, ce qui peut expliquer le manque de photos prises ce jour-là.

26 juillet – 22 photos

Le lendemain sera très productif, à partir du PM 418.8 et en direction ouest. Il y a de nombreux ponts et Heckman photographie séparément les 2e et 3e traversées d'Illecillewaet, puis à Cougar Creek, Ross Peak, les 4e, 5e, 6e, 7e, 8e et 11e passages sur l'Illecillewaet, et finit la journée à la gare d'Illecillewaet, au PM 407.0. Notez que les numéros manquants des traversées de Illecillewaet indiquent probablement que ces ponts ont déjà été comblés ou contournés. Cette section de ligne comprend les paravalanches 29 à 37.

27 juillet – 8 photos

La météo s'étant énormément améliorée, Heckman commence au PM 403.5, photographiant la 12e traversée de Illecillewaet. Il continue ensuite à l'ouest pour prendre l'Albert Canyon « depuis le belvédère », la gare, Moose Creek, Twin Butte Creek, Greely Creek et le 13e passage sur l'Illecillewaet, terminant sa journée à Revelstoke au PM 379.4. Il ne prend pas de photos de la gare de Revelstoke et de son hôtel adjacent avant le lendemain, 28 juillet.

De là, Heckman continue son inventaire détaillé de la ligne principale jusqu'à Vancouver, arrivant le 22 août. Il visite ensuite Victoria et l'île de Vancouver en photographiant le « New Parliament Building » et revient sur le continent le 30 août. Il reste apparemment à Vancouver pour photographier les installations jusqu'au 7 septembre, mais il retourne au col Rogers pour prendre plus de photos sur le pont Stoney Creek le 9 septembre. De là, il voyage sur un navire à vapeur du CPR au sud vers East & West Robson, Trail, Rossland et arrive à Nelson le 14 septembre. Le 18 septembre, Heckman prend deux photos de la gare de Winnipeg et retourne alors vers l'est.

Ainsi, se termine la première et la plus complète couverture du col Rogers par Heckman. Ses journaux indiquent qu'il effectuera des voyages dans l'Ouest à Victoria et sur l'île de Vancouver chaque année jusqu'en

the pass and continuing west through Albert Canyon to Revelstoke. Although photos were taken on these trips, few other than those at Glacier House appear to have been printed in the Albums.

The new Connaught Tunnel was completed in 1916, a year after Heckman ceased employment with the CPR. Leaving the original main line on the east approach near Bear Creek station (west of Stoney Creek), it was rejoined on the western slope just past the Illecillewaet 2nd Crossing. In doing so it bypassed the full ascent to the Rogers Pass summit, reducing the climb by 169 metres (553 feet). While “The Loop” on the western slope was scenic, it was a definite operational obstacle. The new tunnel eliminated more than four miles of track, seven complete circles of curvature, and the long term necessity of maintaining the 31 snow sheds in that stretch of the pass.

The Connaught Tunnel of course also spelled the immediate doom of Rogers Pass station as a major staging area for helper engines, and foreshadowed the decline of the Glacier House Hotel. With its location now remote from the railway, the hotel struggled on with a horse drawn omnibus connection, but was eventually closed in 1925 and torn down in 1929.

Despite this, the line on each side of the tunnel was still a scenic masterpiece, and remains so today. Fortunately the story of Rogers Pass as a major transportation route did not end with the railway. The Trans-Canada Highway was completed over the pass in 1962, which again opened up the scenic vistas to the gaze of admiring motorists, and heralded a new generation of tourism.

The Rogers Pass National Historic Site was created by Parks Canada in 1971, and the railway's heritage is commemorated in a number of ways. The Visitor Centre at the pass summit is situated approximately where the last version of the CPR roundhouse was located. Period photos and a huge scale model commemorate the railway heritage of the area.

The line down the west slope of the pass is now the site of the “1885 Trail”, and a hike from the Illecillewaet Campground along the old railway grade leads to the remains of the historic Glacier House Hotel. Further along the trail are two sets of majestic stone piers, remnants of “The Loop” that Heckman had photographed when the bridges were still of timber construction, its grade twisting up from the Illecillewaet and across Five Mile Creek, now known as Loop Brook.

The history of the area is therefore well preserved, and Heckman's unique photos add a page to the historical record. As Heckman had intended, the photographs provide an almost complete inventory of the Rogers Pass line and are a major boon for historians studying the pre-Connaught Tunnel period. For rail fans and modellers, the

1912, ce qui signifie qu'il a parcouru le trajet au moins deux fois par an. À quelques reprises, il a pris d'autres photos, comme par exemple en 1901 et en 1906, son journal faisant état du fait qu'il est resté à l'hôtel Glacier House, pendant la dernière année où il descendait le versant ouest du col à bord d'une draine, en continuant vers l'ouest par l'Albert Canyon jusqu'à Revelstoke. Bien que des photos aient été prises lors de ces voyages, peu de celles du Glacier House semblent avoir été imprimées dans les albums.

Le nouveau Tunnel Connaught est achevé en 1916, un an après que Heckman ait cessé son emploi avec le CPR. La nouvelle ligne, quittant le tracé original sur l'approche est près de la gare de Bear Creek (à l'ouest du ruisseau Stoney), le rejoint sur le versant ouest, juste après le 2e passage de Illecillewaet. Ce faisant, elle contourne l'ascension complète du sommet du col Rogers, réduisant ainsi la montée de 169 mètres (553 pieds). Alors que The Loop sur la pente ouest était pittoresque, c'était définitivement un obstacle opérationnel. Le nouveau tunnel élimine plus de 6,4 km (4 milles) de voies, sept cercles complets de virages et la nécessité à long terme de maintenir les 31 paravalanches dans cette partie du passage.

Le tunnel de Connaught, bien sûr, a également provoqué la déchéance immédiate de la gare de col Rogers en tant que dépôt des locomotives auxiliaires, et le déclin de l'hôtel Glacier House. Maintenant trop éloigné du chemin de fer, l'hôtel lutte quelque temps avec une liaison par omnibus hippomobile, mais ferme finalement en 1925 et est détruit en 1929.

Malgré cela, la ligne de chaque côté du tunnel était encore un chef-d'œuvre pittoresque, et le demeure aujourd'hui. Heureusement, l'histoire du col Rogers en tant que voie de transport majeure ne s'est pas terminée avec le chemin de fer. La route transcanadienne achevée sur le col en 1962, ouvre encore des perspectives panoramiques au regard des automobilistes admiratifs et annonce une nouvelle génération de tourisme.

Le lieu historique national du col Rogers est créé par Parcs Canada en 1971 et l'héritage du chemin de fer y est commémoré de plusieurs façons. Le Centre d'information au sommet du col est situé approximativement là où se trouvait la dernière version de la rotonde du CPR. Des photos d'époque et un modèle à grande échelle commémorent le patrimoine ferroviaire de la région.

La ligne sur le versant ouest du passage est maintenant le site du « sentier 1885 », et une randonnée du camping Illecillewaet le long de l'ancienne voie ferrée mène aux restes de l'hôtel historique Glacier House. Plus loin, le long de la piste, se trouvent deux ensembles de majestueux quais en pierre, des restes de The Loop que Heckman avait photographié lorsque les ponts étaient

pictures provide fascinating detail of the bridges and buildings on one of Canada's most scenic stretches of railway.

About the Authors:

Ralph Beaumont;

Author of Heckman's Canadian Pacific – A Photographic Journey, and author/publisher of numerous Canadian railway and local history books

Alan Polster;

Cultural resource manager (retired) for Mt. Revelstoke & Glacier National Parks, Parks Canada, and the Rogers Pass National Historic Site

The Heckman Rogers Pass Photographs

Although Heckman's itinerary on Rogers Pass somewhat jumped from location to location, the following photos are presented in geographic order from east to west – just as they are numbered and presented in the Heckman Albums.

We have tried to use photographs that are not produced in the recent book, Heckman's Canadian Pacific – A Photographic Journey. However a couple previously published views have been included for the sake of geographic continuity, and to ensure there is at least one representative photo from each day of Heckman's coverage.



encore construits en bois, la voie serpentant depuis Illecillewaet et à travers le Five Mile Creek, maintenant connu sous le nom de Loop Brook (Ruisseau Loop).

L'histoire de la région est donc bien conservée, et les photos uniques de Heckman ajoutent une page aux archives historiques. Comme il l'avait prévu, les photographies fournissent un inventaire presque complet de la ligne du col Rogers et constituent une aubaine majeure pour les historiens qui étudient la période pré-Connaught Tunnel. Pour les amateurs de chemins de fer et les modélistes, les images fournissent des détails fascinants sur les ponts et les bâtiments sur l'un des chemins de fer les plus pittoresques du Canada.

À propos des auteurs :

Ralph Beaumont;

Auteur de Heckman's Canadian Pacific – A Photographic Journey, et auteur/éditeur de plusieurs ouvrages sur les réseaux ferroviaires canadiens et sur l'histoire locale.

Alan Polster;

Directeur de la gestion des ressources culturelles (Retraité) – Parcs nationaux du Mont-Revelstoke et des Glaciers – Parcs Canada et du lieu historique national du col Rogers.

Les photographies d'Heckman au col Rogers

Bien que l'itinéraire de Heckman au col Rogers ait quelque peu sauté d'un endroit à l'autre, les photos suivantes sont présentées dans un ordre géographique d'est en ouest - tout comme elles sont numérotées et présentées dans les albums de Heckman.

Nous avons essayé d'utiliser des photographies qui ne figurent pas dans le livre récent Heckman's Canadian Pacific - A Photographic Journey. Cependant, un certain nombre de vues publiées précédemment ont été incluses dans l'intérêt de la continuité géographique et pour s'assurer qu'il y ait au moins une photo représentative de chaque jour de couverture de Heckman.

Mile 446.5 - Photo 1179 - Beaver (sic Beavermouth) - 13 July 1899

As its name implies, Beavermouth is at the mouth of the Beaver River, where it enters the Columbia, and the start of the climb up Rogers Pass. Heckman's Field Book refers to this station just as "Beaver", and it was sometimes listed in time tables as two words "Beaver Mouth". A note in Heckman's Field Book tells us that Thomas Harvey was the local Section Foreman, whose men helped power his hand car on this section of line.

PM 446.5 - Photo 1179 - Beaver (sic Beavermouth) - 13 juillet 1899

Comme son nom l'indique, Beavermouth (NdT : littéralement la bouche du castor) est situé à l'embouchure de la rivière Beaver, où elle entre dans la Colombie-Britannique et du début de la montée du col Rogers. Le journal de Heckman's fait référence à cette gare juste comme « Beaver », et elle est parfois répertoriée dans les horaires en deux mots « Beaver Mouth ». Une note dans le journal de Heckman nous dit que Thomas Harvey était le contremaître de la section locale, dont les hommes manœuvraient la draine sur cette partie de la ligne.



Mile 419.7 - Photo 1270 - Five Mile Creek 2nd Crossing - 17 July 1899

Using the Glacier House Hotel as a base, Heckman's first day of photography was immediately to the west of the hotel. This is a well known angle used by photographers, and Heckman climbed the slope to get this panorama of "The Loop" with its three levels of rail line. The bridge in the foreground spans Five Mile Creek, later renamed Loop Brook. Straight ahead of the bridge is Cambie Siding, and to the left on the opposite mountain slope are Snow Sheds 29, 30 and 31 - the latter two by this time having been combined into one structure. Gigantic stone piers soon replaced the wooden trestle of Heckman's photo, and today the Trans Canada Highway runs just to the left of the former rail line.

PM 419.7 - Photo 1270 - Le 2e passage sur Five Mile Creek - 17 juillet 1899

En utilisant l'hôtel Glacier House comme base, la première journée de photographie de Heckman se passe immédiatement à l'ouest de l'hôtel. C'est une prise de vue bien connue utilisée par les photographes, et Heckman a grimpé la pente pour obtenir ce panorama de The Loop avec ses trois niveaux de ligne de chemin de fer. Le pont au premier plan passe sur Five Mile Creek, plus tard renommé Loop Brook. Juste devant le pont, se trouve la voie d'évitement Cambie, et à gauche sur la pente de la montagne opposée, on aperçoit les paravalanches 29, 30 et 31 - les deux derniers étant combinés dans une seule structure. Des plateformes gigantesques de pierre ont rapidement remplacé le chevalet en bois de la photo de Heckman, et aujourd'hui, la route transcanadienne s'étend juste à gauche de l'ancienne ligne ferroviaire.



Mile 422.6 - Photo 1261 - Glacier Creek With Hotel Beyond - 17 July 1899

Heckman most certainly used the Glacier House Hotel as his base of operations for the eleven days spent photographing Rogers Pass and down the Albert Canyon to Revelstoke. His Field Book notes that this trestle was 1188 feet long, and he returned in 1906 to photograph the new stone culvert that replaced it. As was the custom, this new photo is pasted over the original in the Album to show that a structure had been replaced. Heckman also took photos of the Glacier House Hotel and returned at least twice to photograph its extensions and additions. The new stone bridge and remains of the hotel are featured landmarks on Parks Canada's "1885 Trail" that follows along the old rail line.

PM 422.6 - Photo 1261 - Glacier Creek avec l'hôtel en arrière-plan - 17 juillet 1899

Heckman a certainement utilisé l'hôtel Glacier House comme base d'opérations pour les onze jours passés à photographier le col Rogers et en descendant le Albert Canyon à Revelstoke. Son journal note que ce pont en chevalet avait 1188 pieds de long (362 m), et il reviendra en 1906 pour photographier le nouveau pont en pierre qui l'a remplacé. Comme c'était l'usage, cette nouvelle photo est collée sur l'originale dans l'Album pour montrer qu'une structure a été remplacée. Heckman a également pris des photos de l'hôtel Glacier House et est retourné au moins deux fois pour photographier ses agrandissements et ajouts. Le nouveau pont en pierre et les restes de l'hôtel sont des repères marquants sur le « sentier 1885 » de Parcs Canada qui suit l'ancienne ligne ferroviaire.



Mile 431.7 - Photo 1226 - Bear Creek Station - 18 July 1899

For Heckman's second day of photography, he jumped across the pass to its eastern slope near Cascade Creek. Bear Creek was the first station and water tank west of Beaver mouth, a lonely train order office on the eastern slope of the pass. It is just west of here that the Snow Sheds begin to appear, Shed 1 being at Mile 430.8. His Field Book records that William Williamson was the station agent at Bear Creek, and generations of his descendants maintained the family tradition of railroading in Revelstoke.

PM 431.7 - Photo 1226 - Gare de Bear Creek - 18 juillet 1899

Pour son deuxième jour de photographie, Heckman, passe le col et va sur sa pente orientale près du ruisseau Cascade. Bear Creek était la première gare et réservoir d'eau à l'ouest de Beaver mouth, un bureau solitaire de contrôle des trains sur le versant oriental du col. C'est juste à l'ouest que les paravalanches commencent à apparaître, le No 1 étant au PM 430.8. Son journal indique que William Williamson était l'agent de la station à Bear Creek, et des générations de ses descendants ont maintenu la tradition familiale du chemin de fer à Revelstoke.

**Mile 429.75 – Photo 1228
– Cascade Creek and
West End of Snow Shed 3
– 18 July 1899**

The original wooden trestle at Cascade Creek had just been replaced by this 80' arched stone structure. This portion of the original route has now been bypassed by the Connaught Tunnel line, but the stone bridge still exists along the abandoned right of way.



PM 429.75 – Photo 1228 – Cascade Creek et l'extrémité est du paravalanche 3 – 18 juillet 1899

Le pont en chevalet en bois original de Cascade Creek vient d'être remplacé par cette structure arquée de 24 m (80 pieds) en pierre. Cette partie de l'itinéraire original est maintenant contournée par la ligne du tunnel Connaught mais le pont de pierre existe toujours le long de l'emprise abandonnée.

Mile 429.3 - Photo 1232 – Snow Shed 4 – 18 July 1899

Snow Shed 4 was immediately west of Cascade Creek, and it is possible that the track to the left was a temporary siding used when building the stone arch culvert seen in Photo 1228.

PM 429.3 - Photo 1232 – Paravalanche 4 – 18 juillet 1899

Le paravalanche 4 était immédiatement à l'ouest de Cascade Creek, et il est possible que la voie à gauche soit une déviation temporaire utilisée lors de la construction du ponceau en pierre, vu dans la photo 1228.





Mile 434.3- Photo 1215 - Old Tank Creek - 21 July 1899

Large by eastern standards, the wooden bridge at Old Tank Creek paled in comparison to the three major structures on the east slope of the pass. This bridge was just west of the Mountain Creek bridge at Mile 438.7, and Surprise Creek bridge at Mile 435.1. Just a mile ahead was the iconic Stoney Creek Bridge.

PM 434.3- Photo 1215 - Old Tank Creek - 21 juillet 1899

Impressionnant selon les normes de l'Est, le pont de bois de Old Tank Creek paraît léger par rapport aux trois structures principales sur le versant est du col. Ce pont était juste à l'ouest du pont de Mountain Creek au PM 438.7 et du pont Surprise Creek au PM 435.1, à peine un mille avant l'emblématique pont de Stoney Creek.

Mile 433.3 - Photo 1223 - Stoney Creek Bridge - 21 July 1899

Heckman took many pictures of Mountain Creek, Surprise Creek and Stoney Creek bridges, which were the largest on the pass. These have been featured in the book Heckman's Canadian Pacific and therefore a previously unpublished shot of Stoney Creek is presented here.

PM 433.3 - Photo 1223 - Pont de Stoney Creek - 21 juillet 1899

Heckman prend plusieurs photos des ponts Mountain Creek, Surprise Creek et Stoney Creek, qui sont les plus importants sur le passage. Ceux-ci sont présentés dans le livre Heckman's Canadian Pacific et, par conséquent, une photo inédite de Stoney Creek est présentée ici.





Mile 444.4 – Photo 1199 – Hell's Gate, Beaver Canyon – 22 July 1899

This impressive stone wall was originally a wooden trestle in the Beaver Canyon, and therefore warranted attention from Heckman's camera. His Field Book makes note of the other "Hell's Gate" on the CPR line through the Fraser River canyon. This alignment through the Beaver River canyon was inundated when Kinbasket Lake Dam was created by the Mica Dam in the early 1970s, but the grade is still visible when the lake level is lowered.

PM 444.4 – Photo 1199 – Hell's Gate, Beaver Canyon – 22 juillet 1899

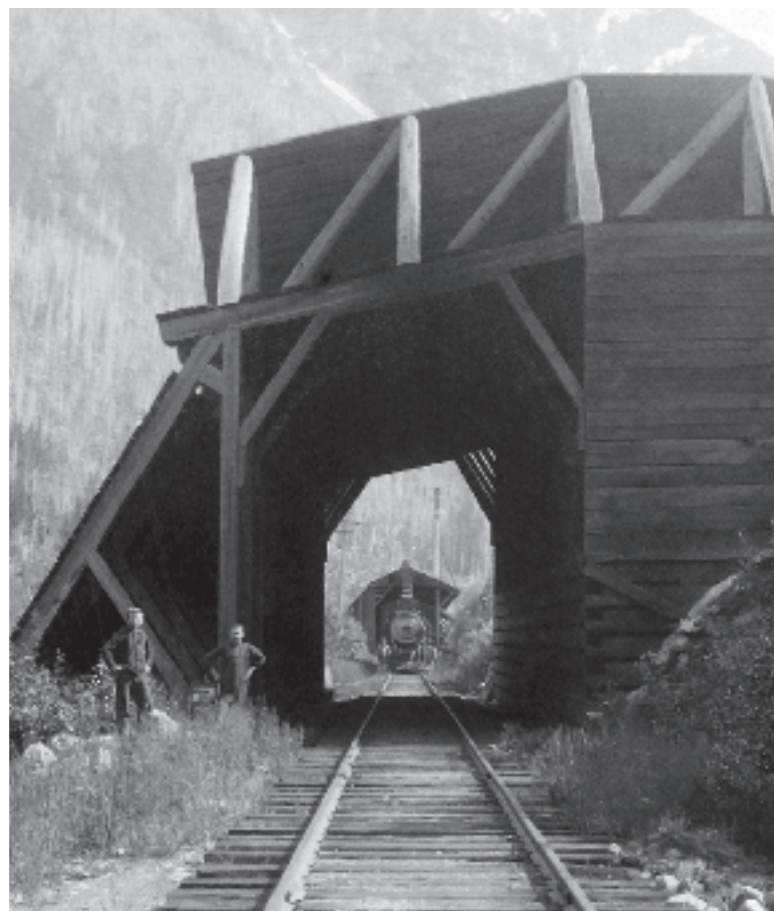
Cet impressionnant mur de pierre était à l'origine un chevalet en bois dans le Beaver Canyon, et a donc justifié l'attention de la caméra de Heckman. Dans son journal il note l'autre Hell's Gate sur la ligne du CPR à travers le canyon du fleuve Fraser. Cet alignement à travers le canyon de la rivière Beaver a été inondé lorsque le lac Kinbasket a été créé par le barrage de Mica au début des années 1970, mais le tracé est encore visible lorsque le niveau du lac est abaissé.

Mile 426.4 – Photo 1257 - Snow Sheds 15 & 15A - 24 July 1899

Heckman began his day on July 24th photographing these two sheds near the top of the pass. His Field Book records the engine as Consolidation #317, in charge of engineer W.J. Armstrong.

PM 426.4 – Photo 1257 – Paravalanches 15 et 15A - 24 juillet 1899

Heckman commence sa journée du 24 juillet à photographier ces deux paravalanches près du sommet du col. Son journal indique la locomotive comme étant la Consolidation n° 317, conduite par W.J. Armstrong.





**No Mileage – Photo 1260 – Snow Shed 20
– 24 July 1899**

This shot of Snow Shed 20, with Shed 19 in the distance, was the last of five photos taken by Heckman on July 24th. A “Summer Track” was run outside some of the sheds on the western slope so that tourists could view the scenery, which would otherwise have been obscured in the confines of the smoky snow sheds. The trains would be rerouted into the sheds for protection from avalanches in the winter. These snow sheds were almost immediately east of the Glacier House Hotel, and fragment remains of them can still be seen on the hillside above the Illecillewaet Campground.

Pas de repère kilométrique – Photo 1260 – Paravalanche 20 – 24 juillet 1899

Cette vue du paravalanche 20, avec le 19 au loin, est la dernière des cinq photos prises par Heckman le 24 juillet. Une « voie d'été » a été construite à l'extérieur de certains paravalanches sur le versant ouest afin que les touristes puissent voir le paysage, qui autrement aurait été obscurci lors de la traversée des paravalanches enfumés. Les trains étaient dirigés dans les paravalanches en hiver pour se protéger des avalanches. Ces abris étaient situés presque à côté à l'est de l'hôtel Glacier House, et des fragments de ceux-ci peuvent encore être vus sur le flanc d'une colline au-dessus du camping Illecillewaet.



**Mile 426.8 – Photo 1238 – Roger's Pass Temporary
Station – 25 July 1899**

The station at Roger's Pass was devastated by an avalanche just the previous January 31st and this view shows the temporary replacement station, comprising two boarding cars fitted up as a telegraph office and freight/baggage shed. To the left is the roundhouse, and all these facilities were in the process of being moved a mile to the west in area less prone to avalanches. It is unknown why this photo of a temporary facility would have made it into the Album, and it doesn't appear that Heckman ever took photos of the new permanent station.

**PM426.8 – Photo 1238 – La gare temporaire du col Rogers
– 25 juillet 1899**

La gare du col Rogers a été dévastée par une avalanche juste le 31 janvier précédent et cette vue montre la gare de remplacement temporaire, comprenant deux voitures d'embarquement montées comme bureau du télégraphe et entrepôt de marchandises / bagages. À gauche, la rotonde, et toutes ces installations sont en train d'être déplacées un mille vers l'ouest dans une zone moins sujette aux avalanches. On ne sait pas pourquoi cette photo d'une installation temporaire se trouve dans l'Album, et il ne semble pas que Heckman ait déjà pris des photos de la nouvelle gare permanente.

Mile 418.8 – Photo 1274 – 2nd Crossing Illecillewaet – 26 July 1899

This photo is a continuation of Heckman's first day of photography, and he is now heading west from Glacier House. By this time the wooden trestle has had its centre portion replaced by steel, and its approaches are in the process of being filled. It was just west of here that the new Connaught Tunnel would rejoin the main line, eliminating this bridge after 1916.

PM 418.8 – Photo 1274 – 2e passage sur l'Illecillewaet – 26 juillet 1899

Cette photo est la suite du premier jour de photographie de Heckman, et il se dirige maintenant vers l'ouest depuis le Glacier House. À ce moment-là, la travée en bois a été remplacée par une partie centrale en acier, et ses approches sont en cours de remplissage. C'est juste à l'ouest d'ici que la ligne du nouveau tunnel de Connaught rejoindra la ligne principale, éliminant l'usage de ce pont après 1916.



Mile 417.6 – Photo 1276 - Cougar Creek – 26 July 1899

The bridge and tank at Cougar Creek were just a mile west down the line from Photo 1274. A modern steel bridge now spans the river at this location.

PM 417.6 – Photo 1276 - Cougar Creek – 26 juillet 1899

Le pont et le réservoir de Cougar Creek se trouvaient à seulement un mille de la photo 1274 en descendant. Un pont en acier moderne franchit maintenant la rivière à cet endroit.

Mile 410.25 – Photo 1289 – Bridge 410G with Mogul 408 – 26 July 1899

Debris washed down the mountainsides was a constant source of irritation, jamming against trestle piers and threatening to wash away the structures. On a priority basis, all such bridges were being replaced by stone or steel structures that wholly spanned these mountain watercourses. Here, Heckman has photographed a maintenance train sent to clear the channel of this unnamed stream.

PM 410.25 – Photo 1289 – Pont 410G avec la Mogul 408 – 26 juillet 1899

Les débris arrachés sur les flancs de la montagne étaient une source constante de problème, se bloquant contre les piliers et menaçant alors d'emporter les structures. Sur une base prioritaire, tous ces ponts étaient remplacés par des structures en pierre ou en acier qui emjambaient entièrement ces cours d'eau de montagne. Ici, Heckman a photographié un train d'entretien envoyé pour nettoyer le passage de ce ruisseau sans nom.

**Mile 386.4 – Photo 1301 – Greeley (sic Greely) Creek – 27 July 1899**

At Greeley Creek we are leaving Albert Canyon and are well on our way to Revelstoke, which under the mileage system used by Heckman was at Mile 379.4. Although it couldn't have been very old, the mill looks disused as it is windowless and the water flume has collapsed.

**PM 386.4 – Photo 1301 – Greeley (sic Greely) Creek – 27 juillet 1899**

À Greeley Creek, nous quittons Albert Canyon et sommes en route pour Revelstoke, qui, selon le système de kilométrage utilisé par Heckman, était au PM 379.4. Bien qu'il n'ait pas été très vieux, le moulin semble négligé car il est sans fenêtre et le canal d'eau s'est effondré.

CN's Turcot Relocation Project

By Michael Leduc and Peter Murphy

French Version: Denis Vallières

The name Turcot has different meanings to different people, depending on who you are. It is named after Philippe Turcot (1791-1861) a merchant of St. Henri Village, who owned the land. The Grand Trunk Railway purchased 320 acres (130 hectares) in 1903 adjacent to its mainline between Montreal and Lachine.

To those Montrealers wedded to their automobile, it is a highway interchange built during the pre-Expo 67 construction blitz. To those interested in railways, particularly in and around Montreal, it was hallowed ground at the foot of Decarie Boulevard.

For over one hundred years the area known as Turcot was synonymous with the railways. It was the Grand Trunk Railway of Canada that built the locomotive roundhouse, facilities and yard that eventually stretched over a distance of two miles. In 1923 the GTR became a constituent company of Canadian National Railways. The CNR continued to use it for nearly another eight decades, although the face of Turcot changed considerably along with the railway's requirements.

Turcot was located below the Saint-Jacques escarpment, which is a 20 to 30 metre-high geological feature, oriented south west in Montreal's west-end sector known as Notre Dame de Grace. The yard extended from St. Remi Street in the east to the overpass near Ville St. Pierre in the west. In the east end of Turcot were the GTR roundhouse, offices, shops and other locomotive facilities. From there the classification yard which could accommodate over 2000 cars extended to the west throat of the yard that was designated Turcot West.

Turcot West was originally named Montreal West by the GTR and was 4.06 miles from Bonaventure Station. Its station was a small wooden structure having a waiting room and an operator's bay window, just about at the foot of Brock Avenue in Montreal West. It saw passenger service from about 1880 through to April 1931. In later years, in addition to being the western limit of the Turcot complex, it was where the line through to Lachine (formerly the Montreal and Lachine Rail-Road) branched off from CNR's main line west. Between 1935 and 1961, Turcot West was the start of the L'Assomption subdivision that ran to Joliette. (This followed the CNR abandonment of the original GTR alignment of the main line between Ballantyne and Dorval. In 1961, the CNR returned to the original GTR when it lifted the main line track it had built

Projet de relocalisation du triage Turcot du CN

Par Michael Leduc et Peter Murphy

Version française de Denis Vallières

Le nom de Turcot n'a pas la même signification pour tous, cela dépend qui vous êtes. Le nom de l'endroit fait référence à Philippe Turcot (1791-1861), propriétaire des lieux et marchand du village Saint-Henri. En 1903, le chemin de fer Grand Trunk (GTR) y acquiert 320 acres (130 hectares) adjacents à sa voie principale entre Montréal et Lachine.

Pour les automobilistes montréalais, c'est un échangeur autoroutier construit durant le blitz qui a précédé l'Expo 67. Pour ceux qui s'intéressent au chemin de fer, particulièrement dans la région métropolitaine, c'est un lieu sacré situé au sud du boulevard Décarie.

Durant plus de cent ans, cet espace connu sous le nom de Turcot sera dédié au chemin de fer. Le GTR y construit une rotonde pour ses locomotives, diverses installations et un triage s'étirant sur une distance de deux milles (3,2 km). En 1923, le GTR devient une partie intégrante du chemin de fer Canadien National (CNR). Ce dernier continuera d'utiliser ces installations durant près de huit décennies. Au cours des ans, l'aspect des lieux changera considérablement en fonction des exigences ferroviaires.

Turcot est situé au pied de l'escarpement Saint-Jacques d'une hauteur variant de 20 à 30 mètres, dans un axe sud-ouest/nord-est dans le secteur ouest de Montréal connu sous le nom de Notre-Dame-de-Grâce. Le triage s'étend de la rue Saint-Rémi, à l'est, jusqu'au saut-de-mouton près de Ville Saint-Pierre, à l'ouest. Quant à la rotonde, l'édifice administratif, les ateliers et autres installations pour les locomotives, ils sont situés à l'extrémité est de Turcot. La cour de triage qui peut traiter 2000 wagons s'étend vers la convergence ouest identifiée Turcot West.

À l'origine, Turcot West, situé à 4.06 milles (6,53 km) de la gare Bonaventure, est nommé Montreal West par le GTR. Sa gare est constituée d'un petit bâtiment de bois ayant une salle d'attente et un espace avec une fenêtre en saillie pour l'opérateur. Elle est située approximativement au pied de l'avenue Brock à Montréal-Ouest. Elle dessert des passagers de 1880 à avril 1931. Plus tard, en plus d'être la limite ouest du complexe Turcot, elle est aussi l'endroit où la ligne qui traverse Lachine (autrefois le Montreal and Lachine Rail-Road) se détache de la ligne principale en direction ouest du CNR. De 1935 à 1961, Turcot West fut le début de la subdivision L'Assomption qui mène à Joliette.

MONTREAL (Bona. Stn.), LACHINE, STE. ANNES, VAUDREUIL, COTEAU, VALLEYFIELD, OTTAWA AND TORONTO

Table with columns for stations (Montreal, Lachine, Ste. Annes, Vaudreuil, Coteau, Valleyfield, Ottawa, Toronto) and rows for train numbers and times. Includes a 'REFERENCE MARKS - RENVOIS' section at the bottom.

This timetable dated January 11, 1931 may well be the last public timetable which shows Montreal West as a CNR commuter stop. Michael Leduc collection

Cet horaire, daté du 11 janvier 1931, serait le dernier qui indique Montreal-West comme arrêt pour le train de banlieue du CNR. Collection Michael Leduc.

between Lachine and Dorval in 1888. For more information see the May-June 1961 issue of CRHA News Report which can be consulted on the web by using the search term 'Canadian Rail Index.'

Subdivision re-organizations resulted in the location being renamed Turcot Ouest. By this time it was 6.2 miles from Montreal's Central Station. With the physical station at Turcot Ouest gone, it became an operating point in employee timetables. With the Lachine Spur all but gone, Turcot West had lost most of its significance.

Turcot Yard was constrained at both its east and

(Ceci a fait suite à l'abandon par le CNR du tracé original de la voie du GTR entre Ballantyne et Dorval. En 1961, le CNR revint à ce tracé après avoir enlevé la voie principale qu'il avait construite entre Lachine et Dorval en 1888. Pour plus d'information référez au numéro de mai-juin 1961 du « CRHA News Report » qui peut être consulté sur l'Internet en utilisant les mots-clés « Canadian Rail Index ».)

Suite à la réorganisation de la subdivision, l'endroit est renommé Turcot Ouest. Il est situé à 6.2 milles (10 km) de la Gare Centrale de Montréal. Avec la disparition de la gare locale, le site devient simplement

west-ends. To the north was the Saint-Jacques escarpment, to the south was Notre Dame Street and the Lachine Canal. The CNR last expanded the yard in 1951. To cope with increasing traffic and improve the efficiency of its Montreal operations, CN opened its new Montreal Yard (now called Taschereau Yard) for freight traffic in 1961. Equipped with a hump and diesel maintenance shop, it took over most of the former functions at the Turcot Yard, which looked quite forlorn by the mid-1960s.

A major road building project by Transport Québec (TQ) prior to the Expo 67 World Exhibition changed the face of Turcot forever. A major elevated road interchange, dubbed 'spaghetti junction,' was constructed of concrete in the vicinity of the old CNR roundhouse to interchange Route 15 north-south and Route 20 east-west. Two separate parallel highways were constructed (eastbound and westbound) as Provincial Route 20 through the yard. The CN three track mainline was located between the two highway lanes, while a fourth Turcot holding track for main line freights was also retained elsewhere.

In the late 1960s a revival at Turcot Yard took place. Faced with growing piggy-back and container traffic, it was converted into an intermodal terminal. Eventually, as traffic increased, the yard became congested again and container traffic moved over to a new intermodal terminal in Taschereau Yard in 2002.

On June 10, 2002 the last train was despatched from Turcot Yard. Being redundant to its needs, CN decided to sell the land (except for the three track main line and one holding track). Transport Québec purchased most of the old yard from CN for \$17.8 million on September 25, 2003. Following the sale, the property lay fallow for approximately six years.

After almost four decades of service and road salt applications, the concrete Turcot interchange had almost reached the end of its useful life service. The interchange is a major passenger and freight transportation axis, and is used by approximately 300,000 vehicles per day. The infrastructures are in poor condition, a safety concern and require an ever-increasing amount of repair work.

Years were spent studying various proposals with public hearings before TQ announced a plan to replace the interchange and highways in June 2007. Québec has selected the option that allows for modifying the profiles of the interchange and access roads, lowering the interchange structures and constructing embankments that will increase the useful life of the new infrastructure.

The plan calls for the four existing CN tracks located between mileages 3.97 and 6.39 of the Montreal Subdivision, at the centre of Highway 20, to be relocated. These are part of a main CN rail corridor that connects Montréal to Halifax, Toronto and Chicago. Currently, an

une étape d'opération dans les horaires des employés. L'embranchement de Lachine disparu, Turcot Ouest perd une grande partie de son importance.

L'espace aux deux extrémités, est et ouest, de la cour Turcot est limité. Au nord se trouve l'escarpement Saint-Jacques et au sud la rue Notre-Dame et le canal Lachine. Ces contraintes font que la cour de triage a atteint sa limite et ce malgré la disparition des installations pour l'entretien des locomotives à vapeur. Lorsque la cour Montréal (maintenant Taschereau) ouvrira pour le trafic des marchandises en 1961, le triage Turcot deviendra, au milieu des années 1960, désuet.

Juste avant l'ouverture de l'Exposition universelle Expo 67, un projet autoroutier majeur de Transport Québec (TQ) changera l'aspect de Turcot à jamais. En effet, on y construira un échangeur étagé en serpentins sur le site de l'ancienne rotonde CNR qui reliera les autoroutes 15 nord/sud et 20 est/ouest. Les trois voies principales du CNR ainsi qu'une voie de garage pour le triage Turcot se retrouveront alors au centre des voies est et ouest de la route provinciale numéro 20.

Une revitalisation se manifeste à la fin des années 1960 avec le développement des systèmes « Piggyback » et le trafic des conteneurs. La cour devient ainsi un centre intermodal. Alors que le trafic ne cesse de croître, le triage se congestionne à nouveau, ce qui incite à transférer le terminal intermodal vers la cour Taschereau en 2002.

Le 10 juin 2002, un dernier train quitte la cour Turcot. Le terrain n'étant plus requis pour ses besoins, le CNR le met en vente à l'exception de l'emprise des trois voies principales et de la quatrième qui sert de voie de garage. Le 25 septembre 2003, Transport Québec acquiert une grande partie de l'ancien triage CN pour la somme de 17,8 millions de dollars, mais la propriété sera laissée à l'abandon durant environ six ans.

Construit en 1967 et après 41 ans d'usure (due en partie à l'application de sel de déglacage en hiver), l'échangeur Turcot, a presque atteint sa fin de vie. Ce réseau est un important axe autoroutier tant pour le camionnage que pour les automobiles privées puisqu' environ 300 000 véhicules y circulent chaque jour. L'infrastructure est en piètre condition et les coûts d'entretien et de réparation pour la maintenir sécuritaire ne cessent d'augmenter.

En juin 2007, après des années d'études de différentes propositions et d'audiences publiques, Transport Québec produit enfin un plan de reconstruction du complexe et des autoroutes qui s'y rattachent. On opte alors pour une modification du profil de l'échangeur et des routes y accédant en abaissant les structures et en construisant des talus, ce qui aura pour effet de prolonger la vie de la nouvelle infrastructure.

MAP OF THE CN TRACK REALIGNMENT AT THE TURCOT INTERCHANGE
CARTE DU RÉALIGNEMENT DE LA VOIE DU CN À L'ÉCHANGEUR TURCOT



LEGEND / LÉGENDE

Existing CN tracks		Voies ferrées existantes du CN	Highways		Autoroutes
New CN track alignment		Nouvel alignement des voies ferrées du CN	City streets		Rues de ville
CN tracks to be removed		Voies ferrées du CN à enlever	Green space		Espace vert
Existing CP & AMT tracks		Voies ferrées existantes du CP et AMT			

©2017 C.R.I.A. Canadian Rail. Map illustration by James Taylor.
 Not all rail lines are shown, only those referred to in the text. Not an official map.

average of 20 freight trains and 23 passenger trains travel on it every day. These tracks will be moved to a location that is further north, at the foot of the St-Jacques escarpment. The land for the future rail corridor is owned by TQ. This land will be transferred to CN as part of the project and the other land required for a new Turcot Holding industrial spur will be purchased by TQ and then transferred to CN.

Highway 20 will be moved to a new location south of the new track location. The plan is to have the same number of tracks and maintain the rail service offered to CN's clients located within the Project's limits.

Preliminary work began in 2009 and full scale construction work is in progress with completion targeted for 2018. This is one of the largest construction projects in Quebec; the total cost is expected to be between \$1.2 and \$1.5 billion. The cost of the CN relocation, approximately \$60 to \$70 million, will be paid for by Transport Quebec.

One of the major challenges engineers faced was how to demolish the Saint Anne de Bellevue (Upper Lachine Road) overpass over CN's active 4 track main line at Montreal West. Three methods were considered and the gantry crane lifting method was chosen. This method limited the impact of the work on the local residents and limited the risk to CN and their active main lines.

Briefly described, the work consisted of cutting the overpass into several sections, which was moved off railway property using gantry cranes at night. The sections were then dismantled in a work area south-east of the site, away from the residential area and CN's tracks. The first step consisted of removing the 13 box girders of the east part of the structure. The second step was the dismantling of the structure's arches which were separated from the foundation elements using a diamond wire saw and installation of the anchors of the lifting system. A self-propelled transport module was mobilized and assembled in order to be used as a mobile gantry crane.

In all, 9 sections, with a length of 11.3 metres each, including the arches and the walls, were moved to be

Pour ce faire, on doit relocaliser les quatre voies du CN qui passent sous l'échangeur et qui sont situées, entre les bornes des milles 3.97 (km 6,39) et 6.39 (km 10,28) de la subdivision Montréal, au centre de l'autoroute 20. Ce sont des voies principales du corridor CN qui mènent vers Halifax, Toronto et Chicago. Environ 20 convois de marchandises et 23 trains de passagers y circulent chaque jour. Elles seront déplacées plus au nord, au pied de l'escarpement Saint-Jacques. Le terrain qui sera occupé par le nouveau corridor ferroviaire est la propriété de TQ. Ce terrain sera transféré au CN dans le cadre du projet, tandis que le terrain requis pour l'embranchement industriel de la nouvelle société immobilière Turcot, sera acquis par TQ, puis transféré au CN.

L'autoroute 20 sera déplacée au sud des nouvelles voies ferrées. Le but est de conserver le même nombre de voies afin de maintenir le même service aux clients du CN et de VIA Rail à l'intérieur des limites du projet.

Les travaux préliminaires débutèrent en 2009 suivis par la construction à grande échelle dont l'achèvement est prévu pour 2018. C'est l'un des plus importants chantiers de construction au Québec avec un coût total se situant entre 1,2 et 1,5 milliards de dollars. Quant à la relocalisation des voies du CN, Transport Québec devra déboursier entre 60 et 70 millions de dollars.

L'un des défis auxquels durent faire face les ingénieurs fut la démolition du tunnel ferroviaire sous le boulevard Sainte-Anne-de-Bellevue, où étaient situées les quatre voies du CN. Sur les trois méthodes étudiées, on a choisi celle constituée d'un levage à l'aide d'une grue-portique. Cette manière de faire limita les impacts pour les résidents locaux et diminua les risques pour les voies actives du CN.

Brièvement, le travail consista à trancher le tunnel en plusieurs sections et de les déplacer durant la nuit à l'aide d'une grue-portique. Ces sections furent ensuite démantelées sur une aire au sud-ouest du site, loin de la zone résidentielle et des voies ferroviaires. La première étape consista à déplacer les 13 poutres de la partie est du tunnel. En deuxième lieu, l'arche du tunnel fut tranchée en plusieurs

Mobile gantry crane moving one of the 37 foot (11.3 metres) sections of the overpass to the demolition area. KPHWebsite

La grue-portique mobile déplaçant les sections de tunnel de 37 pieds (11,3 mètres) chacune vers le lieu de démolition. Site internet KPH



dismantled in the work area. The total weight of one section was approximately 1100 metric tons which means that a grand total of 9,900 metric tons of concrete was demolished and recycled as road foundation materials.

sections depuis sa fondation à l'aide d'une scie à diamant, puis on installa des ancrages afin de lever celles-ci. Un module autopropulsé fut assemblé, puis positionné afin de servir de grue-portique.

Les neuf sections, ayant chacune une largeur de 11,1 mètres, incluant l'arche et les murs, furent alors déplacées et démantelées. La masse d'une seule section était d'environ 1100 tonnes métriques, ce qui signifiait un total de 9900 tonnes de béton à broyer et à recycler comme agrégat pour les routes.



View from over the new right of way looking west at the west end of Turcot on August 21, 2016. Ken Goslett

Le 21 août 2016, aperçu, du nouveau passage routier, de la nouvelle emprise ferroviaire en direction ouest, à l'ouest de Turcot. Ken Goslett

View looking east on August 21, 2016, substrate being spread and tamped for new tracks, note the retaining wall under construction at left. Ken Goslett

Le même jour, vue en direction est du substrat épanché et tassé pour recevoir les nouveaux rails. À noter, à gauche, le mur de soutènement en construction. Ken Goslett



Welded rail train on the new right of way May 12, 2017. The first track to be put into service on the new Turcot alignment was the northernmost track (known as track 29) on July 17, 2017. Ken Goslett

Le 12 mai 2017, un train de rails soudés roule sur la nouvelle emprise. La première des nouvelles voies sur le réalignement de Turcot, celle à l'extrême nord (désignée voie no 29), fut mise en service le 17 juillet 2017. Ken Goslett



View looking west; the retaining wall is now complete and one track is laid May 12, 2017. Ken Goslett

Le 12 mai 2017, regardant vers l'ouest, le mur de soutènement est maintenant complété et une voie installée. Ken Goslett

The new right of way looking west at the eastern end of Turcot on June 18, 2017, the new right of way alignment will be under the overpass just to the right of the eastbound locomotive. Ken Goslett.

Le 18 juin 2017, la nouvelle emprise vue vers l'ouest à l'extrémité est de Turcot. Le nouvel alignement sera le saut-de-mouton juste à droite de la locomotive se dirigeant vers l'est. Ken Goslett



View looking west on August 27, 2017 from the same location as photo 2. Peter Murphy

Le 27 août 2017, vue vers l'ouest du même endroit que la photo 2. Peter Murphy





Snap-track, view looking east on August 27, 2017 from the same location as photo 3. Peter Murphy

Le 27 août 2017, la voie vue en direction est du même endroit que la photo 3. Peter Murphy

CN is scheduled to start using the new alignment in August, 2018. When the project is completed there will be no evidence of the great rail yard and massive facility that once was!

Sources:

- Leduc, Michael (2004), *The Turcot Story*, Michael D. Leduc Enr., Dollard-des-Ormeaux, QC, ISBN 0-9698705-2-3
- CRHA newsletter, April 1951
- CRHA News Report, May-June 1961
- Information provided by Ken Goslett
- Transport Quebec website
- KPH Turcot website
- Wikipedia website

Le CN projette de commencer à utiliser le nouvel alignement en août 2018. Lorsque le projet sera complété, il n'y aura plus de trace du grand triage ferroviaire et de ses installations massives.

Sources:

- Leduc, Michael (2004), *THE TURCOT STORY*, Michael D. Leduc Enr., Dollard-des-Ormeaux, QC, ISBN 0-9698705-2-3
- CRHA newsletter, April 1951
- CRHA News Report, May-June 1961
- Informations fournies par Ken Goslett
- Site internet de Transport Québec
- Site internet du consortium PH Turcot
- Wikipedia

Stan's Photo Gallery

September - October 2017

By Stan Smail

Translation: Gilles Lazure

The constant of change and the repurposing of railway property could be a sub-theme to the CNR Turcot infrastructure article. Once again, we are pleased to present a marvellous treatise on the history of Canadian National Railways and its predecessors with more to come.

While pondering the photo selections for this gallery, it occurs to me that the CNR main line through the Turcot Basin area of Montreal has seen at least three location changes in the last 130 years. Only in the most recent redevelopment of the over 300 acres occupied by CN's Turcot Yard has the railway content been diminished. The new main line of the Montreal Subdivision will share the land with the reconfigured highway 20 and a new Turcot highway interchange.

Thanks to Ken Goslett, Michael Berry, the Ritchie collection, the CRHA Fonds Kemp and Toohey as well as the Philip R. Hastings collection housed at the California State Railway Museum in Sacramento, California for providing the photographic resources to illustrate this gallery. A wonderful and diverse look at the changes to the railways in Montreal's Turcot Basin awaits you!

Les photos de Stan

Septembre - Octobre 2017

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

Le continuel changement et la réattribution de rôle des propriétés ferroviaires pourraient être un sujet sous-jacent à l'article traitant des infrastructures de Turcot du CNR. Nous sommes heureux de vous présenter, une fois de plus, un formidable traité sur l'histoire des Chemins de fer nationaux du Canada et de leurs prédécesseurs avec encore plus à venir.

Alors que je réfléchissais sur les choix de photos pour cette galerie, il m'est apparu que la voie principale du CNR à travers le bassin Turcot avait été relocalisée au moins trois fois au cours des 130 dernières années. Ce n'est que lors du plus récent réarrangement des plus de 300 acres occupés par la cour Turcot du CNR que la surface dédiée aux opérations ferroviaires a diminué. La nouvelle voie principale de la subdivision Montréal va partager la superficie avec l'autoroute 20 reconfigurée et un nouvel échangeur routier Turcot.

Remerciements à Ron Goslett, à Michael Berry, à la collection Ritchie, au Fonds Kemp et Toohey de l'ACHF ainsi qu'à la collection Philip R. Hastings sise au California State Railway Museum, à Sacramento, pour avoir fourni les documents photographiques qui illustrent cette galerie. Un aperçu fascinant et diversifié des changements apportés aux voies ferrées du bassin Turcot de Montréal vous attend!



When one thinks of CNR Montreal's 'Turcot', the smoky splendour of the 57 stall roundhouse comes immediately to mind. In this circa 1940 view, the sky is quite clear yet clouds of locomotive smoke are evident, much to the chagrin of the St. Henri and NDG housewives on washday! Ronald Ritchie collection

Lorsque l'on pense à la cour Turcot du CNR, à Montréal, la splendeur enfumée de la rotonde de 57 stalles vient immédiatement à l'esprit. Sur cette photo de circa 1940, le ciel est bien dégagé, mais des nuages de fumée de locomotive sont apparents au grand désespoir des ménagères de Saint-Henri et de Notre-Dame-de-Grâce faisant leur lessive. Collection Ronald Ritchie



The CNR Turcot engine terminal featured a massive coaling plant of Grand Trunk Railway heritage. It was accessed by a ramp track at the west end for unloading hopper cars of locomotive coal to pockets below. No longer needing coal from this structure, CNR S-1-b 2-8-2 3293 awaits disposition during the summer of 1961. It was scrapped in November of that year. Ronald Ritchie collection

Le dépôt de locomotives de Turcot du CNR comportait une massive tour de ravitaillement de charbon originaire du Grand Trunk Railway. Une voie en pente y accédait à son extrémité ouest et servait au déchargement des wagons de charbon pour locomotive dans des compartiments situés sous elle. N'ayant plus besoin d'être ravitaillée en charbon par cette structure, la 3293 du CNR, une 2-8-2 de la classe S-1-b, attend que l'on dispose d'elle au cours de l'été de 1961. Elle fut envoyée à la ferraille en novembre de cette année-là. Collection Ronald Ritchie

Lorne Perry recalls that Turcot was "rather atmospheric with lots of clutter, lots of steam..... ." Near Turcot East on a smoky, steamy November 2, 1949, Extra 6206 East is bound for Joffre, Quebec. Catenary for the Central Station electric hauler services rises above the erstwhile Northern, which still sports its as-built smoke deflectors. Ronald Ritchie collection

Lorne Perry se rappelle que Turcot était plutôt « surréaliste » avec beaucoup d'objets en désordre, beaucoup de nuages de fumée... Près de l'extrémité Turcot East, en un 2 novembre 1949 chargé de fumées et de vapeurs, l'extra 6206 Est est en partance pour Joffre, Québec. La caténaire des locomotives électriques desservant la Gare Centrale surplombe l'ancienne Northern qui arbore encore les déflecteurs de fumée installés lors de sa fabrication. Collection Ronald Ritchie





Gargantuan! About 1959 CNR T-2-a 2-10-2 4190 is near Turcot East. The snow melter apparatus on the right side of the locomotive is evident as is the unusually placed single marker lamp. The cold storage building in the background of this and literally thousands of locomotive photographs was only recently demolished as part of the Turcot highway interchange reconfiguration. CNR 4190 was built by CLC in 1924 as CNR 4100 and is a featured display at Exporail. Ronald Ritchie collection

Gigantesque! Autour de 1959, la 4190 du CNR, une 2-10-2 de la classe T-2-a est près de Turcot East. L'équipement de fonte de neige est en évidence à sa droite, ainsi que l'unique fanal placé à un endroit inhabituel. L'entrepôt réfrigéré visible à l'arrière-plan de cette photo de locomotive, et de bel et bien milliers d'autres semblables, n'a été démoli que très récemment à la faveur de la reconfiguration de l'échangeur routier. La 4190 a été fabriquée par la CLC en 1924 et elle est en vedette à Exporail. Collection Ronald Ritchie

Surprise at Turcot East! It was late May 1947 and EMD F3 demonstrator set 754 had paused for the photographer at Turcot East. Between May 22nd and June 2, 1947, the demonstrator set operated 6,389 miles on CNR passenger trains and only three trips on freight trains. Perhaps this photo shows one of those freight service tests. CRHA Archives, Fonds Toohey

Surprise à Turcot East. Nous sommes fin mai et l'ensemble de démonstration de la F3 d'EMD numéro 754 pose pour le photographe à Turcot East. Entre les 22 mai et 2 juin 1947, cet ensemble a parcouru 6 389 milles d'essais à la tête de trains de passagers du CNR et de seulement trois de ses trains de marchandises. Cette photo illustre peut-être l'un de ces derniers. Archives ACHF. Fonds Toohey





Another diesel curiosity at Turcot East. CNR RSC-24 1802 heads up train 436 for Huntingdon, Quebec on November 6, 1961. In 1969, the 1802 was wrecked in a head-on collision near Escuminac, Quebec on the CNR Cascapedia Subdivision in the Gaspé region. Ronald Ritchie collection

Une autre locomotive diesel inhabituelle à Turcot East. Le 6 novembre 1961, la RSC-24 numéro 1802 du CNR est à la tête du train 426 en direction d'Huntington, Québec. Au cours de 1969, elle fut détruite lors d'une collision frontale près d'Escuminac, Québec, le long de la subdivision Cascapedia dans la région de Gaspé. Collection Ronald Ritchie

Turcot Centre, the operating nerve centre, was located near the middle of the yard. Train consists and other documents were processed and prepared and most yard engine assignments originated here. This marvellous late fifties John Saunders' veiw shows an important facility often overlooked by rail enthusiast photographers. Ronald Ritchie collection

Turcot Centre, le bureau principal des opérations, était localisé à peu près au milieu de la cour. Les documents de convois des trains, entre autres, y'étaient préparés et traités et la plupart des attributions de tâches des locomotives de manœuvre en provenaient. Ce superbe cliché de la fin des années 1950 de John Saunders illustre une installation importante souvent négligée par les photographes passionnés de trains. Collection Ronald Ritchie





From the top of the St. Jacques Escarpment this late fifties view of Turcot Yard shows the sheer expanse of the facility. Looking southwest, the Lasalle Coke operation is visible across the Lachine Canal. By this time, the CNR Cornwall Subdivision main track had been relocated to the south perimeter of Turcot Yard. Canada Science and Technology Museum, CNR collection - X-38529

Cette photo prise du haut de la falaise le long de la rue Saint-Jacques vers la fin des années 1950, montre l'étendue tout à fait immense des installations de la cour Turcot. Si l'on regarde en direction sud-ouest, on aperçoit la cokerie La Salle de l'autre côté du canal Lachine. La voie principale de la subdivision de Cornwall du CNR avait alors déjà été relocalisée le long du périmètre sud de la cour Turcot. Musée des sciences et de la technologie du Canada, collection CNR X-38529

Repairing the 1906 flood damaged tracks of the Montreal Tramways Company, five jovial sectionmen paused for the photographer. In the background, the expanse of the newly opened Grand Trunk Railway's Turcot Yard can be seen with many GTR freight cars in evidence. At this time, the GTR main line was located within the yard complex, effectively splitting the yard in two pieces. In subsequent years, the main line would be relocated to skirt the southern perimeter of the yard adjacent to the Montreal Tramways tracks seen in this photo. CRHA Archives, Fonds Laurendeau



En train de réparer les voies de la Montreal Tramways Company endommagées par les inondations de 1906, cinq joviaux travailleurs ont fait une pose pour le photographe. L'étendue de la cour Turcot récemment mise en service par le Grand Trunk Railway peut être aperçue à l'arrière-plan, ainsi que bien visibles, de nombreux wagons de marchandises du GTR. La voie principale de la compagnie était alors localisée à l'intérieur de la cour, divisant effectivement cette dernière en deux. Au cours d'années subséquentes, la voie principale fut relocalisée pour contourner le périmètre sud de la cour situé près des voies de la Montreal Tramways visibles sur cette photo. Archives ACHF, Fonds Laurendeau



Continuing westward finds us at the busy train order office at Turcot West located at the western extremity of CNR's Turcot Yard. Until the mid fifties, Turcot West had two train order signals, one for the Cornwall Subdivision and the other governing trains to the L'Assomption Subdivision. In the first of two images taken by the legendary Philip R. Hastings, a westbound Cornwall Subdivision freight, with none other than CNR GMD F3 9000 Canada's first streamlined diesel unit, receives train orders at Turcot West. Happily CNR 9000 is preserved at the Alberta Railway Museum near Edmonton. California State Railway Museum (CSRM), Fonds Philip R. Hastings - 1741

Continuer vers l'ouest nous amène au bureau grouillant d'activité des ordres de trains de Turcot West situé à l'extrémité ouest de la cour. Jusqu'au milieu des années 1950, Turcot West avait deux sémaphores d'ordres de trains, un pour la subdivision Cornwall et un autre pour contrôler les trains vers celle de L'Assomption. Sur la première de deux photos prises par le légendaire Philip R. Hastings, un train de marchandises du CNR en direction ouest vers la subdivision Cornwall, avec, à sa tête, nulle autre que la diesel 9000 GMD F-3 du CNR, la première diesel profilée canadienne, reçoit ses ordres à Turcot West. La 9000 est par bonheur préservée au Alberta Railway Museum, près d'Edmonton. California State Railway Museum (CSRM), Fonds Philip R. Hastings – 1741



In the second of the Hastings photos at Turcot West, CNR U-1-f 4-8-2 6073 has a westbound manifest freight briskly on the move for Brockville, Ontario. The Turcot West operator has the orders for Extra 6073 West ready in his raised bamboo train order hoop. California State Railway Museum (CSRM), Fonds Philip R. Hastings - 2045

Sur la deuxième photo d'Hastings, la 6073 du CNR, une 4-8-2 de la classe U-1-f, tracte à bonne allure un train de marchandises en direction de Cornwall, Ontario. Le contrôleur de Turcot West brandit le cerceau de bambou sur lequel sont fixés les ordres pour l'Extra 6073 Ouest. California State Railway Museum (CSRM), Fonds Philip R. Hastings - 2045



CNR U-1-b 4-8-2's at Turcot West by Forster Kemp. In the first of two Kemp images, circa 1954, a resplendent 4-8-2 6016 has a passenger extra west passing the operator's shack. Only one train order signal is now evident, governing trains on the Cornwall Subdivision. By this time trains for the L'Assomption Subdivision received a clearance at Turcot West making the second train order signal superfluous. CRHA Archives, Fonds Kemp - 862

Des photos de Forster Kemp de locomotives 4-8-2 du CNR, de la classe U-1-b, à Turcot-West. Sur la première de deux photos de Kemp, prise circa 1954, la resplendissante 4-8-2 numéro 6016 tracte un extra de passagers en direction ouest le long de l'abri du contrôleur. Un seul sémaphore d'ordre de trains est maintenant visible, celui contrôlant les trains sur la subdivision de Cornwall. Les trains sur la subdivision de L'Assomption recevaient alors leur permission de rouler à Turcot-West, rendant ainsi superflu le deuxième sémaphore. Archives ACHF, Fonds Kemp - 862

In the second photo, the infamous Raphael Motel, long a fixture in this area, appears in the background of a mid-fifties view of CNR 4-8-2 6018 at the west end of the sprawling CNR Turcot Yard. Both CRHA Archives, Fonds Kemp - 1110



Sur la deuxième photo du milieu des années 1950, le motel Raphaël, de douteuse réputation et un bâtiment longtemps reconnaissable dans le voisinage, apparaît à l'arrière de la 6018, une 4-8-2 du CNR, à l'extrémité ouest de la vaste cour Turcot de la compagnie. Archives ACHF, Fonds Kemp - 1110



In 1979, CN C630m 2012 is leaving Turcot with a lengthy consist of 'open' auto racks trailed by a van. The imposing St. Jacques Escarpment is quite evident in this view. Ken Goslett

En 1979, la C-630 numéro 2012 du CN quitte la cour avec un long convoi de wagons à claire voie pour automobiles suivis d'une cabouse. L'impressionnante falaise Saint-Jacques est bien apparente sur ce cliché. Ken Goslett

Ahead to 1995 when Turcot functioned largely as a container terminal. Wide cab CN SD-40-25335, rare HR-616 2113 and an unidentified unit are handling an intermodal train. As of June 2002, CN Turcot closed as an intermodal facility with all operations transferred to Taschereau Yard. Ken Goslett

Plus récemment, en 1995, alors que la cour Turcot du CN servait surtout de terminal pour conteneurs, la 5335, une SD40-2 à cabine pleine largeur, la 2113, une rare HR-616, et une unité non identifiée sont en charge d'un train intermodal. En juin 2002, Turcot fut fermée en tant que terminal pour conteneurs et ses opérations furent transférées à la cour Taschereau. Ken Goslett





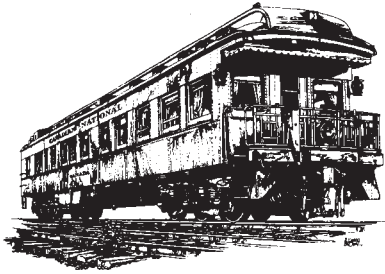
By 2005, CN Turcot has all the trappings of an abandoned railway yard much as it did after the 1961 transfer of all yard and locomotive maintenance operations to the then new Montreal Yard, later renamed Taschereau Yard. Ken Goslett

En 2005, la cour Turcot a toutes les apparences d'une cour de triage ferroviaire abandonnée telle qu'elle en avait l'air, en 1961, suite au transfert de toutes les opérations de triage et d'entretien de locomotives à la cour Montréal, alors toute nouvelle et qui fut plus tard renommée cour Taschereau. Ken Goslett

It is now spring 2017 and CN train 372's power, SD70m 8011 and SD75I 5679, are heading east on track 29, now the only track remaining in what was Turcot Yard (besides the three track CN main line). In the distance, one can see the signal gantry for the relocated Montreal Subdivision and the new highway infrastructure under construction. Michael Berry.



C'est maintenant le printemps 2017 et les locomotives du train 372, la 8011, une SD70m, et la 5679, une SD75I, roulent en direction est sur la voie numéro 29, la seule voie encore en place de ce qui fut la cour Turcot (à part les trois voies principales du CN la traversant). Au loin, on peut apercevoir le pont à signaux de la voie de la subdivision Montréal relocalisée et la nouvelle infrastructure routière en cours de construction. Michael Berry



Heritage Business Car

September - October, 2017

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

Correction



The top photo on page 178 of the last issue (July - August, 2017 No. 579) had a duplicate caption. The photo is of an early three car self propelled train westbound from Union Station in the late 1960s. John Thompson

Lorne Perry writes regarding the GO logo:

The GO logo and associated colour schemes were handed off to CN, largely through the channel of Wilf Sargeant, a CN Toronto official assigned to work on plant and operational integration with the Toronto Area Transit Operating Authority (TATO). He recommended an approach to CN's design group in Montreal. In due course the arrangement gelled and the same consulting group that had developed the CN logo etc. (By then known as Corporation ARC) was commissioned. I was the CN go-between. The fact that the scheme was developed totally in Montreal, Quebec, was never publicized, probably to avoid political criticism. the design didn't care. Satisfaction came from seeing the whole project succeed.



There was only the one logo ever developed. The design team picked on Government of Ontario as the start point, certain that this idea would be approved by the money people.

They played around with variations of the two letters but logic said it should be based on circles representing wheels, (specifically the exposed wheels of the first GO cars). Note that there is a T on its side, buried as a divider of shapes. It also was intended to represent a vertical start point and a horizontal route. Finally the whole thing provided a handy short audio identifier, and emphasized movement and progress.

The choice of green was no designer's whim. It symbolized a green signal, and was markedly different

from anything operating in the area.

The shade of green has shifted a bit, but the logo (with slightly wider internal lines) remains unchanged after 50 years.

By the way, the same design team handled VIA, and that logo also endures. CN, GO and VIA. Not a bad record for one small consulting firm.

Brian Manning of Calgary writes:

I would like to express my sincere gratitude to the CRHA for having been acknowledged and awarded the Preservation Award for the restoration of Heritage Parks steam railway crane. It came as a total surprise to me, and it is very much appreciated to be chosen by my peers in the Heritage Railway Preservation community for this award. Starting on the restoration began back in 2008 and although it took many more years than expected, like most restorations do, we now have a fully functional railway steam crane, and we will be demonstrating it throughout our operating season. Attached is the best photo I have of it to date.



Brian Manning

My New Brunswick website gives a 'new look' to the New Brunswick Railway Museum



Larry Dickinson

New video footage of the CRHA's New Brunswick Division's museum at Hillsboro has been filmed and posted on the 'My New Brunswick' website. They are

attempting to use some of this new video material to show that while the NB Division of the CRHA stopped operating trains, but especially since 2005, the NB Division has concentrated on the 'museum' side of the NB Division's mandate that it was granted in its charter of the 21st December 1982, "to provide all members of the general public with information regarding all aspects of railway transportation in the Province of New Brunswick and thereby to provide the education, enjoyment and entertainment of the general public".

Visitors should expect to take about an hour for their visit – although we get quite a few number of visitors that will go well beyond that time frame, including those that have spent in the 4 to 6 hours range checking out all angles of our collection. The website link is

<https://mynewbrunswick.ca/railroad-museum/>

As well as as - My New Brunswick... Explore the "Picture Province With Us": <https://mynewbrunswick.ca> (J. Art Clowes)

CP donates 160 years of archives to the Canadian Railroad Historical Association (CRHA): Collection reflects country's modern history

Without any public fanfare, Canadian Pacific Railway Company (CP) donated its massive archival collection of documents, plans of bridges and structures, and photos to Exporail, the Canadian Railway Museum in Saint-Constant, Quebec, south of Montreal.

This is a remarkable collection that documents much of Canada's modern history, from 1847 to 2007. On its website, Exporail says, "CP's archives document the words, the writings, and the actions that helped shape the country's early growth."

CP is an international company that played a major role in a number of areas, including railroading, telecommunications, marine, trucking, aviation, immigration, colonisation, agriculture, tourism, engineering, natural resources, insurance, manufacturing, real estate, and the war effort. In the 1880s, CP was even involved in land settlement in the west.

After divesting itself of all non-rail activities almost 30 years ago, CP is today the second-largest freight railway in Canada and one of the largest in North America.

The CPR Fonds contains:

- 561.75 linear metres of textual documents
- 167 books of letters
- 491 registers about locomotives and freight cars
- About 67,000 technical drawings, survey plans, and maps
- About 625,000 photos and negatives
- About 800 publicity posters
- 154 films and videos
- 30 works of art



Jean-Paul Viaud

Employee records were not part of the donation to Exporail. They were kept by the railway and are not available for research.

CP donated its archives in 2013 and 2016. In 2014, the Canadian Cultural Property Export Review Board designated the archival collection as being of 'outstanding significance and national importance.'

The timing for making parts of the collection accessible online is not known at this time. For now, Exporail is digitizing photos on request and posts them on its Facebook page.

Exhibition

At the opening of Exporail's new exhibition, *Of Steel and Paper: Tales from the Canadian Pacific Archives*, in early July, the railway issued the following statement:

"For 135 years, CP has played a role in connecting Canada and Canadians. As we celebrate Canada's 150th year, it is important to preserve and protect our corporate archival material for future generations. Recognizing the importance, age, and fragility of the collection, it is clear that Exporail and the Canadian Railroad Historical Association is the best place for this important collection. We invite all Canadians to attend the exhibition and wish Exporail success with it."

The exhibition is open until May 27, 2018.

Inquiries

Inquiries about the CPR Fonds can be sent to Mylène Bélanger, archivist at Exporail, at mylene.belanger@exporail.org, or by completing an online form.

CN archives

The Canadian National Railway Company archives are housed at Library and Archives Canada where they form the second-largest collection. (Gail Dever)

Gail Dever is a Montreal blogger who writes daily about genealogy news on *Genealogy à la carte* at

www.genealogyalacarte.ca. During her career at CN, she managed the donations and sponsorship program and worked closely with CHRA and other major railway museums in Canada and the USA.

Le CP offre à l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF), ses archives étalées sur 160 ans : la collection reflète l'histoire moderne de la nation.

Sans tambour ni trompette, la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique (CP) a offert son immense collection d'archives contenant, entre autres, des plans de ponts et de bâtiments ainsi que des photos à Exporail, le Musée canadien d'histoire ferroviaire à St-Constant, Québec, au sud de Montréal.

C'est une collection remarquable de documents concernant particulièrement l'histoire du Canada moderne de 1847 à 2007. Sur son site, Exporail exprime ceci : « Le Canadien Pacifique (CP) est sans contredit l'un des grands collaborateurs à cette histoire. Les archives du CP reflètent les paroles, écrits et gestes posés ayant eu un impact sur le développement de la nation ».

Le CP est une entreprise internationale qui a joué un rôle dans de nombreux domaines comme le chemin de fer, la télécommunication, la marine, le camionnage, l'aviation, l'immigration, la colonisation, l'agriculture, le tourisme, l'ingénierie, les ressources naturelles, l'assurance, le secteur manufacturier, l'immobilier et l'effort de guerre. En 1880, le CP s'est impliqué aussi dans la colonisation de l'Ouest.

Après s'être retiré des activités non-ferroviaires il y a presque 30 ans, le CP demeure aujourd'hui le deuxième réseau ferroviaire en importance au Canada et l'un des plus grands en Amérique du Nord.

The CPR Fonds contains:

- 561, 75 mètres linéaires de textes.
- 167 volumes de lettres
- 491 registres sur les locomotives et les wagons de marchandises
- Environ 67 000 dessins techniques, plans et cartes
- Environ 625 000 photos et négatifs
- Environ 800 affiches publicitaires
- 154 films et vidéos
- 30 œuvres d'art

Les registres d'employés ne font pas partie du don à Exporail. Ils sont gardés par le chemin de fer et ne sont pas disponibles pour le grand public.

Le CP a donné ses archives en 2013 et 2016. En 2014, la Commission canadienne d'examen des exportations de biens culturels a désigné cette collection d'archives comme étant « d'une portée exceptionnelle et d'une importance nationale ».

Le temps à consacrer pour que les divers items de la collection deviennent accessibles par internet est inconnu

à ce jour. Pour le moment, Exporail numérise les photos selon les demandes et place celles-ci sur sa page Facebook.

Exposition



Lors du vernissage de l'exposition Corps d'acier, cœur de papier : Les archives du CP se racontent, en début de juillet, le chemin de fer a publié ce communiqué :

« Depuis 135 ans, le CP a joué un rôle en reliant le Canada et les Canadiens. Alors que nous célébrons le 150e anniversaire du pays, il est important de préserver et de protéger les archives du matériel corporatif pour les générations futures. Reconnaisant l'importance, l'âge et la fragilité de la collection, il apparaît clairement qu'Exporail et l'Association canadienne d'histoire ferroviaire sont le meilleur endroit pour conserver cette importante collection. Nous invitons tous les canadiens à visiter cette exposition et souhaitons à cet égard un vif succès à Exporail. »

L'exposition se poursuit jusqu'au 27 mai 2018.

Demandes de consultation

Les demandes de consultation du Fonds CPR peuvent être envoyées à Mylène Bélanger, archiviste d'Exporail, mylene.belanger@exporail.org ou en complétant le formulaire en ligne.



Gail Dever

Archives CN

Les archives du chemin de fer Canadien National sont conservées à Bibliothèque et Archives Canada où elles forment la seconde collection en importance sur le sujet.

Gail Dever est une blogueuse de Montréal qui écrit quotidiennement des nouvelles généalogiques sur le site Genealogy à la carte à www.genealogyalacarte.ca. Durant sa carrière au CN, elle a géré des dons et des programmes de commandites et a travaillé de pair avec l'ACHF et d'autres musées ferroviaires importants au Canada et aux États-Unis. (Gail Dever)

The CP Archives Move

The move of the CPR Archives from Windsor Station to Exporail was accomplished over several years from 2011 to 2016 by CPR Archives staff and volunteers, CRHA volunteers and professional movers.

Le transfert des archives

Le transfert des archives du CPR de la gare Windsor à Exporail a été réalisé durant plusieurs années, soit entre 2011 et 2016, par le personnel des archives et des bénévoles ainsi que des déménageurs professionnels.



James Bouchard making boxes to move glass plate negatives

James Bouchard préparant des boîtes pour le transport de négatifs sur plaques de verre.



Peter Murphy packing up an item
Peter Murphy emballant un item.

MosaïCanada creates a steam train in flowers



MosaïCanada 150 is part of the celebration of Canada's 150th anniversary in 2017. The exhibition takes place in Jacques-Cartier Park in Gatineau, Quebec, just across the Ottawa River from Canada's capital. Mosaiculture is a horticultural art that involves creating and mounting living artworks made primarily from plants with colorful foliage. You'll sometimes see two dimensional mosaics (carpet bedding) in front of prestigious buildings with the company's name written in live plants, but the specialty of MosaïCanada 150 is three-dimensional mosaics, as seen in Gatineau, in which the displays are living sculptures. Each sculpture, filled with soil and wrapped in landscape cloth, is covered with thousands of small plants that are subsequently watered, pruned and pampered to maintain the desired multicolor effect throughout the summer. (Ville de Gatineau)

Canada's First Railway Tunnel Re-Opens



Keith Hare

Little known anymore is the fact that Brockville, Ontario has Canada's oldest railway tunnel. Brockville is one of Canada's oldest municipalities, located on the St. Lawrence River west of the Quebec - Ontario border, it had been served by water navigation until the Grand Trunk Railway reached it in 1855. In 1860 the railway tunnel was completed for the Brockville and Ottawa Railway which was built from Brockville to Sand Point on the Ottawa



Loading yet another truck at Windsor Station.
Chargement d'un camion à la gare Windsor.

River. It was built primarily to serve the timber trade on the Ottawa Valley while shortcutting routes that led into the city of Ottawa. The tunnel passes directly under Brockville's downtown core which is built on a rise and allowed railway access to the waterfront station and docks.

The railway and tunnel were later owned by the Canadian Pacific Railway who operated it for over 110 years. The last J Class steam engine (the only class that would fit) passed through the tunnel in 1956, the last yard switcher diesel passed through the tunnel around 1969. The tunnel was sold to the city in 1983.

In 2010 David LeSueur was elected mayor and he indicated that he would tackle the abandoned tunnel situation. LeSueur formed a Railway Tunnel Committee (our Douglas Smith is a member of the committee). An engineering and feasibility study was commissioned which determined that with major repairs the tunnel could be opened to the public. The City of Brockville made this their Canada 150 project. A fundraising committee was formed, contracts were let and revitalization completed in time for the grand opening which took place on Saturday, August 12, 2017 with much fanfare.

Highlights of the renovated tunnel include masonry rehabilitation, side drainage, a smooth concrete floor, a sound system, and an innovative LED lighting system manufactured by Phillips Lighting. The lighting highlights the many interesting features of the tunnel. Security features and WiFi availability in the tunnel have also been added.

If opening weekend is any indication, the Brockville tunnel has already become a major eastern Ontario attraction. (ED)

Request For Proposal (RFP) to plan 6218 restoration



James Culic - Metroland

After allowing Canadian National 4-8-4 6218 (Montreal 1942) and a wood caboose to deteriorate on public display, the town of Fort Erie, Ontario has issued an RFP to plan their cosmetic restoration.

Steam engine CN 6218 was built at the Montreal Locomotive works in 1942 and was one of only two Northern's designed for both passenger and heavy freight haulage. This locomotive operated throughout Canada and the U.S.A. until 1959. In 1963 CN restored the engine and used it for steam excursion trips. It was the last steam engine in use in Canada when it was retired in 1969.

In 1973 citizens lobbied Fort Erie Town Council to acquire this engine from CN. Council Motion No.278 was passed on May 14, 1973 to accept the donation of this engine and part of the agreement between CN and the Town specified: 'that the locomotive would be kept in a clean, attractive condition at all times, that adequate protection would be provided to minimize vandalism and that a suitable roof would be erected to provide overhead protection.'

In concert with the engine coming to Fort Erie, volunteers formed the Fort Erie Railway Museum in 1973. The engine and the caboose were moved to their present location on Central Ave. in 1974.

In 1976 Council appointed a Museum Board to manage the site on behalf of the Town and the Museum continued to be operated by volunteers.

In 1987 the Fort Erie Railway Museum was amalgamated with the Fort Erie Historical Museum and the Ridgeway Battlefield Museum with one staff hired to coordinate activities with the volunteers at each of these sites.

In 1989, the volunteers at the Railway Museum spearheaded a \$58,000 refurbishment project for the engine. Most of the asbestos surrounding the boiler was removed and replaced with fibreglass. The poorly fitted boiler jacket was replaced thus allowing moisture to seep inside. The subsequent wet fibreglass has caused the engine to rust from the inside out ever since.

The engine is sitting on a track bed that was installed by volunteers in 1973 and requires replacing as the train is listing slightly.

Since 1989, approximately \$30,000 in additional repairs and painting have been undertaken on the engine and caboose.

In 1999 and also in 2008, a conservation firm produced reports on the engine's condition and provided recommendations for repairs. Those repairs that could be done without dismantling the train were completed (since funds were not available for the in depth repairs).

In 2009 the Museum and Cultural Heritage Committee prepared a Strategy for the Stabilization and Preservation of CN 6218 based upon the recommendations from the above two conservation reports and financial estimates from other organizations who had completed train repair projects.

This strategy included 10 objectives and 48

prioritized specific tasks at a cost of \$429,000. The revenue components of this strategy have not been realized, hence the recommended actions have not been enacted.

The largest revenue component within that study, a federal grant, stipulated that no work was to begin on the project before the grant was approved. Therefore, in order to preserve that revenue stream, further repairs were deferred until matching funds could be raised in order to apply for the grant. That grant is no longer available.

The Strategy for the Stabilization and Preservation of CN 6218 was based upon one option for the train's future — repairing and preserving the engine on site, using volunteers and donations from businesses. In order for Council to make an informed decision regarding the future of the engine and caboose, other options need to be explored, analyzed and presented.

In 2010 the Fort Erie Historical Railway Association (FEHRA) was formed. This group of volunteers has been fundraising towards the engine's repairs.

In 2010 the Niagara Railway Museum (NRM) moved from Niagara Falls to the former railyards near Central Ave. in Fort Erie. This museum is operated by volunteers.

Some of the volunteers within FEHRA, the NRM, and others not affiliated with these two groups have expressed interest in working on the engine. It is the Town's practice to not permit volunteers to perform this type of work due to liability concerns.

In 2016 Council approved Report No. COS-07-2016 with the following recommendation: "Council supports capital project spending of \$25,000 from STEN-10 in the 2017 Capital Budget to hire a consultant to identify options for the CN 6218 steam engine and caboose using existing project funds allocated in previous budgets." (The Heritage Rail Alliance)

BACK COVER TOP: CN 2877, a model ES44AC, built by GE in 2014 and delivering 4400 horse power leads its train eastbound out of the Turcot complex on June 18, 2017. The train will take the better part of an hour to thread its way through Montreal trackage en-route to the Victoria Bridge then on to the Maritimes. Ken Goslett

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le 18 juin 2017, la 2877 du CN, de modèle ES44AC construit par GE en 2014 et d'une puissance de 4400 HP, tracte son train vers l'est hors du complexe Turcot. Le train va mettre la majeure partie d'une heure pour faire son chemin au travers des rails de Montréal en route vers le pont Victoria, puis ensuite vers les Maritimes. Ken Goslett

BACK COVER BOTTOM: On September 22, 2017 Ken Goslett photographed one of the first trains to use the newly relocated 'Track 29' which is used for block swapping. Train is CN 149, the Port of Montreal to Chicago container train. It's power backed into the new track to retrieve cars left for it by CN 121, the Halifax to Toronto container train. Ken Goslett

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le 22 septembre 2017, Ken Goslett a photographié l'un des premiers trains à rouler sur la voie 29 nouvellement relocalisée qui est utilisée pour les échanges de groupes de wagons. Le train est le numéro 149 du CN reliant le port de Montréal à Chicago. Il recule présentement sur la nouvelle voie afin d'ajouter à son convoi des wagons laissés pour lui par le train numéro 121 reliant Halifax à Toronto. Ken Goslett



<https://www.facebook.com/Exporail>

<https://twitter.com/Exporail>

https://www.instagram.com/exporail_qc_canada/

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

CANADIAN RAIL

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

**Maître de poste: si non livré après 10 jours,
retournez à l'envoyeur, frais de port garantis**

