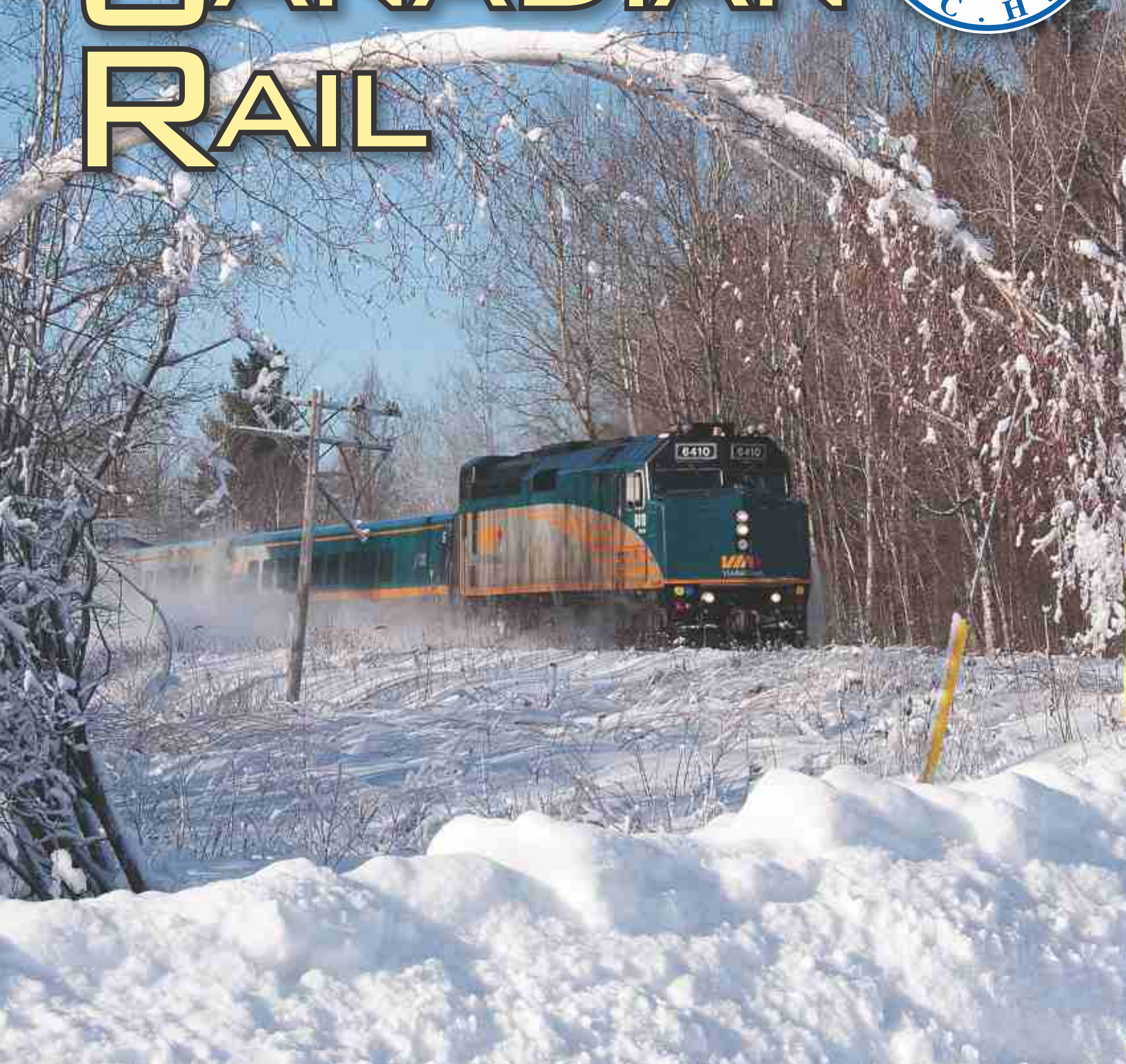
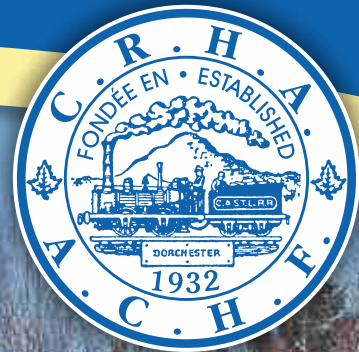


- Montreal's First Railway
- Stan's Photo Gallery
- John Loye - Irish Patriot
- Business Car

- Le premier chemin de fer à Montréal
- Les photos de Stan
- John Loye : patriote irlandais
- Le patrimoine ferroviaire

No. 582 • JAN./JAV. - FEB./FÉV. • 2018

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

- 3** Montreal's First Railway / *Le premier chemin de fer à Montréal* by / par Michael D. Leduc
- 20** Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan*, by / par Stan Smaill
- 33** John Loye - Irish Patriot / *John Loye : patriote irlandais* by / par Garth Stevenson
- 36** Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*

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 société 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 2018:

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, PH8, 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: Winter wonderland. VIA Rail Canada Train 34 rolls through Carlsbad Springs (near Ottawa) on January 5, 2017. Raymond Farand

PAGE COUVERTURE: Hiver enchanté. Le train numéro 34 de VIA Rail Canada roule à travers Carlsbad Springs, près d'Ottawa, le 5 janvier 2017. Raymond Farand

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

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



Canadian
Heritage

Patrimoine
canadien

Canada

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

MONTREAL'S FIRST RAILWAY

By Michael Leduc

French version: Jean-Maurice Boissard

LE PREMIER CHEMIN DE FER À MONTRÉAL

Par Michael Leduc

Version française: Jean-Maurice Boissard



This illustration of a painting done by artist A. Sherriff Scott, R.C.A. appeared in the Canadian National Railways pamphlet issued to commemorate the one hundredth anniversary of the Montreal and Lachine Rail-Road in 1947. Depicted at the centre is railway president James Ferrier inviting Lord Elgin, Governor General, to travel on the inaugural run of the first railway on the island of Montreal. City of Lachine

Cette illustration d'un tableau exécuté par l'artiste A. Sherriff Scott, R.C.A., a paru dans une brochure que les Chemins de fer nationaux ont publié pour commémorer le 100e anniversaire du Montreal and Lachine Rail-Road, en 1947. Au centre du tableau, James Ferrier, le président de la compagnie, invite Lord Elgin, le gouverneur général, à être du voyage inaugural du premier chemin de fer sur l'île de Montréal. Cité de Lachine

The history of Montreal as we know it dates back prior to its founding when it was named Hochelaga by the aboriginal people. In 1642 little did its European founders, led by de Maisonneuve, realize that two hundred years later it would develop to become a centre of transportation, all because of its location as an inland seaport. First were the shipping companies then the railways, followed by air transport. Much has changed in more recent times that encourage one to delve further into its transportation history. One mode of transport that merits much research in the Montreal area is railways.

L'histoire de Montréal que nous connaissons remonte avant sa fondation quand les Amérindiens l'appelaient Hochelaga. En 1642, ses fondateurs européens, menés par De Maisonneuve, sont loin de se rendre compte que deux cents ans plus tard, elle se développera pour devenir un centre de transport, tout cela à cause de sa situation en tant que port maritime intérieur. Ça débute par les compagnies maritimes puis celles de chemins de fer et enfin celles de transport aérien. Les récents changements rapides nous poussent à nous pencher davantage sur l'histoire de ces moyens de

Montreal became the headquarters of the first three railways in Canada with an eleven year spread between the first in 1836 and the third in 1847. By the mid nineteenth century railway fever had spread throughout Canada, indeed throughout North America. Many of these companies were corporate entities on paper only. Others became hard assets with some blossoming and still many failing. Some of these through various mergers and economic cycles have continued to this day, albeit under different corporate structures.

The first public railway in Canada operated across the river from Montreal between the villages of Laprairie and St. Johns (now Saint Jean sur Richelieu), Quebec, a distance of 16 miles (25 Km.). This was the Champlain and St. Lawrence Rail-Road (C&SL) built to shorten the route between the Lake Champlain-Hudson River corridor and Montreal. It opened on July 21, 1836. In effect it was a portage railway that obviated shipping goods down the St. Lawrence River to Sorel then up the Richelieu River to Lake Champlain saving about 160 km (100 miles) of navigation.

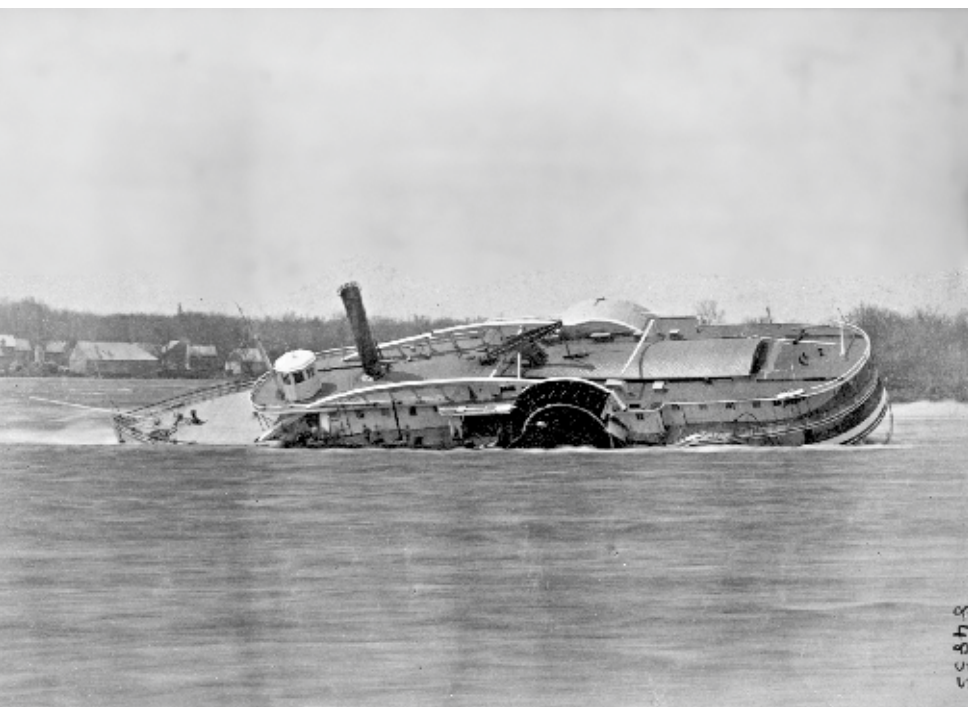
The success of this venture encouraged promotion of other railways, some of which never materialized. Canada's second public railway was the St. Lawrence and Atlantic Railroad that operated from Longueuil, Quebec, across from Montreal and downriver from Laprairie. This railway eventually reached the Atlantic seaport of Portland, Maine. Incorporated in 1844-5, trains were operating out to St. Hyacinthe in March 1847. Another portage railway, the Montreal and Lachine Rail-Road, was incorporated in 1846 to become Montreal's first railway and Canada's third public railway. This railway was intended to provide rail transportation around the Lachine Rapids in the St. Lawrence River, a major obstacle to navigation west from Montreal.

transport. Un des moyens de transport qui mérite un tel approfondissement dans la région de Montréal est bien le chemin de fer.

Montréal est devenu le siège social des trois premières compagnies ferroviaires publiques au Canada, avec un écart de 11 ans entre la fondation de la première en 1836 et de la troisième en 1847. Au milieu du XIXe siècle, la fièvre ferroviaire s'étendait partout au Canada comme, du reste, dans toute l'Amérique du Nord. Plusieurs de ces compagnies furent des compagnies sur papier seulement. D'autres devinrent des actifs durables avec certains épanouissements, mais aussi des lacunes. Maintenant, il y a celles qui continuent, suite à diverses fusions et à travers les cycles économiques, bien que sous différentes structures d'entreprise.

Le premier chemin de fer au Canada effectue la liaison entre les villages de La Prairie et de Saint-Jean (maintenant Saint-Jean-sur-Richelieu) de l'autre côté du Saint-Laurent en face de Montréal. C'est le Champlain and St. Lawrence Rail-Road construit pour transporter les marchandises de Montréal vers les États-Unis. Il commence ses opérations le 21 juillet 1836. C'est en fait un réseau de portage qui évite de transporter les marchandises sur le Saint-Laurent jusqu'à Sorel puis de remonter le Richelieu jusqu'au lac Champlain, évitant environ 160 kilomètres (100 milles) de navigation.

Le succès de cette ligne encourage la promotion d'autres projets dont certains ne se sont jamais matérialisés. Le second réseau canadien est le St. Lawrence and Atlantic Railroad qui opère à partir de Longueuil (en face de Montréal), en aval de La Prairie. Cette compagnie a l'intention, et réussit éventuellement à le faire, de rejoindre le port de Portland, Maine, sur l'Atlantique. Incorporée en 1844-45, ses trains atteignent St-Hyacinthe en mars 1847. Un autre réseau de portage, le Montreal and Lachine Rail-



This photograph shows why the Montreal and Lachine Rail-Road was necessary as a portage route around the treacherous Lachine Rapids. Wreck of the S.S. Louis Renaud in the Lachine Rapids in 1873. William Notman, McCord Museum of Canadian History 1-84855.1

Cette photographie montre pourquoi la voie ferroviaire du Montreal and Lachine Rail-Road était nécessaire pour contourner les rapides de Lachine. Épave du S.S. Louis Renaud dans les rapides sournois de Lachine en 1873. William Notman, Musée McCord d'histoire canadienne 1-84855.1

James G. Ferrier, a young immigrant born in 1800 in Fife, Scotland, arrived at Montreal practically penniless. He became a successful hardware merchant, wealthy and an honoured member of the business community using his Scottish virtues that included thrift and close attention to business. By 1836 Ferrier had amassed a substantial fortune. Ferrier first became interested in the idea of building a railway between Montreal and Lachine in 1844 or early in 1845. In pursuit of this idea he contacted the firm of Kinmonds, Hutton and Steele (later Kinmonds & Company) of Dundee, Scotland, requesting that they provide a practical engineer to perform the necessary surveys. This same person would oversee the construction of the railway. He hired Alexander Millar from Scotland's Dundee and Arbroath Railway.

Preliminary surveys were conducted in the autumn of 1845 for a railway between Montreal and Lachine where a wharf would be constructed. In 1846 a charter was granted that incorporated the Montreal and Lachine Rail-Road Co. to build from a point in Montreal parish to a point in Lachine. Furthermore it gave it the power to operate vessels on the St. Lawrence and Ottawa Rivers for fifty miles above Lachine. Under Ferrier's direction, £75,000 in share capital was raised for the railway and he was elected its first President.

The Montreal and Lachine, which operated between Montreal's Bonaventure Station and Lachine Wharf, opened on November 19, 1847. It promptly ceased operations until the spring of 1848. Traffic expectations were not realized so the company filed for and obtained an amendment to its charter in August 1850 authorizing it to acquire the Lake St. Louis and Province Line Rail-Way under the new name of the Montreal and New York Railroad Co. The idea was to connect with other lines in New York State so as to attract more revenue traffic.

Road voit le jour en 1846 et devient le troisième réseau public du Canada et, en fait, le premier réseau de Montréal. Ce chemin de fer a pour but de fournir un transport par rail autour des rapides de Lachine, un obstacle majeur à la navigation vers l'ouest à partir de Montréal.

James G. Ferrier, un jeune immigrant né en 1800 à Fife, en Écosse, arrive sans sou à Montréal. Il devient un quincailler réputé et un membre riche et important de la communauté économique, usant de ses vertus écossaises : économe et soucieux de ses affaires. En 1836, Ferrier a déjà amassé une certaine fortune et il devient le premier intéressé à l'idée d'un chemin de fer entre Lachine et Montréal en 1844, ou tôt en 1845. Dans la suite de son idée, il contacte la firme Kinmonds, Hutton and Steele (plus tard Kinmonds & Company) de Dundee, Écosse, pour qu'elle lui envoie un ingénieur qui pourra faire pour lui les études nécessaires. Cette même personne supervisera les travaux de réalisation. Il embauche Alexander Millar du Dundee and Arbroath Railway, en Écosse.

Les premiers relevés sont faits à l'automne 1845 pour un chemin de fer entre Montréal et Lachine où un quai serait construit. En 1846, une charte incorpore le Montreal and Lachine Rail-Road Co. pour construire un chemin de fer d'un point dans la paroisse de Montréal à un point dans la paroisse de Lachine. En outre, elle lui donne la possibilité d'exploiter des bateaux sur le Saint-Laurent et la rivière des Outaouais sur 80 km (50 mi) en amont de Lachine. Sous la direction de Ferrier, un capital de £75,000 en actions est souscrit pour le chemin de fer et il en est élu le premier président.

Le Montreal and Lachine Rail-Road commence ses opérations, le 19 novembre 1847, entre la gare



This is a model of the first Montreal and Lachine Rail-Road train as it arrived in Lachine in 1847. The model was built in Vichy, near Paris, France before 1870 and is about four feet long. It came to Lachine before 1875 and was in the possession of the Sisters of Saint Anne who have a formidable convent in Lachine. The first class coach is red, the second class coach is blue and the baggage car is brown. This has to be one of the oldest models of a Canadian train extant. The model was donated by the Sisters to the Musée de Lachine and is on display. Peter Murphy

C'est la maquette du premier train du Montreal and Lachine Rail-Road tel qu'il a atteint Lachine en 1847. Le modèle a été construit à Vichy, à environ 400 km au sud de Paris, avant 1870 et mesure à peu près 1,2 m (4 pi) de long. Il est arrivé à Lachine avant 1875 et fut en possession des Sœurs de Sainte-Anne qui ont un célèbre couvent à Lachine. La voiture de première classe est rouge, celle de deuxième classe est bleue et le fourgon à bagages est marron. Ce doit être l'une des maquettes existantes les plus anciennes d'un train canadien. Le modèle a été donné par les Sœurs au Musée de Lachine où il est exposé. Peter Murphy

RAILROADS, &c.

Montreal & Lachine Railroad

FALL ARRANGEMENT.

ON and after THIS DAY until further NOTICE, Trains will leave at the undermentioned hours (Sundays excepted.)

FROM MONTREAL.	FROM LACHINE.	
7½ A.M.	8½ A.M.	} Or on the arrival of the Steamer which may be due and in sight.
11½ A.M.	12 M.	
3 P.M.	3½ P.M.	
4½ P.M.	5 P.M.	
6 P.M.	6½ P.M.	
7 A.M.	7½ A.M.	

ON SUNDAYS.

FROM MONTREAL.	FROM LACHINE.	
10½ A.M.	11 A.M.	} On arrival of Steamer.
3 P.M.	Do	
7 do	Do	

Freight carried at very low rates.

JNO. FARROW,
Supt. & Treasr.

Montreal, Sept. 17, 1850. 172

The published schedule of the Montreal and Lachine Rail-Road dated 17 September 1850. Canadian Science and Technology Museum, X26026.

L'indicateur du Montreal and Lachine daté du 17 septembre 1850. Musée canadien des sciences et de la technologie, X26026.

Meanwhile, a corporate prospectus was issued in 1853 for the Grand Trunk Railway of Canada. Having absorbed a number of projected and uncompleted lines the Grand Trunk became a formidable rival. By 1854, the Grand Trunk was operating on the island of Montreal from a terminal in Pointe St. Charles west to Ste. Anne de Bellevue.

About the same time, the Champlain and St. Lawrence encountered financial difficulties as both it and the Montreal and New York were competing for the same traffic. In order to preserve their mutual interests, the Montreal and New York amalgamated with the Champlain and St. Lawrence, to form the Montreal and Champlain Railroad in 1857. The depression of that year plagued the corporation and it, too, fell into severe financial constraints.

Enter the Grand Trunk Railway with a lease for the Montreal and Champlain effective January 1864, that allowed the Grand Trunk access to the Montreal and Champlain's Bonaventure Station. The Grand Trunk purchased the Montreal and Champlain on June 14, 1872. Now all of Canada's first three railways were part of the Grand Trunk Railway, which, in turn, became a constituent company of Canadian National Railways in 1923.

Bonaventure à Montréal et le quai de Lachine. Mais il doit les arrêter peu de temps après jusqu'au printemps 1848. Les prévisions de trafic ne sont pas au rendez-vous et la compagnie demande et obtient un amendement à sa charte en août 1850 l'autorisant à acquérir le Lake St. Louis and Province Line Rail-Way sous le nouveau nom de Montreal and New York Railroad Co. L'idée est de se raccorder avec les réseaux de l'autre côté de la frontière pour augmenter les revenus du trafic.

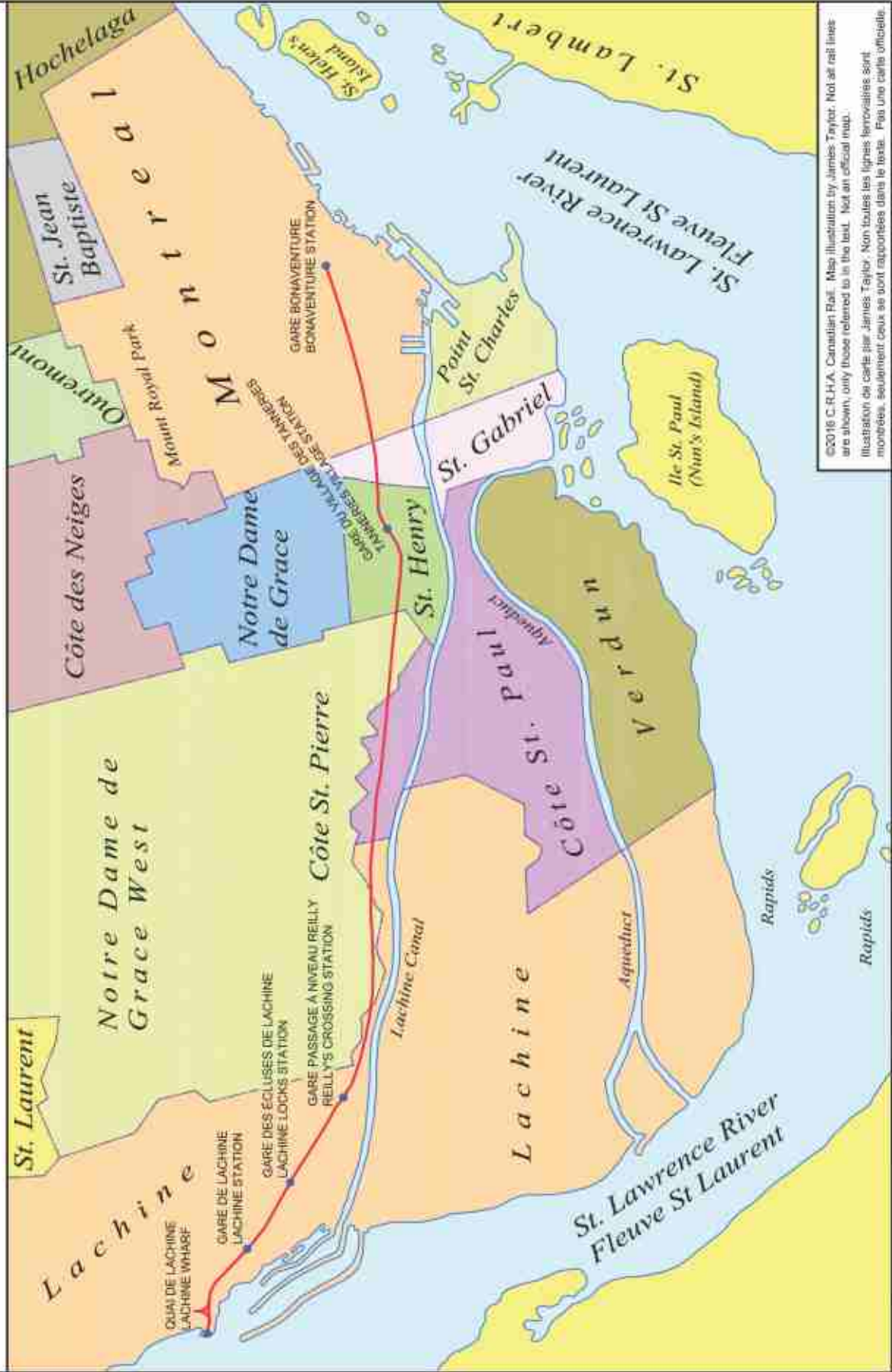
Pendant ce temps, un prospectus d'entreprise est publié en 1853 pour le Grand Trunk Railway of Canada. Ayant déjà absorbé un grand nombre de lignes projetées et inachevées, le Grand Trunk devient une solide opposition. Dès 1854, le Grand Trunk opère sur l'île de Montréal d'un terminal à Pointe-Saint-Charles, vers l'ouest, jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue.

À peu près au même moment, le Champlain and St. Lawrence rencontre des difficultés financières. Comme le Montreal and New York, il souffre d'une féroce compétition. Aussi, afin de préserver leurs intérêts mutuels, le Montreal and New York et le Champlain and St. Lawrence s'associent, en 1857, pour former le Montreal and Champlain Railroad. La même année, une récession tracasse la compagnie qui, elle aussi, finit par avoir de sérieux problèmes financiers.

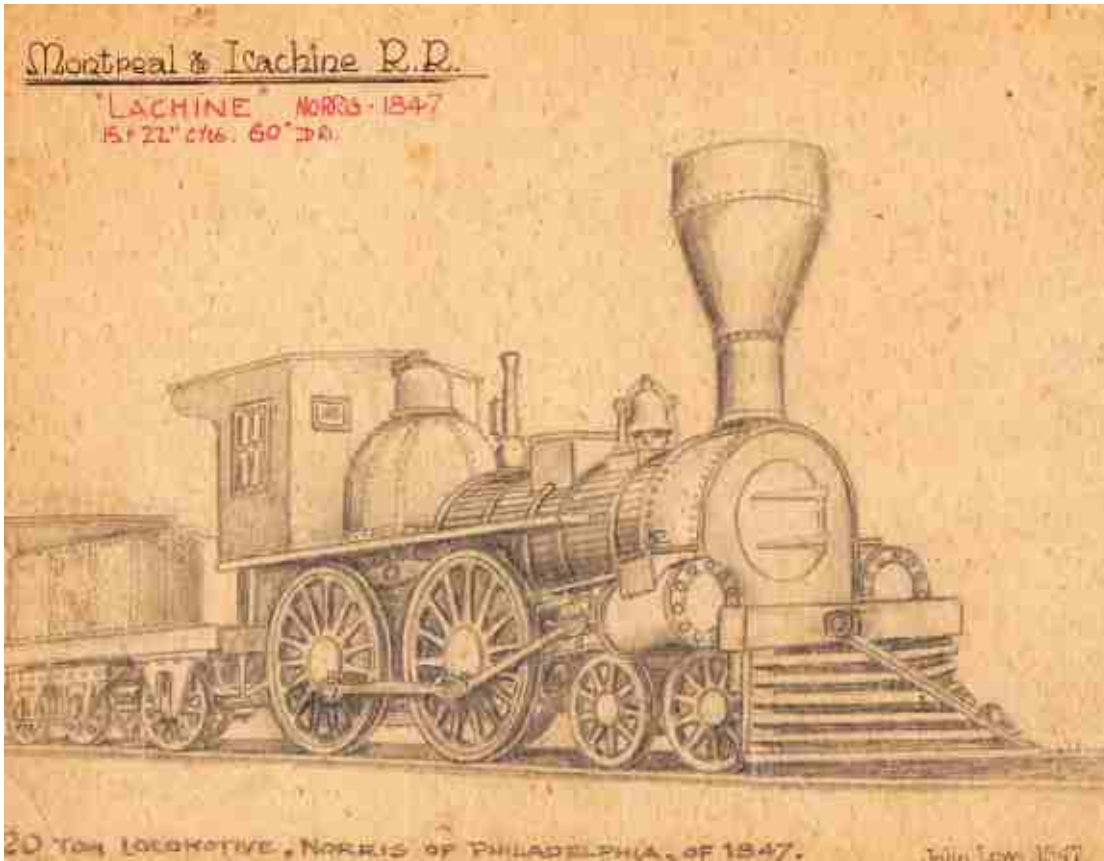
Arrive alors le Grand Trunk avec un bail du Montreal and Champlain permettant au Grand Trunk d'accéder à la gare Bonaventure du Montreal and Champlain à partir de janvier 1864. Le Grand Trunk achète le Montreal and Champlain, le 14 juin 1872. Dès lors les trois premières compagnies de chemin de fer du Canada sont incorporées dans le Grand Trunk qui deviendra lui-même, à son tour, un composant des Canadian National Railways en 1923.

MAP OF THE MONTREAL AND LACHINE RAILROAD (1847)

CARTE DU CHEMIN DE FER MONTRÉAL ET LACHINE (1847)



©2016 C.R.H.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.
 Illustration de cette page: James Taylor. Non toutes les lignes ferroviaires sont montrées, seulement ceux se sont rapportées dans le texte. Pas une carte officielle.



Based on information available in 1947, John Loye, first President of the CRHA, made this hand drawn sketch of the Lachine the Montreal and Lachine's first locomotive.

Compare this sketch to the Copiapo, South America's first steam locomotive which was built by Norris in 1850. It is preserved un-modified outside the University of Atacama. Copiapo lies about 800 km north of Santiago, Chile by the Copiapo river, in the valley of the same name. The Copiapo-Caldera railway line, built in 1850, was the first railway in South America. The first section between Caldera and Monte Amargo was inaugurated on July 4, 1850 in honour of the nationality of William Wheelwright, the American business man responsible for the project. The original wooden railway station is now a National Monument. Copiapo website

Sur la base des informations disponibles en 1947, John Loye, premier président de l'ACHF, a fait cette esquisse dessinée à la main de la Lachine, la première locomotive du Montreal and Lachine Rail-Road.

On peut comparer ce croquis à la Copiapo, première locomotive à vapeur de l'Amérique du Sud, construite par Norris en 1850. Elle est conservée sans modification à l'extérieur de l'université d'Atacama, à Copiapo. Cette ville se trouve à environ 800 km au nord de Santiago du Chili, sur la rivière Copiapo, dans la vallée du même nom. La ligne de chemin de fer Copiapo-Caldera, construite en 1850, a été la première en Amérique du Sud. La première section entre Caldera et Monte Amargo a été inaugurée le 4 juillet 1850 en l'honneur de la nationalité de William Wheelwright, l'homme d'affaires américain responsable du projet. La gare ferroviaire en bois d'origine est maintenant un monument national. Site Internet Copiapo



During its short life the Montreal and Lachine Rail-Road had placed orders with manufacturers for three new locomotives; the Lachine arrived for the line's initial operations in 1847 with the Montreal and the James Ferrier arriving the following year. At this time there were no locomotive builders in Canada, so orders had to be placed elsewhere.

The locomotive Lachine was a small 4-4-0 tender engine; a wheel arrangement that became quite common in North America. Ferrier purchased it from Norris Brothers of Philadelphia. It is believed that the Lachine was sold to the Champlain and St. Lawrence Rail-Road in 1848, as it was deemed unsuitable for the Montreal and Lachine. On the Champlain and St. Lawrence it was renamed Champlain.

The *Montreal Witness* of 8 November 1847 reported that the railway ordered two other locomotives from England. To be more specific, they were ordered from Wallace Foundry operated by Kinmonds, Hutton & Steele, later Kinmonds & Company, in Dundee, Scotland. Both locomotives left Scotland aboard the vessel Hector arriving at Montreal in late June or early July 1848, accompanied by W. L. Kinmond, nephew of the senior partner of the Scottish locomotive firm. The late railway historian Robert R. Brown suggests that these two Scottish locomotives likely had 2-2-2 wheel arrangements with 72 inch drivers. They were named Montreal and James Ferrier. Sometime after 1860 the Montreal was renamed Lady Molson and was sold in 1872. It has been suggested that the James Ferrier was the locomotive that the railway lost in the Turcot swamp in 1856.

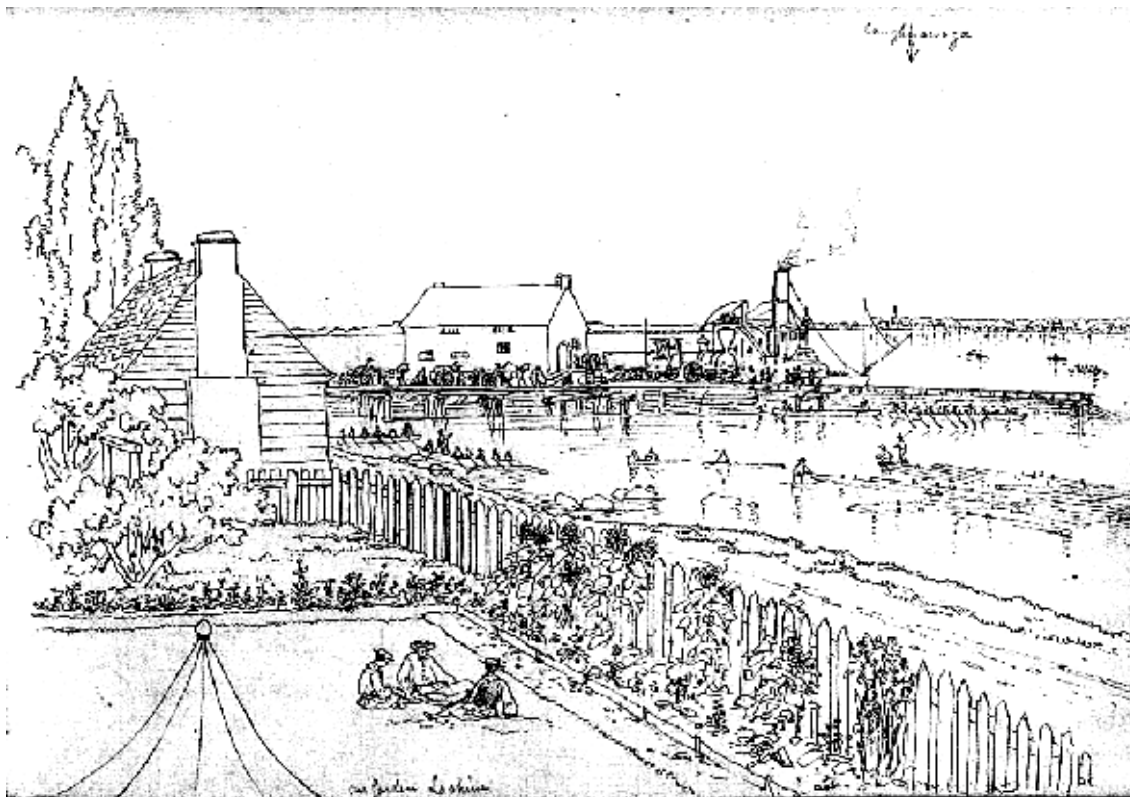
Durant sa courte vie, le Montreal and Lachine Rail-Road commande 3 nouvelles locomotives : la « Lachine », au début des opérations de la ligne en 1847, suivie de la « Montreal » et de la « James Ferrier » l'année suivante. À cette époque, il n'y a pas de constructeur de locomotive au Canada, aussi les commandes doivent être passées ailleurs.

La « Lachine » est une petite machine tender 4-4-0, disposition de roues qui deviendra courante en Amérique du Nord. Ferrier l'achète des Norris Brothers, à Philadelphie. On croit que la « Lachine » est vendue au Champlain and St. Lawrence Rail-Road en 1848, quand elle est considérée inadaptée au service sur le Montreal and Lachine. Elle est renommée « Champlain » par le Champlain and St. Lawrence.

L'édition du 8 novembre 1847 du *Montreal Witness* relate que la compagnie a commandé deux autres locomotives d'Angleterre. Mais, pour être plus précis, il s'agit d'une commande à la fonderie Wallace, propriété de la Kinmonds, Hutton & Steele, à Dundee, en Écosse. Les deux locomotives quittent l'Écosse à bord du navire Hector qui arrive à Montréal fin juin, ou début juillet, 1848 accompagnées par W. L. Kinmond, neveu de l'associé principal de la firme écossaise de construction de locomotives. L'historien (feu) Robert R. Brown suggère que les deux locomotives sont des 2-2-2 avec des roues motrices de 1,83 m (72 po). Elles sont baptisées « Montreal » et « James Ferrier ». Peu de temps après 1860, la « Montreal » est renommée « Lady Molson » et elle est vendue en 1872. On suppose que la « James Ferrier » a été perdue dans les marais de Turcot, en 1856.

This is a drawing of a train on the pier of Lachine Wharf taken from Hopkins Garden circa 1859. Note the 2-2-2 locomotive on the wharf. Also in the drawing are canoes, floating logs and a vessel at the dock. Société d'histoire de Lachine

Ceci est un dessin d'un train sur la jetée de Lachine, tel que vue du jardin Hopkins autour de 1859. Remarquez la locomotive 2-2-2 sur le quai. Le dessin illustre aussi des canots, des billes de bois flottantes et un navire amarré. Société d'histoire de Lachine





This drawing by E. Haberer is his depiction of where the wreck of GTR train 6 occurred on the morning of December 4, 1890 when, because of a blizzard, the train was accidentally switched onto the wharf instead of proceeding along the mainline. Engineer Joseph Birse died but his fireman survived after being rescued from the freezing waters. Read the full story in Canadian Rail No. 476 May - June, 2000. Société d'histoire de Lachine

Ce dessin d'E. Haberer est son point de vue quant à l'emplacement de l'accident que le train numéro 6 a subi le matin du 4 décembre 1890, lorsque, par un épais brouillard, il fut aiguillé par erreur vers le quai au lieu de l'être vers la voie principale. Joseph Birse, le mécanicien, fut tué tandis que son chauffeur survécut après avoir été retiré des eaux glacées. L'accident est traité en détail dans le numéro 476 (Mai-juin 2000) de Canadian Rail. Société d'histoire de Lachine

The initial portion of the line started from a terminal in Montreal's Griffintown district extending out to Lachine Wharf seven and a half miles distant. The station erected along the south side of St. Bonaventure Street (today rue Saint Jacques) across from Chaboillez Square became known as Bonaventure Station. Along the route to Lachine the line passed through the villages of St. Cunégonde and St. Henri. St. Cunégonde was situated near the railway's crossing of Atwater Street, one mile west of Bonaventure Station. Half a mile further west was Tanneries, named for the number of tanneries in the area. It was renamed St. Henri after the parish in that district. The line progressed parallel to and below the Upper Lachine Road escarpment through what became known as Turcot. The line progressed through Ville St. Pierre where, at its western end, it crossed Upper Lachine Road as it continued toward Lachine. This level crossing became known as Reilly's Crossing after the watchman of the same name. Proceeding from Reilly's Crossing the route ran directly into Lachine and onto the railway's wharf. Generally speaking, it was a fairly straight rail line. The first Lachine station was built almost a half mile before the railway reached its destination. From there the line curved onto the Lachine Wharf located at the foot of the today's 21st Avenue. A station was built on the wharf that allowed the transfer of passengers and freight between trains and water transport.

A new Lachine Wharf was built in 1860 replacing the original 1847 one because the old wharf was too

La portion initiale de la ligne part du quartier de Griffintown, à Montréal, et se dirige vers le quai de Lachine 12 km (7,5 mi) plus loin. La gare, construite sur le côté sud de la rue Bonaventure (aujourd'hui la rue St-Jacques) en face du square Chabolliez, devient connue sous le nom de gare Bonaventure. En se dirigeant vers Lachine, la ligne traverse les villages de Sainte-Cunégonde et de Saint-Henri. Ste-Cunégonde se trouve près du passage à niveau de la rue Atwater, 1,6 km (1 mi) à l'ouest de la gare Bonaventure. Un demi mille plus à l'ouest, il y a Tanneries, nom donné à cause du nombre important de tanneries dans ce quartier. Il deviendra St-Henri après que le chemin de fer eut atteint cette paroisse. La ligne suit parallèlement, mais en dessous, la rue Upper Lachine, sur un escarpement connu sous le nom de Turcot. La ligne traverse ensuite ville Saint-Pierre où, à l'extrémité ouest, elle traverse la rue Upper Lachine. Ce passage à niveau devint connu sous le nom de passage à niveau Reilly du nom de son gardien. À partir de là, la ligne se dirige directement vers Lachine et son quai. On peut dire en gros que c'est pratiquement une ligne droite. La première gare de Lachine est construite 800 m (0,5 mi) avant le quai. De là, la ligne oblique vers ce quai situé au bout de ce qui est maintenant la 21e Avenue. Une gare est construite sur le quai pour permettre de transférer les passagers du transport ferroviaire au transport maritime.

En 1860, le quai de Lachine est refait pour remplacer celui de 1847, car il n'est pas assez profond pour accueillir les nouveaux bateaux. Un bassin de 1115 m²

shallow for the newer vessels that wanted to dock there. A 12,000 square foot wooden crib was constructed and filled in. With the construction of the new Lachine Wharf a new arrangement was again required for turning the trains for the return journey back to Bonaventure Station. The railway constructed a wye (Y) track arrangement that branched off to the right from a point designated as Willows. The track to the left proceeded to Lachine Wharf. Trains returning to downtown would back onto the west leg of the wye from the wharf past a switch point, which after 1888 became the location of the second Lachine Station, then facing east it went off to Bonaventure.

(12 000 pi²) est construit en bois puis rempli. Avec la construction de ce nouveau quai, une nouvelle configuration des voies doit être aménagée pour permettre le virage des trains pour leur voyage de retour vers la gare Bonaventure. On construit alors un triangle de virage tel qu'une branche se dirige vers la droite à partir d'un point appelé Willows (les Saules), tandis que la branche de gauche se dirige vers le quai de Lachine. Pour retourner vers le centre-ville, les trains doivent reculer, à partir du quai, sur la branche ouest (celle de droite) après avoir traversé deux aiguillages où, après 1888, on construira la seconde gare de Lachine, et faisant alors face à l'est, ils se dirigent vers Bonaventure.

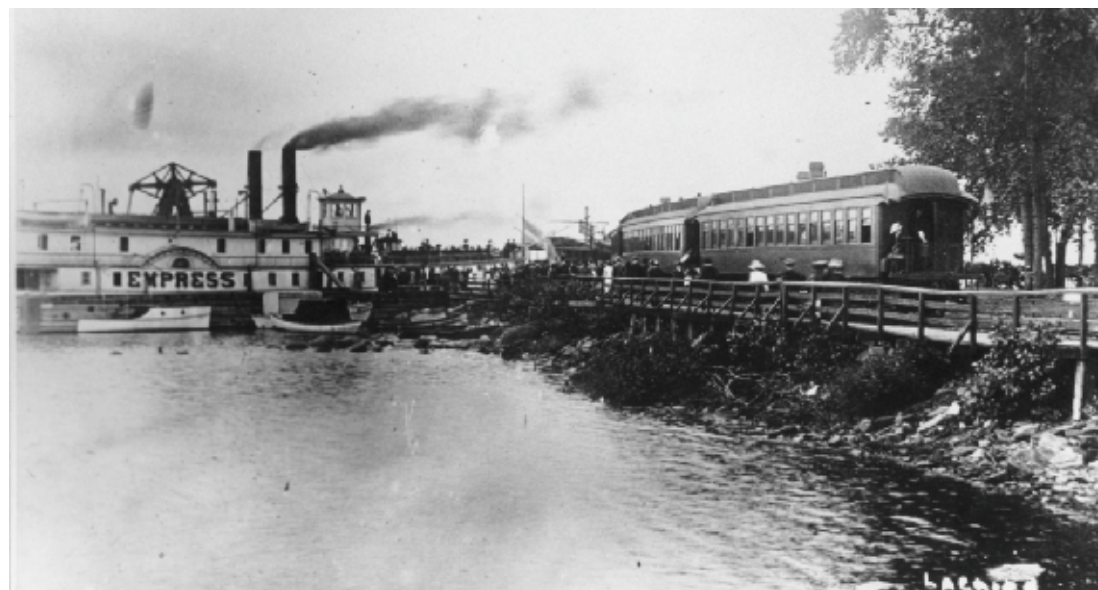
The Duchess of York docked at the Lachine Wharf around 1910, note the railway in the foreground. No doubt the passengers travelled by train to meet the ship. McCord Museum of Canadian History MP-0000.898.8

Le Duchess of York accosté au quai de Lachine autour de 1910; remarquez le chemin de fer au premier plan. Sans aucun doute, les passagers ont pris le train pour se rendre au navire. Musée McCord de l'histoire canadienne MP-0000.898.e



Docked at Lachine Wharf is the side-wheel steamer Empress receiving passengers from a Grand Trunk train before departing on its journey. Société d'histoire de Lachine

Amarré au quai de Lachine, l'Empress, un vapeur à roues à aubes latérales, reçoit les passagers d'un train du Grand Trunk avant d'entreprendre son voyage. Société d'histoire de Lachine





This token is actually a third-class fare payment. The conductor would collect the tokens and attach them onto a wire through the hole in a token. On the reverse is marked THIRD CLASS with an image of a beaver. Société d'histoire de Lachine

Ce jeton est de fait un paiement de troisième classe. Le conducteur du train collectait les jetons et les attachait sur un fil en passant ce dernier à travers leurs perforations. Le verso porte l'inscription THIRD CLASS et l'image d'un castor. Société d'histoire de Lachine

Initially, the Grand Trunk was a broad gauge (66 inches) railway compared to the standard gauge (56 ½ inches) Montreal and Champlain. These two lines crossed at a location called Tanneries Jct., later St. Henri, with the Grand Trunk heading in a fairly direct route westward to the western tip of the island of Montreal at Ste. Anne de Bellevue. As the first step, the Grand Trunk sought to lease the Montreal and Champlain. While negotiations were progressing it felt confident enough to begin laying a connecting track between its line coming from Point St. Charles and the Montreal and Champlain line to Bonaventure Station at St Henri. Furthermore, from Tanneries Junction into Bonaventure it had to put in place longer ties and laid an outside third rail along the Montreal and Champlain to handle its broad gauge equipment. In 1864 the Grand Trunk trains began operating into the more centrally located Bonaventure Station. Up to this time, the Grand Trunk terminus had been at Pointe St Charles, a point quite remote from the downtown area of the city. The railway gauge on the Island of Montreal became standardized to 56½ inches in two stages as the Grand Trunk converted its Montreal-Sarnia line in October 1873 and its Montreal-Portland line in September 1874.

The next step in the Grand Trunk development in the Montreal region was the September 1888 extension of the original Montreal and Lachine line 3.14 miles from Lachine to Dorval where it would connect with its original, 1854-built, track heading west. That meant that Willows became a junction where those trains bypassing Lachine Wharf proceeded westward. Nevertheless, for many years the Grand Trunk kept their more northerly direct line to Dorval in addition to the line through Lachine.

Initialement le Grand Trunk a une voie large de 1,676 m (66 po) comparativement à la voie normale standard de 1435 mm (56,5 po) du Montreal and Champlain. Au moment de la fusion, les deux lignes se croisent à la jonction Tanneries (plus tard Saint-Henri), la ligne du Grand Trunk filant presque directement vers l'ouest et Sainte-Anne-de-Bellevue, à l'extrémité ouest de l'île de Montréal. Dans un premier temps, le Grand Trunk cherche à louer le Montreal and Champlain. Pendant que les négociations progressent, il devient assez confiant pour commencer à construire une voie de raccordement entre sa ligne venant de Pointe-Saint-Charles et la ligne du Montreal and Champlain vers la gare Bonaventure, à Saint-Henri. En outre, entre la jonction Tanneries et la gare Bonaventure, il installe des traverses allongées afin de poser un troisième rail le long de la voie du Montreal and Champlain pour pouvoir faire circuler son matériel à voie large. En 1864, les trains du Grand Trunk commencent à utiliser la gare Bonaventure, un point plus central. Jusqu'alors le terminal du Grand Trunk avait été à Pointe-Saint-Charles, un site beaucoup plus éloigné du centre-ville. L'écartement des voies sur l'île de Montréal est normalisé à 1435 mm (56,5 po) en deux étapes alors que le Grand Trunk convertit sa ligne de Montréal à Sarnia en octobre 1873 et celle de Montréal à Portland en septembre 1874.

L'étape suivante dans l'ère du Grand Trunk est réalisée, en septembre 1888, avec le prolongement de 5 km (3,1 mi) de la voie de Lachine à Dorval où il veut se raccorder avec sa ligne construite en 1854 allant vers l'ouest. Ceci fait de Willows (les Saules) la jonction où les trains passent pour rouler vers l'ouest en évitant le quai de Lachine. Néanmoins, pendant de nombreuses années, le Grand Trunk conserve sa ligne directe, plus au nord, vers Dorval, en plus de sa ligne passant par Lachine.

This unidentified photo appears to be a 200 series side tank engine specifically built by the Grand Trunk for Montreal commuter service operating on the Montreal-Lakeshore run via the Lachine high line circa 1905. Ralph Friske collection

Cette photo non identifiée semble être celle d'une locomotive-tender à réservoirs latéraux de la série 200 spécialement construite pour le service de banlieue de Montréal du Grand Trunk et circulant sur la ligne la plus au nord de Lachine du trajet Montréal - Lakeshore autour de 1905. Collection Ralph Friske



The railways, being the most efficient form of transport at the time, saw increased growth of traffic during the latter part of the nineteenth century. The Grand Trunk Railway embarked on a plan to lay a parallel track along their busy Montreal-Toronto route starting in 1887. Being constructed in stages, their double track route through Lachine was completed in 1892.

The construction of the Turcot yard and roundhouse was the last major change made by the Grand Trunk, along the original line of the Montreal and Lachine. The initial crescent of the roundhouse opened in the autumn of 1905. By 1907, the roundhouse was a full circle with 57 engine stalls. It lasted through to the end of the steam locomotive era.

There were no significant changes made to the line during the early years of Canadian National ownership. Tracks were still in place out onto Lachine Wharf, eight miles from downtown Bonaventure Station. For twenty years Bonaventure Station was the busiest of Canadian National's three Montreal area passenger terminals, including the Tunnel Terminal and St. Catherine Street East Station at Moreau Street. With the opening of Central Station in 1943, passenger trains, except the Lakeshore commuter service, were transferred from Bonaventure to Central Station.

Five years later, on 22 August 1948, fire struck Bonaventure freight terminal and the sheds were totally destroyed. Freight cars buckled under the intense heat and the debris from the cars and the freight sheds ended Bonaventure's use as a passenger terminal. Starting the following day the Lakeshore commuter operations were transferred to Central Station. As the St. Catherine Street East station had been closed in 1945, all Canadian National

Les chemins de fer, étant la forme la plus efficace de transport à l'époque, connaissent une croissance de leur trafic au cours de la dernière partie du XIXe siècle. Le chemin de fer du Grand Trunk lance un plan pour doubler sa voie Montréal-Toronto à partir de 1887. Construite par étapes, cette double voie passant par Lachine est achevée en 1892.

La construction du triage Turcot et de sa rotonde fut le dernier grand changement réalisé par le Grand Trunk sur la ligne Montréal-Lachine. Le croissant initial de la rotonde est inauguré à l'automne 1905 et elle est complétée en 1907 avec ses 57 baies. Elle survivra jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur.

Il y a peu de changements durant les premières années de la possession du Grand Trunk par le Canadien National. Les voies vont toujours au quai de Lachine, à 12,9 km (8 mi) de la gare Bonaventure. Pendant 20 ans, la gare Bonaventure est la plus achalandée des trois gares de voyageurs de Montréal, avec le terminal du tunnel et la gare de Ste-Catherine Est. Suite à l'ouverture de la Gare Centrale, en 1943, les trains de voyageurs sont transférés de la gare Bonaventure à la Gare Centrale à l'exception des trains de banlieue du Lakeshore.

Cinq ans après, le 22 août 1948, un incendie frappe le terminal de marchandises de la gare Bonaventure. Tous les entrepôts sont complètement détruits. Les carcasses des wagons de marchandise tordues par l'intensité du feu et les débris des voitures et des entrepôts marquent la fin du trafic passager de la gare Bonaventure. Dès le lendemain, les trains de banlieue sont transférés à la Gare Centrale, ce qui fait qu'alors tout le trafic passager de Montréal est concentré vers un seul terminal. (Les trains partant de la gare Ste-Catherine Est



This appears to be Rockfield station. It was formerly Reilly's Crossing where the railway crossed Upper Lachine Road. Due to heavy local traffic the railway hired Mr. O'Reilly as a crossing guard. In 1896 the GTR built the wooden station at Rockfield. Passenger service was discontinued here in April 1931. Société d'histoire de Lachine

Ceci semble être la gare Rockfield. Auparavant elle s'appelait Reilly's Crossing, là où la voie traversait le chemin Upper Lachine. À cause de la forte circulation locale, la compagnie engagea M. O'Reilly comme garde-barrière. Le GTR construisit une gare en bois à Rockfield en 1896. Le service passagers fut arrêté à cet endroit en avril 1931. Société d'histoire de Lachine

A photo of Dominion station at 6th Avenue, Lachine, taken around the turn of the twentieth century. Société d'histoire de Lachine

Une photo de la gare Dominion, à la 6e Avenue, Lachine, prise autour du début du 20^e siècle. Société d'histoire de Lachine



This is the second Lachine station and was built by the Grand Trunk Railway opening on 17 September 1888. This formidable wooden station was closed in 1961 after Canadian National opened its new line further away from the centre of Lachine. Société d'histoire de Lachine

Ceci est la deuxième gare de Lachine; construite par le Grand Trunk, elle fut inaugurée le 17 septembre 1888. Cette imposante gare en bois fut fermée en 1961 lorsque le Canadien National mit en service sa nouvelle voie plus éloignée du centre de Lachine. Société d'histoire de Lachine



This is a great photo of rarely photographed Convent station taken from roadside, the left side of the station faced the tracks. Société d'histoire de Lachine

Un excellent cliché de la gare Convent rarement photographiée, pris du bord de la rue, le côté gauche de la gare faisant face aux voies. Société d'histoire de Lachine



The typical Victorian style Bonaventure Station erected by the Grand Trunk Railway. This is the third Bonaventure Station circa 1890. The first was wooden built by the Montreal and Lachine in 1847, followed by a brick structure erected in 1864. McCord Museum of Canadian History, Notman collection

La gare Bonaventure, typiquement victorienne, érigée par le Grand Trunk. Il s'agit de la troisième gare Bonaventure circa 1890. La première a été construite en bois par le Montreal and Lachine en 1847, suivie d'une structure en briques érigée en 1864. Musée McCord d'histoire canadienne, collection Notman



The latter days of Bonaventure Station had its towers missing as a result of a fire in 1916. This view from Chaboillez Square was taken by Ernest Modler, 22 April 1946, two years before the devastating fire that closed Bonaventure. Ronald Ritchie collection.

Durant ses dernières années, la gare Bonaventure fut privée de ses tours détruites par un incendie en 1916. Cette vue depuis la place Chaboillez a été prise par Ernest Modler, le 22 avril 1946, deux ans avant qu'un feu dévastateur ferme Bonaventure. Collection Ronald Ritchie

passenger train operations were now consolidated into the single Montreal terminal.

Another significant change to the landscape was the evolution of Turcot Yard. The yard office was designated as Turcot Center. Turcot was Canadian National's largest freight yard in Montreal until the opening of the new Montreal (now Taschereau) Yard in 1961. Turcot was then reconfigured into an intermodal yard, initially handling trailer-on-flat-car (piggyback) operations. In time, it became largely a container terminal. Canadian National closed the yard in June 2002. Most of the property has been sold to Transport Quebec (the provincial highway authority).

The final major change to the original Montreal and Lachine rail line was the loss its status as a mainline

avaient été transférés à la Gare Centrale en 1945.)

Un autre important changement au paysage est l'évolution de la cour de triage Turcot. Son bureau est désigné Turcot Center. Turcot est le plus grand triage de marchandises du Canadien National à Montréal jusqu'à l'ouverture de la cour de triage Montréal (maintenant Taschereau) en 1961. Turcot devient alors un triage intermodal prévu à l'origine pour les opérations de ferroutage (« piggyback »). Il devient en même temps un important terminal pour conteneurs. Le CN ferme cette cour après le départ du dernier train en juin 2002. La majeure partie des terrains a été vendue au ministère des Transports du Québec.

Le dernier changement majeur à la ligne originale du Montreal and Lachine est la perte de son statut de ligne

and becoming industrial spur track. This occurred as a result of the 1961 opening of the new Montreal Yard with its connection to the original Grand Trunk Railway line at Ballantyne and bypassing Lachine village. The original line was then cut back to Lachine Wharf with the stretch between Lachine and Dorval closing in 1961.

In time, revenue traffic diminished with the most westerly railway customer being the Dominion Bridge Company. Dominion Bridge closed in 1993 leaving Canadian Allied Diesel (CAD) as the Lachine Spur's only customer. Because of the lack of traffic and the Turcot highway infrastructure project, the spur line was closed and lifted west of Turcot. The last train over the Lachine Spur operated to CAD on October 14, 2015. CAD is now served by its CPR connection off the Adirondak Subdivision. Beyond CAD the rails remain in place to 10th Avenue, Lachine, site of the former Dominion Station although the level crossings have been paved over.

principale, pour devenir un embranchement industriel. Ceci survient en 1961 suite à l'ouverture de la nouvelle cour de triage Montréal qui est raccordée au réseau original du Grand Trunk, à Ballantyne, contournant ainsi Lachine. La ligne originale se termine dès lors au quai de Lachine suite à la fermeture, la même année, du tronçon entre Lachine et Dorval.

Avec le temps, le revenu du trafic a diminué avec le client ferroviaire le plus à l'ouest étant la société Dominion Bridge. La Dominion Bridge ferme en 1993 laissant la Canadian Allied Diesel (CAD) en tant que seul client de l'embranchement de Lachine. En raison du manque de trafic et du projet de reconstruction de l'échangeur Turcot, la ligne de l'embranchement a été fermée et déplacée à l'ouest de Turcot jusqu'à la CAD. Le dernier train sur l'embranchement de Lachine circule vers



White flags flying. CNR U-2-h 4-8-4 6242 is westbound with a vengeance on the Cornwall Subdivision at Dominion in the Montreal suburb of Lachine, Quebec. The 6242 and its train are operating on the alignment of the former Montreal and Lachine Rail-Road. Part of the imposing Dominion Bridge Company facilities appear in the background. CRHA Archives, Kemp Fonds 967

Fanions blancs au vent! La 6242 du CNR, une 4-8-4 de la classe U-2-h, charge en direction ouest, à Dominion, sur la subdivision Cornwall, dans l'arrondissement de Lachine de la ville de Montréal, Québec. La 6242 et son train roulent sur la voie de l'ancien Montreal and Lachine Rail-Road. Une partie des vastes installations de la compagnie Dominion Bridge apparaissent à l'arrière-plan. Archives ACHF, fonds Kemp 967

October 18, 1958 and CNRX-10 class 4-6-4T 49 passes Convent station with westbound commuter train. Convent was the original Lachine station on the Montreal and Lachine Rail-Road. When the second Lachine station opened west of this location, the station in this photo was renamed Convent. Ronald Ritchie collection

Nous sommes le 18 octobre 1958 et la 49 du CNR, une 4-6-4T de la classe X-10-a, passe devant la gare Convent avec un train de banlieusards vers l'ouest. Convent fut à l'origine la gare de Lachine sur le réseau du Montreal and Lachine Rail-Road. Lorsque la deuxième gare de Lachine fut inaugurée à l'ouest de la gare originale, la gare sur cette photo fut renommée Convent. Collection Ronald Ritchie



In this scene from the early fifties, a CNR freight is westbound while a steam powered commuter train heads eastbound to Turcot East where the steam locomotive will be replaced with a box-cab electric for the final haul into Central Station. The Montreal Transportation Commission (MTC) streetcar is operating on the Lachine 91 line. The Montreal Park and Island Railway built their line to Lachine in 1896 - 1897 and competed for the Lachine commuter business with the Grand Trunk. CRHA Archives, FondsMcGee



Sur cette scène du début des années 1950, un train de marchandises du CNR se dirige vers l'ouest tandis qu'un train de banlieue à vapeur se dirige vers l'est vers Turcot East, où la locomotive à vapeur sera remplacée par une locomotive électrique pour le parcours final vers la Gare Centrale. Le tramway de la Commission des transports de Montréal (CTM) roule sur le circuit 91 Lachine. Le Montreal Park and Island Railway a construit sa ligne vers Lachine en 1896 - 1897 et a concurrencé le Grand Trunk sur le trafic de banlieue de Lachine. ArchivesACHF, fonds McGee



CN 7032 leads a freight movement westbound through Ville St. Pierre en route to Lachine on April 2, 2013. Ken Goslett

La locomotive 7032 du CN tracte un train de marchandise vers l'ouest, à travers ville Saint-Pierre, en route vers Lachine, le 2 avril 2013. Ken Goslett



Two months to the day before the Lachine Spur would be closed finds CN 7054 and three other units switching a single box car probably destined for CAD. Ken Goslett

Deux mois avant la fermeture de l'embranchement de Lachine, la locomotive 7054 du CN et trois autres unités manœuvrent un wagon couvert probablement destiné à la Canadian Allied Diesel (CAD). Ken Goslett

Remnants of the Montreal and Lachine Rail-Road today

la CAD le 14 octobre 2015. La CAD est maintenant desservie uniquement par son lien avec le CPR à partir de la subdivision Adirondack. Au-delà de la CAD vers l'ouest, les rails restent en place jusqu'à la 10^e Avenue de Lachine, site de l'ancienne gare Dominion, bien que les passages à niveau aient été pavés.



Les restes de la voie du Montreal and Lachine Rail-Road aujourd'hui

This cairn was erected to celebrate the 100th anniversary of the Montreal and Lachine Rail Road in 1947. It can be seen today along St. Joseph Street, Lachine, at the foot of 21st Avenue. Peter Murphy

Ce cairn a été érigé pour célébrer le 100^e anniversaire de la voie du Montreal and Lachine en 1947. On le voit aujourd'hui le long de la rue Saint-Joseph, à Lachine, au coin de la 21^e Rue. Peter Murphy

This is a picture looking out onto what was the original Lachine Wharf. The water in the foreground is the entrance to the original Lachine Canal. Michael Leduc

Ceci est une photo prise dans la direction du quai original de Lachine. L'eau au premier plan est l'entrée du canal Lachine original. Michael Leduc



End of un-useable track at 10th. Avenue, Lachine, view is looking east. Peter Murphy

Fin de la voie inutilisable sur la 10^e Avenue à Lachine, vue vers l'est. Peter Murphy



End of the line - the sweeping curve leading to the second Lachine Wharf which is ahead behind the restaurant tent at 17th. Avenue. Peter Murphy

Fin de la ligne - la courbe peu prononcée menant au deuxième quai de Lachine qui est en avant, derrière la tente de restaurant, sur la 17^e Avenue. Peter Murphy



Much of the former right of way is now green space with a bike path, this view is looking west at 15th. Avenue. Peter Murphy

Une grande partie de l'ancienne emprise de la voie est maintenant un espace vert avec une piste cyclable, vue vers l'ouest à la 15^e Avenue. Peter Murphy

Michael Leduc's book on the subject is available at the Exporail Boutique.

Subsequent articles by Michael Leduc and Lorne Perry will tell the story of Turcot roundhouse and Saint-Henri Station.

© Michael Leduc

Le livre de Michael Leduc sur le sujet est disponible à la Boutique Exporail.

Les prochains articles de Michael Leduc et Lorne Perry raconteront l'histoire de la rotonde de Turcot et de la gare Saint-Henri.

© Michael Leduc

Stan's Photo Gallery

January - February 2018

by Stan J. Smail

Translation: Gilles Lazure

2017 Annual Digital Photo Review

Another year and once again it is time for one of my favorite tasks as a member of the Canadian Rail committee - the annual Digital Photo Review. Happy New Year and a healthy and prosperous 2018 to all.

Countries other than Canada built railways. Railways built Canada. One hundred and fifty years ago Canada became a nation. However many learned railway writers and scholars have argued that the true date of Canadian confederation should be November 7, 1885, the date when the last spike was driven at Craigellachie, British Columbia completing the Canadian Pacific Railway. Thus, the vast dominion was finally bound together and the contractual obligation to link British Columbia with eastern Canada was fulfilled.

Canada 150 was celebrated by Via Rail Canada with decorated locomotives and coaches in a 'wrap' fashion. CN and CPR operated special trains to commemorate the anniversary. Headed by four F units, the CPR train was particularly impressive as it traversed the system, recalling bygone times for Canada and its first transcontinental railway. A section of this photo gallery celebrates the CPR Canada 150 train.

Regular contributors such as Ken Goslett, Ray Farand, Cor Van Steenis are among the faithful who are still out there shooting in the digital age. Some spectacular night images are provided by Gary Knapp and Neil Zeller. We welcome Richard Yaremko to the 2017 Digital Photo Review. Richard is an old friend and we had many adventures and misadventures along the iron trail in Alberta and Montana almost fifty years ago. Welcome Richard!

Let's look back at 2017, Canada 150!



Les photos de Stan

Janvier - février 2018

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

Revue annuelle 2017 de photos numériques

Une autre année passée et c'est de nouveau le temps pour une de mes tâches préférées en tant que membre du comité d'édition de Canadian Rail : la revue annuelle de photographies numériques. Bonne et Heureuse Année 2018 remplie de santé et de prospérité pour tous!

Des pays autres que le Canada ont construit des chemins de fer, mais ce sont les chemins de fer qui ont construit le Canada. Il y a cent-cinquante ans, le Canada est devenu une nation. Cependant, de nombreux auteurs ferroviaires et d'érudits ont argumenté que la date d'origine véritable de la Confédération canadienne devrait être le 7 novembre 1885, date à laquelle le dernier crampon a été enfoncé à Craigellachie, Colombie-Britannique, pour compléter la voie du Canadien Pacifique. Le vaste dominion fut dès lors unifié et l'obligation contractée de relier la Colombie-Britannique au Canada de l'est satisfaite.

Le 150^e anniversaire du Canada fut célébré par VIA Rail Canada portant des locomotives et de matériel roulant au moyen de décorations ressemblant à des emballages. Le CN et le CPR firent circuler des trains spéciaux pour célébrer l'anniversaire. Tracté par quatre unités diesels de modèle F, le train du CPR fut particulièrement impressionnant, alors qu'il parcourut le réseau, rappelant les époques révolues pour le Canada et son premier chemin de fer transcontinental. Une partie de cette galerie de photos célèbre le train « Canada 150 » du CPR.

Les collaborateurs habituels tels que Ken Goslett, Ray Farand et Cor Van Steenis sont parmi les fidèles chassant encore partout des photos en cet âge de la numérisation. Gary Knapp et Neil Zeller ont contribué quelques spectaculaires scènes de nuit. Nous accueillons Richard Yaremko dans cette revue annuelle. Richard est un ami de longue date et nous avons eu ensemble bien des aventures et pépins le long des rubans d'acier de l'Alberta et du Montana, il y a près d'une cinquantaine d'années. Bienvenue Richard!

Jetons de nouveau un regard sur l'année 2017, celle des 150 du Canada!

Of the three Canadian railways that celebrated Canada 150, one might argue that Canadian Pacific's Canada 150 train had the most class. On July 27, 2017, CPR FP9 1401 is at Ruskin, British Columbia on the Cascade Subdivision in a classic A-B-A lashup with the westbound Canada 150 consist. This wonderful image by Ian Smith recalls the early pre Canadian passenger train era in the 'CPR West' when trains like the Dominion and the Mountaineer were legend. Ian Smith.

Parmi les trois réseaux canadiens qui ont célébré le 150^e du Canada, on peut argumenter que c'est le train « Canada 150 » du CPR qui a eu le plus de classe. Le 27 juillet 2017, l'unité FP9 no 1401 du CPR est à Ruskin, Colombie-Britannique, sur la subdivision Cascade, dans un attelage A-B-A classique avec le convoi « Canada 150 » en direction ouest. Cette merveilleuse photo d'Ian Smith rappelle les temps reculés de « l'Ouest CPR » d'avant l'ère des trains de passagers 'Canadian', alors que des trains tels que le Dominion et le Mountaineer étaient légendaires. Ian Smith



Except for the ditch lights on FP9 1401, the CPR Canada 150 train at Cochrane, Alberta on July 25, 2017 could be the Dominion sixty years ago! Not many railway operations anywhere can field an A-B-A lashup of F units, especially on a classic consist which features both heavyweight and streamlined passenger cars. CorVan Steenis.

Exception faite des phares de côtés de voie sur la FP9 1401, le train « Canada 150 » du CPR à Cochrane, Alberta, pourrait être le Dominion d'il y a soixante ans! Rares sont les réseaux de quelque endroit qui pourraient opérer un attelage A-B-A d'unités F, à plus forte raison sur un convoi présentant des voitures de passagers de type lourd et de type aérodynamique, CorVan Steenis

In the last shot of our mini-portfolio of the CPR Canada 150 train, FP9 1401 has the classic consist westbound at Mountain, Ontario on the CPR Winchester Subdivision. The location for this image is appropriate because a wonderful memorial has just been erected at Mountain in remembrance of World War One soldiers from the area who gave their lives during the famous Hill 70 battle of 1917. Ken Goslett

Sur la dernière de notre mini-portfolio de photos du train « Canada 150 » du CPR, la FP9 1401 tracte le convoi classique en direction ouest à Mountain, Ontario, sur la subdivision Winchester de la compagnie. Le site de cette photo est bien choisi parce que l'on vient tout juste d'y ériger un superbe monument à la mémoire des soldats de cette localité qui ont perdu la vie à la fameuse bataille de la Côte 70, au cours de la Première Guerre mondiale. Ken Goslett





CN operated a special Confederation Train from Montreal to Ottawa on May 31, 2017 in conjunction with Canada's 150th and Montreal 375th Birthday celebrations. The Mayors of both cities were on board as well as other invited guests. This photo of the westbound train was taken as it approached milepost 25 on the Alexandria Subdivision. The train took the siding at Alexandria to allow for a meet with VIA 26 on May 31, 2017. Raymond Farand

Le CN fit rouler un « Train de la Confédération » spécial de Montréal à Ottawa, le 31 mai 2017, de pair avec les célébrations du 150^e anniversaire du Canada et du 375^e anniversaire de la fondation de la ville de Montréal. Les maires de ces deux villes furent à bord, de même que d'autres invités de marque. Cette photo du train en direction ouest fut prise alors qu'il approche la borne milliaire 25 sur la subdivision Alexandria. Ce jour-là, le train prit la voie d'évitement à Alexandria afin de laisser le passage au train numéro 26 de VIA Rail en direction opposée. Raymond Farand

A truly rare and unusual operation is Quebec's Orford Express operating on the Central Maine and Quebec Railway out of Magog, where this photo was taken on July 3, 2017. Rare because the diesel motive power includes ex New Haven Railroad FL9 484 and a MLW M420TR built for Quebec's Roberval Saguenay Railway. Ken Goslett



L'exploitation de l'Orford Express, au Québec, sur les voies du Central Maine and Quebec à partir de Magog, en est une des plus rares et inhabituelles. Cette photo fut prise à Magog, le 3 juillet 2017. Sa rareté tient au fait que la force motrice du train provient de la 484, une FL9 ex-New Haven, et la 26, une M-420TR manufacturée originalement par la MLW pour le chemin de fer québécois Roberval Saguenay.



Another F by Goslett! On June 28, 2017, ex CNR FP9 6508 and RS-18u 182 are between Salford and Ingersoll, Ontario with the Ontario Southland Railway 'Tilsonburg Job'. Thanks to OSR CEO Jeff Wilsie and Brad Joliffe for contributing to Canadian diesel preservation in a most productive and tasteful manner! Ken Goslett

Une autre unité F par Goslett! Le 28 juin 2017, la 6508, une FP9 ex-CNR, et la 182, une RS-18u, sont chargées du train « Tilsonburg Job » de l'Ontario Southland Railway entre Salford et Ingersoll, Ontario. Merci au président de l'OSR, Jeff Wilsie, et à Brad Joliffe de contribuer à la préservation des diesels canadiens de première génération d'une manière si productive et élégante! Ken Goslett

The mighty Pennsylvania, in Quebec of all places! Among the twenty Norfolk Southern Railway 'heritage' units is 'PRR' ES44AC 8102 seen here at Ville St. Pierre, Quebec hauling CN Southwark-Taschereau Yard transfer freight 527 on November 4, 2017. Credit former NS President and CEO Wick Moorman for advancing the idea to paint units in 'heritage' colours back in 2012. Ken Goslett

Le puissant Pennsylvania au Québec, aussi surprenant que cela! Le 4 novembre 2017, l'unité ES44AC 8102 du « PRR », l'une des vingt unités « Heritage » du Norfolk Southern Railway, est vue sur cette photo à Saint-Pierre, Québec, en tête du train de transfert de marchandises numéro 527 du CN, entre les cours Taschereau et Southwark. Donnez crédit à Wick Moorman, ancien président et chef du conseil d'administration du Norfolk Southern, pour avoir eu l'idée de peindre des locomotives en livrées « Heritage » au cours de 2012. Ken Goslett





The Central Maine and Quebec Railway, which operates between Quebec and Maine, uses ten 9000 series SD40-2F's of former CPR parentage. On a beautiful October 20, 2017, CM&Q 9011 is westbound near Adamsville on the former CPR Sherbrooke Subdivision. Ken Goslett

Le Central Maine and Quebec Railway, qui opère entre le Québec et le Maine, utilise dix unités SD40-2F ayant appartenu au CPR. Par un beau 20 octobre 2017, la 9011 du CM&Q est en direction est, près d'Adamsville, sur l'ancienne subdivision Sherbrooke du CPR. Ken Goslett

At a location made famous by the great American railroad photographers who sought out CPR steam in its last years, Gary Knapp has returned to the celebrated Eastman trestle over Lac D'Argent in Quebec's Eastern Townships. Through the night hours of May 9, 2017, a nocturnal view of CM&Q SD40-2F's 9014 and 9010 riding high at Eastman is captured by 'night man' Gary Knapp.



Gary Knapp est retourné au fameux pont à tréteaux d'Eastman au-dessus du lac d'Argent, dans les Cantons de l'Est du Québec, un endroit rendu célèbre par les grands photographes ferroviaires américains à la recherche de photos des locomotives à vapeur du CPR lors de leurs dernières années de service. La 9014 et la 9010, des unités SD40-2F du CM&Q ont été photographiées au haut du pont d'Eastman au cours de la nuit du 9 mai 2017 par « l'oiseau de nuit » Gary Knapp.

One of the best railfan photo locations on Montreal's Lakeshore lines of the CN and CP is the St. John's Road overpass near the ATM Cedar Park commuter station. Great friend and mentor of all things photographic Ken Goslett lives just minutes from this great photo location. Proving that good rail photos can often be made close to home, we offer two 2017 Goslett images.

Un des meilleurs endroits pour la photographie de trains sur les voies du CN et du CPR le long du Lakeshore, à Montréal, est le viaduc au-dessus du chemin Saint-Jean, près de la gare de banlieue Cedar Park de l'AMT. Ken Goslett, un grand ami et un guide en toute matière photographique, demeure à quelques minutes de celui-ci. Comme preuves que nombre de bonnes photos ferroviaires peuvent souvent être prises près de nos domiciles, nous vous soumettons les deux photos suivantes de Goslett.



On June 25, 2017, an eastbound intermodal train headed by CPR ES44AC 8836 splits a pair of new LED signals at Cedar Park, Quebec . CPR 8836 is assigned to St. Paul Minnesota for maintenance purposes.

Le 25 juin 2017, un train intermodal avec, à sa tête, la 8836, une ES44AC du CP, croise une paire de nouveaux signaux à éclairage LED à Cedar Park, Quebec. La 8836 du CPR est assignée aux ateliers de St. Paul, Minnesota, aux fins d'entretien.

In the opposite direction CN train 319X with windmill bases bound for Texas is westbound on the Kingston Subdivision behind CN 2253, a GE ES44DC built in 2006.

En direction opposée, vers l'ouest, le train numéro 319X du CN, transportant des socles d'éoliennes à destination du Texas, roule sur la subdivision Kingston à la suite de la 2253 du CN, une ES44AC manufacturée par GE en 2006.





There was a time in railfanning that the General Motors SD40 was considered ubiquitous, even boring to the faithful at trackside. Not so anymore. On the Photo Editor's birthday, May 26, 2017, on CN train 327 at Coteau, Quebec we find an honest-to-gosh ex Seaboard SD40 rebuilt as CSX 8315! Credit the ever itinerant Ken Goslett for this interesting find. Ken Goslett.

Il y eut un temps dans les rangs des passionnés des chemins de fer que les SD40 de la General Motors étaient considérées omniprésentes, voire même ennuyantes. Ce n'est plus le cas! Le 26 mai 2017, le jour de l'anniversaire de votre Éditeur photo, on peut apercevoir sur le train numéro 327 du CN, à Coteau, Québec, une authentique SD40, une ex-Seaboard reconstruite en tant que la 8315 du CSX. Donnez crédit à Ken Goslett, toujours en quête d'excursions, pour cette intéressante trouvaille. Ken Goslett

The hamlet of Dalhousie Mills on the CPR Winchester Subdivision lies on the Quebec side of the Ontario border and is well known to fans because of its still extant trackside water tower. Originally used to water CPR steam locomotives, the tower then supplied water to the town and has been preserved and maintained. It is the centrepiece of a small park on the north side of the tracks with benches and a mowed lawn. A great place to watch trains safely, like CP 9360 West, an empty auto rack / ethanol train from Albany, New York passing in review on August 23, 2017. Ken Goslett



Le hameau de Dalhousie Mills sur la subdivision Winchester du CPR est du côté du Québec à sa frontière avec l'Ontario et est bien connu des passionnés de trains pour sa tour d'eau toujours en existence le long des voies. Utilisée à l'origine pour ravitailler les locomotives à vapeur du CPR, la tour fut par la suite utilisée pour desservir le village et a été préservée et entretenue. Elle est le centre d'attraction d'un petit parc avec bancs et pelouse du côté nord des rails. Un excellent endroit pour observer, en toute sécurité, les trains tels que le numéro 9360 Ouest du CPR défilant pour « l'inspection », le 23 août 2017, avec ses wagons pour automobiles et ses wagons-citernes d'éthanol vides en provenance d'Albany, New York. Ken Goslett



All decked out with special Canada 150 markings, a VIA P42 lead train 75 over the Grand River bridge at Paris, Ontario on September 14, 2017. DouglasNW Smith

Entièrement décorée de la livrée spéciale du 150^e anniversaire du Canada, une P42 de VIA tracte le train numéro 75 à travers le pont surplombant la rivière Grand à Paris, Ontario, le 14 septembre 2017. Douglas N.W. Smith

Since the nineties, the Quebec Gatineau Railway component of Genesee Wyoming Canada has been a colourful presence on the former CPR Laurentian Division lines in Quebec. On August 29, 2017, OGRY GP35m 2006 crosses the North River on the unusual split truss bridge of CPR heritage at Lachute, Quebec. Ken Goslett.

À partir des années 1990, le Quebec Gatineau Railway (QGRY), une filiale de la Genesee Wyoming Canada, a été une présence fort colorée sur les voies de l'ancienne division Laurentian du CPR au Québec. Le 29 août 2017, à Lachute, Québec, la 2006, une GP35m du QGRY traverse la rivière du Nord sur un pont hors du commun constitué de fermes séparées, un héritage du CPR. Ken Goslett





Appropriate for Halloween, pumpkin orange QGRY GP38 2004 is eastbound at the Rouge River bridge on the former CPR Lachute Subdivision on October 31, 2017. QG 2004 was originally B&O 4819 built by EMD in December 1970. Ken Goslett

Parfaite pour l'Halloween, la 2004, une GP38 du QGRY couleur citrouille, approche, en direction ouest, le pont au-dessus de la rivière Rouge sur l'ancienne subdivision Lachute du CPR, le 31 octobre 2017. La 2004 fut à l'origine la 4819, manufacturée en décembre 1970 par l'EMD pour le compte du B&O. Ken Goslett

In October 2017, a serious derailment at Terrebonne, Quebec on the Quebec Gatineau Railway forced QG trains to detour via the CN south shore main line between Montreal and Quebec City. On the evening of October 16, 2017, acting on a tip from fellow lensman Frank Jolin, Gary Knapp captured QGRY 3334 East, a detour train bound for Quebec City. The date is October 16, 2017 and the location is a Knapp favorite, Ste. Helene de Bagot on the CN Drummondville Subdivision. Gary Knapp



En octobre 2017, un déraillement majeur, à Terrebonne, Québec, sur le réseau du QGRY a forcé le détournement de ses trains vers la voie principale du CN entre Montréal et Québec localisée du côté sud du fleuve Saint-Laurent. Le soir du 16 octobre 2017, agissant sur une suggestion de Frank Jolin, un ami photographe, Gary Knapp prit cette photo du train QGRY 3334 est, un train détourné roulant vers la ville de Québec. L'endroit est l'un des sites de photographie favoris de Knapp, soit Sainte-Hélène-de-Bagot, sur la subdivision Drummondville du CN. Ken Goslett



On March 31, 2017, the Quebec Gatineau Railway Shawinigan turn job from Trois-Rivieres is arriving at Shawinigan Sud behind ex CN GP-40-2W 3016. The variety of bridge span styles at the mile 21.5 trestle on the former CPR St. Maurice Valley Subdivision has to be a challenge to the Bridge and Building department people! Ken Goslett

Le 31 mars 2017, le train aller-retour routinier du QGRY entre Shawinigan et Trois-Rivières arrive à Shawinigan Sud derrière la 3016, une GP40-2W ex-CN. La grande variété de style des travées du pont à tréteaux localisé au mille 21,5 de l'ancienne subdivision de la vallée du Saint-Maurice du CPR doit être tout un défi pour le personnel du service des Ponts et Édifices! Ken Goslett

The other Genesee Wyoming Canada property in Quebec is of course the St. Lawrence and Atlantic Quebec operating the former CN lines of Grand Trunk Railway heritage between Richmond, Quebec and Portland, Maine. Starting on May 9, 2017, SLQ trains began operating from Richmond, Quebec to the CN Southwark Yard near Montreal. On Day One, SLQ GP-40-2 3035 crosses the Richelieu River at Beloeil, Quebec. SLQ 3035 was built by EMD in 1967 as Rock Island 374. Ken Goslett

L'autre propriété de la Genesee Wyoming Canada au Québec est évidemment le chemin de fer Saint-Laurent & Atlantique (Quebec) (SLQ) qui exploite l'ancien réseau que le CN avait hérité du Grand Trunk Railway et qui est localisé entre Richmond, Québec, et Portland, Maine. À partir du 9 mai 2017, les trains du SLQ commencèrent à rouler entre Richmond et la cour de triage Southwark du CN, près de Montréal. Le tout premier jour, la 3035, une GP40-2 du SLQ, traverse la rivière Richelieu, à Beloeil, Québec. Cette unité fut manufacturée par l'EMD en 1967 en tant que la 374 du Rock Island. Ken Goslett



Kamloops Heritage Railway ex CNR M-3-d class 2-8-0 2141 is undergoing off season servicing work at Kamloops, B.C. on May 14, 2017. The 2141 was built by Canadian Locomotive Company in 1912 as Canadian Northern 2141. Its number plate is one of the very few surviving examples of a 'two font' CNR plate. Careful inspection will reveal that 'Canadian' is in the usual CLC font style, while the word 'National' uses an MLW font style which was grafted onto the plate replacing the word 'Northern' after 2141 became Canadian National property. Russ Grycan



Le 14 mai 2017, la 2141 du Kamloops Heritage Railway, une 2-8-0, ex-CNR et de sa classe M-3-d, est en cours de révision hors-saison, à Kamloops, Colombie-Britannique. La 2141 fut manufacturée par la Canadian Locomotive Company, en 1912, en tant que la 2141 du Canadian Northern. Sa plaque d'immatriculation est l'un des rares exemplaires encore existants de plaque à deux fontes du CNR. Un examen minutieux révèle que le mot CANADIAN est de la fonte habituelle de la CLC, tandis que le mot NATIONAL est de la fonte utilisée à la Montreal Locomotive Works (MLW) : le changement remonte au temps que ce mot fut greffé sur la plaque à la place du mot NORTHERN après que la 2141 est devenue propriété du Canadien National. Russ Grycan

On the same day, Russ found the Banff section of the 'Rocky Mountaineer' eastbound on the CPR Shuswap Subdivision at 0645. Ex CN GP-40-2W's 8012 and 8019 have eleven cars in tow on May 14, 2017. Russ Grycan



Le même jour, à 6 h 45, Russ aperçut la section de Banff du « Rocky Mountaineer » en direction est sur la voie de la subdivision Shuswap du CPR. Les 8012 et 8019, toutes deux des GP40-2L(W) ex-CN, tractent onze voitures. Russ Grycan



Long overdue in the pages of Canadian Rail are images from old friend Richard Yaremko. On May 26, 2017, a CN westbound approaches Swan Landing, Alberta on the CN Edson Subdivision behind Dash 9-44-CW 2549 and SD70I 5614. Richard Yaremko

Les photos de Richard Yaremko, un ami de longue date, sont « dues » depuis longtemps dans les pages de Canadian Rail. Le 26 mai 2017, un train du CN, en direction ouest, approche Swan Landing, Alberta, sur la subdivision Edison de la compagnie; il est tracté par la 2549, une Dash 9-44CW, et la 5614, une SD70I. Richard Yaremko

The former Canadian Northern Railway division point of Dauphin, Manitoba sees the passage of VIA Rail Canada train No 693 on September 17, 2017. Due to washouts, passenger train service operates only from Winnipeg to Gillam, pending repairs to the track between Gillam and Churchill. Richard Yaremko.

Dauphin, Manitoba, autrefois un point de division du Canadian Northern Railway, voit le passage du train numéro 693 de VIA Rail Canada, le 17 septembre 2017. La voie ayant été endommagée par des inondations, le service pour passagers est fait seulement entre Winnipeg et Gillam, en attendant que la portion de la voie entre Gillam et Churchill soit réparée. Richard Yaremko





VIA Train 14 with Renaissance equipment and a stainless steel dome car approaches Birch Ridge, New Brunswick, milepost 11.7 on the Newcastle Subdivision on March 25, 2017. VIA is running several extra stainless steel consist trains for the 2017 holiday season. Wendell Lemon

Le 25 mars 2017, le train numéro 14 de VIA, comportant de l'équipement Renaissance et une voiture-dôme en acier inoxydable, approche Birch Ridge, Nouveau-Brunswick, à la borne milliaire 11,7 de la subdivision Newcastle. VIA met en service plusieurs trains supplémentaires comprenant des voitures en acier inoxydable durant la période des Fêtes 2017. Wendell Lemon

A fitting end to the 2017 Digital Photo Review is this image of Via Rail Canada train 15, the Ocean leaving Halifax, Nova Scotia for Montreal on November 3, 2017. 'Tremblant Park' carries the markers on today's Ocean.

December 6, 2017 marks the 100th anniversary of the terrible Halifax explosion. The Dominion Atlantic and Canadian Government Railways played important roles in the rescue and rebuilding efforts in the wake of this colossal catastrophe. The line of railway shown in the photo was new construction after the Halifax explosion when the main line was rerouted to its present alignment. Dick Harris, this one's for you! Bill Linley



Une fin appropriée pour cette revue annuelle 2017 de photos numériques est cette photo du train numéro 15 de VIA Rail Canada, l'Ocean, quittant Halifax, Nouvelle-Écosse, pour Montréal, le 3 novembre 2017. Ce jour-là, l'insigne du train Ocean est porté par la voiture « Tremblant Park ».

Le 6 décembre 2017 sera la date du 100^e anniversaire de la terrible explosion survenue à Halifax. Le chemin de fer Dominion Atlantic et les Canadian Government Railways jouèrent un rôle majeur dans l'apport de secours et les efforts de reconstruction faits à la suite de cette catastrophe colossale. La voie ferrée montrée sur cette photo fut une construction nouvelle postérieure à l'explosion lorsque la voie principale fut déplacée à cet emplacement actuel. Dick Harris, celle-ci est pour vous! Bill Linley

JOHN LOYE - IRISH PATRIOT

by Garth Stevenson

French version: Denis Vallières

A long time ago in March 1962, when I was a very young member of the Canadian Railroad Historical Association, I attended the CRHA's thirtieth anniversary banquet in the Alouette Room of Windsor Station. (If you remember the Alouette Room you definitely qualify as a senior citizen!) An old man sitting quietly at the head table was introduced to the guests, or perhaps he was pointed out to me, as John Loye, the founder and first president of the CRHA.

I was too shy to approach Mr. Loye and introduce myself on that occasion. It was not the last time that shyness would prevent me from meeting an eminent person. (About two years later I failed to meet Pierre Elliott Trudeau, who had not yet become a politician, at a McGill University reception for the same reason.) However, my failure to meet Mr. Loye was perhaps the most poignant of such occasions, for the banquet in the Alouette Room was his last public appearance. He died eight months later at the age of 82.

Many years later, when I was doing some research related to the centennial of Ireland's Easter Rising, I discovered another side of Mr. Loye's career, which predated the founding of the CRHA by several years. Although born in Montreal, he remained deeply interested and involved in the politics of Ireland, the country from which both of his parents had emigrated. This was an interest that he shared with many members of the Irish diaspora and their descendants at that time, and even today.

John Loye was born and lived his entire life in Griffintown, the Montreal neighbourhood that was founded by Irish immigrants and that remained the stronghold of their descendants until it was depopulated and destroyed by Mayor Jean Drapeau's urban renewal projects in the 1960s, shortly after John Loye's death. John Loye's maternal grandmother, Margaret Dowling, remembered until the end of her life a childhood experience of meeting a starving refugee



John Loye in typical Irish dress for cold weather, date unknown but probably in the 1930s. Ronald S. Ritchie collection

John Loye est vêtu à la manière typiquement irlandaise pour affronter le temps froid. Photo prise probablement dans les années 1930. Collection Ronald S. Ritchie.

John Loye : patriote irlandais

Par Garth Stevenson

Version française: Denis Vallières

Il y a de cela très longtemps, en mars 1962, alors que je suis un très jeune membre de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF), je participe au banquet du trentième anniversaire de l'ACHF dans le salon Alouette de la gare Windsor (si vous vous souvenez du salon Alouette, vous êtes assurément une personne âgée). Un vieil homme tranquille, assis à la table principale, est présenté aux invités ou peut-être jette-t-il son regard vers moi, c'est John Loye, le fondateur et premier président de l'ACHF.

Je suis trop timide pour l'approcher et me présenter. Ce n'est pas la première fois que cette timidité m'empêche de rencontrer une personne éminente. Environ deux ans plus tôt, je rate l'occasion de me présenter à Pierre Elliott Trudeau, qui n'est pas encore en politique, lors d'une réception similaire à l'université McGill. Néanmoins, d'avoir laissé passer outre la chance de me présenter à M. Loye est ce qui m'affectera le plus, car ce banquet au salon Alouette sera sa dernière apparition publique. Il mourra huit mois plus tard, à l'âge de 82 ans.

Plus tard, alors que je fais des recherches pour le centenaire de l'insurrection de Pâques en Irlande, je découvre un autre aspect de la

carrière de M. Loye précédant de quelques années la fondation de l'ACHF. Malgré qu'il soit natif de Montréal, il est intéressé et se sent particulièrement concerné par la politique irlandaise, le pays d'origine de ses deux parents. Un intérêt qu'il partage avec des membres de la diaspora irlandaise et leurs descendants.

John Loye naît et passe sa vie entière dans Griffintown, un quartier de Montréal fondé par des immigrants irlandais et qui demeure fortement occupé par leurs descendants jusqu'au jour où ils seront chassés par un projet d'urbanisme de Jean Drapeau dans les années 1960, peu de temps après le décès de John. La grand-mère maternelle de ce dernier, Margaret Dowling, se souviendra jusqu'à la fin de ses jours d'un épisode de son enfance alors qu'elle rencontra, à

girl, who had just escaped from the great famine of the 1840s, at the corner of Notre Dame and McGill streets. Loye himself was impressed as a boy by observing the construction of the Grand Trunk Railway's Victoria Jubilee Bridge, incorporating the piers of the old tubular bridge which dated from 1860. This event, within walking distance of his home, may have sparked his interest in railway history.

Although the Easter Rising of 1916 was crushed by the British army within a few days, the Irish war of independence began as soon as the war against Germany ended in 1918. Loye's papers at Concordia University indicate that he was in touch with other Irish patriots, in Canada, Ireland, and the United States, by this time. In 1920 he founded the Montreal branch of the Friends of Irish Freedom, an organization that already existed in the United States. In the same year delegations of Irish Montrealers travelled to Plattsburgh and later to Ogdensburg to meet Eamon de Valera, the future president of Ireland, who was unable to cross the Canadian border because of his role in an armed rebellion against the Crown. It is not known whether Loye was part of either delegation, but it seems likely that he was, since he had received a postcard from someone who had described an earlier de Valera speech in New York City as "something I will never forget." Newspaper clippings describing the Plattsburgh and Ogdensburg excursions have been preserved in his papers.

Loye also became acquainted with a woman named Katherine Hughes, who provides an interesting, although probably coincidental, link with Canadian railroad history. Miss Hughes, who was originally from Prince Edward Island, had lived in Alberta for several years and had become friendly with the famous missionary, Father Albert Lacombe, whose biography she subsequently wrote. In 1914, a year before his death, Sir William Van Horne, who had also been a friend of the missionary, asked her to write his biography too. She completed a first draft of this work but by that time her involvement in Irish revolutionary politics made her name too controversial to appear on the title page. Her manuscript, slightly revised, appeared in 1920 as *The Life and Work of Sir William Van Horne* under the nominal authorship of Walter Vaughan, who edited her manuscript and at least had the decency to acknowledge her contribution to the book in his preface.

Miss Hughes was de Valera's principal agent and contact person in Canada and in that capacity she persuaded Loye to merge his newly formed Montreal branch of the Friends of Irish Freedom with another Canadian organization, the Irish-Canadian National League. The successor organization would be called the Self-Determination for Ireland League of Canada and Newfoundland (SDILC). At its peak this organization had more than 50,000 members organized into branches named after Irish heroes. The Griffintown branch, of which John Loye was the chairman, was named after Theobald Wolfe Tone, who had tried to free Ireland from British rule with the assistance of revolutionary France in 1798.

l'intersection des rues Notre-Dame et McGill, une fille réfugiée qui venait d'échapper à la grande famine des années 1840. Loye, lui-même un garçon impressionnable, observe la construction du pont Victoria Jubilee construit par le chemin de fer Grand Trunk et incorporant les piliers d'origine du pont tubulaire datant de 1860. Cet événement qui se passe à quelques pas de chez lui est peut-être ce qui déclenchera son intérêt pour l'histoire ferroviaire.

Bien que l'insurrection de Pâques de 1916 est écrasée par l'armée britannique en quelques jours seulement, le mouvement d'indépendance de l'Irlande reprend en 1918, aussitôt la Première Guerre mondiale terminée. Des documents sur Loye, à l'université Concordia, indiquent qu'il est affecté par ces événements à l'instar d'autres patriotes irlandais tant au Canada qu'en Irlande et aux États-Unis. En 1920, il fonde les Friends of Irish Freedom (Les amis de la liberté irlandaise), un organisme qui existe déjà aux États-Unis. La même année, des délégués irlandais de Montréal se rendent à Plattsburgh, puis plus tard à Ogdensburg pour rencontrer Eamon de Valera, le futur président de l'Irlande. Celui-ci ne peut traverser la frontière canadienne suite au rôle qu'il a joué dans la rébellion armée contre la Couronne britannique. On ignore si Loye participe à l'une ou l'autre des deux délégations, mais il semble qu'il en fait partie, car il reçoit avant les deux rencontres une carte postale d'une personne qui décrit un discours donné à New York avec ces mots : ...something I will never forget... (...quelque chose que je n'oublierai jamais...). Des extraits de journaux décrivant les excursions de Plattsburgh et d'Ogdensburg sont d'ailleurs conservés avec ses papiers.

Loye fait la connaissance de Katherine Hughes qui, probablement par coïncidence, amène un lien intéressant avec l'histoire ferroviaire. Mlle Hughes, originaire de l'Île-du-Prince-Édouard, vit durant plusieurs années en Alberta et devient amie du Père Albert Lacombe, le célèbre missionnaire. D'ailleurs elle rédigera une biographie de ce dernier. En 1914, un an avant son décès, Sir William Van Horne, ami lui aussi du missionnaire, demande à Mlle Hughes de rédiger sa biographie. Elle dresse alors un premier aperçu de l'ouvrage à venir, mais son implication dans la révolution irlandaise ne lui permet pas d'apposer son nom controversé sous le titre du manuscrit. Son œuvre, légèrement retouchée, paraît, en 1920, sous le titre de *The Life and Work of Sir William Van Horne* (La vie et l'œuvre de Sir William Van Horne) par Walter Vaughan, l'éditeur, qui a cependant la décence d'inscrire dans la préface un remerciement à l'intention de Mlle Hughes.

Mlle Hughes est la principale agente de liaison de Valera au Canada. Elle persuade Loye de former des filiales montréalaises des Friends of Irish Freedom et de l'Irish-Canadian National League (Ligue nationale canadienne-irlandaise). L'organisme qui y succède se nomme la Self-Determination for Ireland League of Canada and Newfoundland, la SDILC (Ligue du Canada et de Terre-Neuve pour l'autodétermination de l'Irlande). À son apogée, l'organisme compte plus de 50 000 membres répartis en plusieurs branches, chacune portant le nom d'un héros irlandais. La section Griffintown, dont John Loye est président,

As the choice of name indicates, Loye was one of the most radical members of the SDILC, which included a fairly wide range of opinions on the Irish question. (The NDG branch, in contrast, was named after Thomas d'Arcy McGee, who had become a loyal British subject and a Conservative MP in Ottawa.) Loye corresponded frequently with Frank Walsh, one of de Valera's principal supporters in the United States, and sometimes made suggestions about how to improve the effectiveness of the IRA in its war against the British. Some weapons of American origin were shipped to the IRA through the port of Montreal, but it is not known whether Loye was involved in this.

The Anglo-Irish treaty signed in December 1921, after nearly three years of warfare, offered Ireland (excluding the six northern counties) the status of a British dominion similar to Canada, with a governor-general representing the Crown. This compromise divided the Irish nationalist movement between those, like Michael Collins, who accepted dominion status at least for the time being, and those, like de Valera, who insisted on a republic outside the Commonwealth. The difference of opinion led to a brief but tragic civil war in Ireland and also divided the Irish movement in Canada. The president of the SDILC, an Irish Protestant named Lindsay Crawford, supported the treaty, as did most Irish Canadians. John Loye, and Katherine Hughes, both diehard republicans, opposed the treaty and the Irish Free State which resulted from it. However, the pro-treaty side won the civil war and Ireland did not fully sever its ties with the Crown until 1949.

The outcome of the civil war led to the dissolution of the SDILC and seems to have ended Loye's involvement in revolutionary politics. However, he remained active in the Irish community of Montreal and designed most of the floats for the St. Patrick's Day parade until 1933. From 1934 until 1957 he was president of the United Irish Societies of Montreal, which sponsored the parade. For more than half of those years he was also president of the CRHA, which he and several associates had founded in 1932, largely to prepare for the centennial of Canada's first railway, the Champlain and St. Lawrence. John Loye was also the designer of the CRHA logo, incorporating a sketch of Canada's first locomotive, the *Dorchester*, which still appears on the front cover of *Canadian Rail*.



John Loye at his last CRHA appearance in March, 1962, he died in November of that year. CRHA Archives, Loye Fonds

se nomme Theobald Wolfe Tone, un personnage qui a tenté de libérer l'Irlande de la Grande-Bretagne avec l'assistance de révolutionnaires français en 1798.

À l'image du nom de la section, Loye est un des membres les plus radicaux de la SDILC, ayant une grande étendue d'opinions sur la question irlandaise. En contraste, la section NDG porte le nom de Thomas d'Arcy McGee, un fidèle sujet britannique et membre du Parti conservateur d'Ottawa. Loye correspond fréquemment avec Frank Walsh, l'un des principaux supports de Valera aux États-Unis et parfois fait part de suggestions sur la manière de rendre l'IRA plus efficace dans sa guerre contre les Britanniques. Des armes d'origine américaine sont expédiées vers l'IRA en transitant par le port de Montréal, mais on ignore si Loye y est impliqué.

Le traité signé entre l'Angleterre et l'Irlande en 1921, après trois ans de guerre, offre au pays, à l'exclusion de six comtés du nord, le statut de British Dominion (territoire de Grande-Bretagne), semblable à celui du Canada avec un gouverneur général représentant la Couronne. Ce compromis divise cependant le mouvement nationaliste irlandais comme, par exemple, Michael Collins qui accepte le statut de Dominion du moins pour le moment et, à l'opposé, Valera, qui insiste pour que le pays devienne une république extérieure au Commonwealth. Cette différence d'opinion amène une brève, mais tragique guerre civile en Irlande et divise aussi le mouvement irlandais au Canada. Le président de la SDILC, un protestant irlandais du nom de Lindsay Crawford, appuie le traité à l'exemple de la plupart des Canadiens irlandais. John Loye et Katherine Hughes, tous deux de farouches républicains, s'opposent à l'État libre d'Irlande. Néanmoins, les favorables au traité gagnent la guerre civile et l'Irlande ne rompra définitivement avec la Couronne qu'en 1949.

La conséquence de la guerre civile amène la dissolution de la SDILC et semble mettre un terme au côté révolutionnaire de Loye. Néanmoins, il continue de s'impliquer dans la communauté irlandaise de Montréal et réalise entre autres, et ce jusqu'en 1933, le design de la majorité des chars allégoriques pour le défilé de la Saint-Patrick. Il est élu, de 1934 à 1957, président des United Irish Societies of Montreal (les Sociétés irlandaises unies de Montréal) qui subventionnent le défilé annuel. Durant plus de la moitié de ces années, il devient aussi président de l'ACHF que lui et d'autres associés ont fondée en 1932 avec, comme objectif, de souligner le centenaire du premier chemin de fer au Canada, le Champlain & St. Lawrence. Loye est aussi le créateur du logo de l'ACHF incorporant une esquisse de la *Dorchester*, la première locomotive canadienne, logo qui apparaît encore de nos jours sur la page couverture du *Canadian Rail*.

Une dernière photo de John à l'ACHF prise en mars 1962. Il décèdera au mois de novembre suivant. Archives ACHF, fonds Loye.



Heritage Business Car

January - February, 2018

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

There is an unfortunate error on page 270 of the November-December 2017 issue.

The town where Nova Scotia's first steam locomotive was built by Timothy Hackworth is shown as Sheldon, England.

The correct spelling is Shildon, which is an iconic place in British railway history as the site of one of the country's earliest locomotive works, which lasted until 1984.



Timothy Hackworth's Shildon erecting shop. (Hackworth website)
L'atelier de montage de Timothy Hackworth à Shildon. (Site Internet Hackworth)

Today, Shildon is the home of Locomotion, which incorporated the former Timothy Hackworth Museum into a satellite site of the National Railway Museum at York.

There is a direct CRHA connection with Shildon and Locomotion, as that is where Exporail's Class A4 Pacific "Dominion of Canada" spent much of its time during its repatriation to Britain in 2012-14.

Thanks to Ian Smith of our Pacific Coast Division for bringing this to our attention.

Iconic Steam Locomotive on Track for New Life at Alberta Railway Museum

A change in ownership of the former Northern Alberta Railways locomotive 73 was marked at a ceremony held at the Alberta Pioneer Railway Association's Alberta Railway Museum on Monday August 7, 2017 in Edmonton. About 60 people attended the ceremony which included a large contingent of retired Northern Alberta Railways retirees. The Canadian Railroad Historical Association, represented by long term member Colin Hatcher of Edmonton, officially turned over the former NAR 2-8-0 to Stephen Yakimets, President of the Alberta Pioneer Railway Association. Colin read greetings from Stephen Cheasley, President of the Canadian Railroad Historical Association. In his remarks Colin paid tribute to the CRHA Rocky Mountain Branch members, who in 1964 identified the need to save a Northern Alberta Railways locomotive from the scrap line at Premier Steel in Edmonton, then associated with the Steel Company of Canada.



Left to right, Colin Hatcher and Stephen Yakimets look on as John Fraser passes the number plate to Jack Vandenberg at the transfer ceremony. Don Scafe

De gauche à droite, Colin Hatcher et Stephen Yakimets regardent alors que John Fraser donne la plaque de numéro à Jack Vandenberg lors de la cérémonie de transfert. Don Scafe

The CRHA's President Dr. Robert V.V. Nicholls wrote to the President of the Steel Company which had purchased 73 for scrap and appealed to him to donate the locomotive to the CRHA. Dr. Nicholls' appeal was granted and 73 was the only NAR steam locomotive to be saved. Number 73 still carries a steel plaque fixed under the running board on the right hand side just forward of the cab reading "Engine No. 73 Presented by the Steel Company of Canada Limited". Colin identified the late Harold Maw as being a key figure in restoring the locomotive to operating condition. He also acknowledged Don Scafe, who was present at the ceremony as a CRHA member and the only surviving charter member of the Alberta Pioneer Railway Association, which has cared for the locomotive since its inception as a Society in 1968.

John Fraser, retired CN employee who was the last Master Mechanic on the NAR before it was folded into CN in 1981, received a replica number plate on behalf of the APRA Board from Colin. Stephen Yakimets, President of the APRA, presented Colin with a loonie to signify the official ownership transfer. John described his association with locomotive 73 when it worked primarily switching the yard at Waterways in 1959 and 1960.

Jim Lepp, retired President of AltaSteel which was spun off from the Steel Company of Canada, spoke of the significant role the local industry played in Edmonton as it embarked upon manufacturing steel by the process of recycling scrap metal. He named local well known investors in the industry such as the late Dr. Francis Winspear. Also present at the ceremony representing the local steel industry was Jon Hobbs, the current President and CEO of AltaSteel, and Peter Ouellette, who was VP of Marketing and Sales for AltaSteel, and upon Jim Lepp's retirement became President and CEO of AltaSteel before his own retirement.



Peter Ouellette, retired immediate past President and CEO of AltaSteel, Jon Hobbs, current President and CEO of AltaSteel and Jim Lepp retired past President and CEO of AltaSteel pose in front of the 73. Heather Green

Trois présidents et chefs du conseil d'administration d'AltaSteel posent devant la 73 : Peter Ouellette, à gauche, l'a été avant Jon Hobbs, au centre et en fonction actuellement, et tous deux ont été précédés par Jim Lepp, à droite. Heather Green

John then passed the number plate on to Jack Vandenberg, an enthusiastic teen member of the APRA, who represents the long term future of the APRA. Jack hung the plate below the headlight on the boiler front and wrapped up the ceremony by inviting those gathered to proceed to the station platform for a piece of cake.

The Canadian Railroad Historical Association sold Northern Alberta Railways 73 to the Alberta Pioneer Railway Association (APRA) for \$1.00 and other good and valid considerations, including the undertaking by the APRA to maintain the locomotive in good condition. The APRA may also restore the locomotive cosmetically, provided it follows the standards approved by the curator of Exporail, the Canadian Railway Museum. The Agreement further provides that ownership of the locomotive may revert to the CRHA under certain conditions. The locomotive was donated to the CRHA in 1964 and has been leased to the APRA since 1970, and has been stored at the Alberta Railway Museum which is operated by APRA.

NAR 73, a 2-8-0 Consolidation was built in 1926 by the Canadian Locomotive Company in Kingston, Ontario for the Edmonton, Dunvegan, and British Columbia Railway, a precursor to the NAR. It worked on the Northern Alberta until 1960. With the advent of diesel locomotives, all NAR steam locomotives were retired and sent to Stelco, now AltaSteel, to be scrapped. However NAR 73 survived, saved from the scrap heap at the last minute by Stelco, which donated it to the CRHA.

The museum's volunteers will now restore the locomotive cosmetically. That means re-cladding the huge

steam boiler, replacing torn seats, cleaning and painting the exterior. However the costs of returning the engine to operating condition appear beyond the Alberta museum's capabilities. (Colin Hatcher and CRHA)

CNR 6218 to be restored by Fort Erie, Ontario

Ever since 1974, CN 6218, a 4-8-4 built by Montreal Locomotive Works in 1942 has been on display at the Fort Erie, Railroad Museum. Since then the locomotive has deteriorated from the weather and vandalism as it has been displayed outside.

Recently the Fort Erie council has voted funds to carry out restoration work. Initially the council had provided \$25,000 on a study as to what to do and later \$75,000 toward removing some of the asbestos from inside the engine and doing some other structural work to keep the engine from completely falling apart.

It also voted in principal to spend \$100,000 on an annual basis toward cosmetically restoring 6218. The council's decision came after an offer was received from the Alberta Railway Museum to take ownership of the locomotive. The museum said it would pay to have the locomotive shipped out to Alberta, and also pay for the costly restoration work itself.

Councillor Stephen Passero summed up the reason for the council's action, "I heard loud and clear from many members of our community that they want to keep CN 6218. I'm glad we have a plan here that is righting some of the wrongs of the past." (Niagara This Week.com)

Possibility of Restoring ONR 503 in North Bay



A local community group in North Bay ON is considering the restoration and possible operation of the Ontario Northland's 503, a 2-8-0 originally built for the Temiskaming and Northern Ontario. The locomotive was last fired in 1960 and subsequently given to the City of North Bay,

where it has been on outside display ever since. Over time the locomotive has deteriorated.

A small group, led by train enthusiasts William Love and Bill Ferguson, hosted a public meeting in October at which Ferguson said that the steam engine will have to be professionally assessed to see if restoration is even feasible. (Don McQueen's Tempo Jr.)

Vancouver Island's Last Rail Logging Operation Closed



Vancouver Island's last rail logging operation has ceased, less than a year after a fatal train derailment tragically killed three workers. Western Forest Products announced the closure of its Englewood logging train, which is headquartered in Woss, a small village on Northern Vancouver Island, located about 75km southeast of Port McNeill.

The railway was first constructed in 1917 and was the only remaining log transport railway on British Columbia's coast. At its peak, the railway employed 34 workers and extended 90 kilometers from Vernon Lake, through Woss, and past Nimpkish Lake Provincial Park to Beaver Cove.

In April 2017, the Englewood logging train derailed near the centre of Woss, killing three workers and injuring two more. Western then halted operations on the train line, out of respect for the workers and their families, according to a joint statement from Western and their union the United Steelworkers. (Hanna Petersen, North Island Gazette)

CNR Ten Wheeler Being Moved Back to Barrie, Ontario



Simcoe County Museum

CNR H6 class Ten Wheeler 1531 (ex-1322), built by Montreal Locomotive Works for predecessor Canadian Northern Railway, will be moved back to Barrie from the Simcoe County Museum in Midhurst, Ontario.

The locomotive, donated to the City of Barrie in 1960 for permanent display, had been displaced from its

display location along Kempenfelt Bay about 10 years ago for a civic project (road or water main work). It was transferred to the museum, which is about 15 miles distant, but the museum reportedly lacked the funds to perform a comprehensive cosmetic restoration.

The Ten Wheeler will be displayed in Allandale (south Barrie) near the site of the CNR roundhouse. The city reportedly plans to construct some form of museum there, commemorating local railway heritage. Moving the locomotive, by road transport, will cost an estimated \$400,000. (John Thompson)

VIA Train 'rescued' from Churchill, Manitoba



Maclean's website

Rail service to Churchill in northern Manitoba was indefinitely interrupted by washouts and other track damage this past spring causing major problems on how to get goods and tourists into the remote Hudson Bay community. Another problem was how to get a stranded VIA passenger train (two locomotives and five cars) out?

NEAS (Nunavut Eastern Arctic Shipping), majority Inuit owned, came to the rescue. Its head office is in Iqaluit, with offices in several other Arctic communities and one in Montreal. The MV Nunalik, built in China in 2009, is a recent acquisition having arrived at its first Canadian port of call, Sorel, under its new ownership on July 30th. It is 138m in length overall, with two heavy-lift cranes and Ro-Ro and Lo-Lo capabilities.

Three other virtually identical vessels are on the NEAS roster plus one larger and two smaller ships. The VIA locomotives and cars were moved as far as possible on existing rails and then on temporary track built from an existing supply of ties and rails to a point alongside the ship. Both locos and the five cars were lifted and lowered into the hold.

Nunalik was late arriving in Churchill, having taken shelter in Whale Cove the day before its scheduled arrival; it left Churchill with the VIA equipment on board in November. The ship arrived in Montreal on November 13th. By the following day the VIA equipment was unloaded onto the Port of Montreal railway. (Julian Bernard via John D. Thompson)

BACK COVER TOP: The first-ever visit of a Siemens Charger SC-44 locomotive to Canada occurred in the wee hours of February 23, 2017, when Illinois-owned IDTX 4611 ran from Seattle to Vancouver and return on a commissioning trip to certify these units for use on that line. Here, the unit is poised to run south from Vancouver's Pacific Central Station. Washington State is buying eight Chargers for use on Amtrak Cascades services. Ian Smith

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: La toute première visite au Canada d'une locomotive Siemens Charger SC-44 eut lieu très tôt, le 23 février 2017, lorsque la 4611 de l'IDTX (propriété de l'Illinois Dept. of Transport) fit un aller et retour entre Seattle et Vancouver lors d'un essai pour la certification de ces unités pour servir sur cette ligne. On voit ici l'unité prête à rouler vers le sud à partir de la gare Pacific Central de Vancouver. L'État de Washington fait l'achat de huit Charger pour utilisation sur les services Cascades d'Amtrak. Ian Smith

BACK COVER BOTTOM: Canadian Pacific's 19th annual Holiday Train raising funds and food for local food banks across Canada rolled into Calgary, Alberta on December 7, 2017. Neil Zeller took this spectacular photograph at 19:30 that evening. Neil Zeller

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Le 19e Train du temps des Fêtes annuel du Canadien Pacifique, qui recueille des dons et des denrées pour les banques alimentaires locales à travers le Canada, entre à Calgary, Alberta, le 7 décembre 2017. Neil Zeller prit cette photographie spectaculaire à 19 h 30, ce soir-là. Neil Zeller

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 site :

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO

