

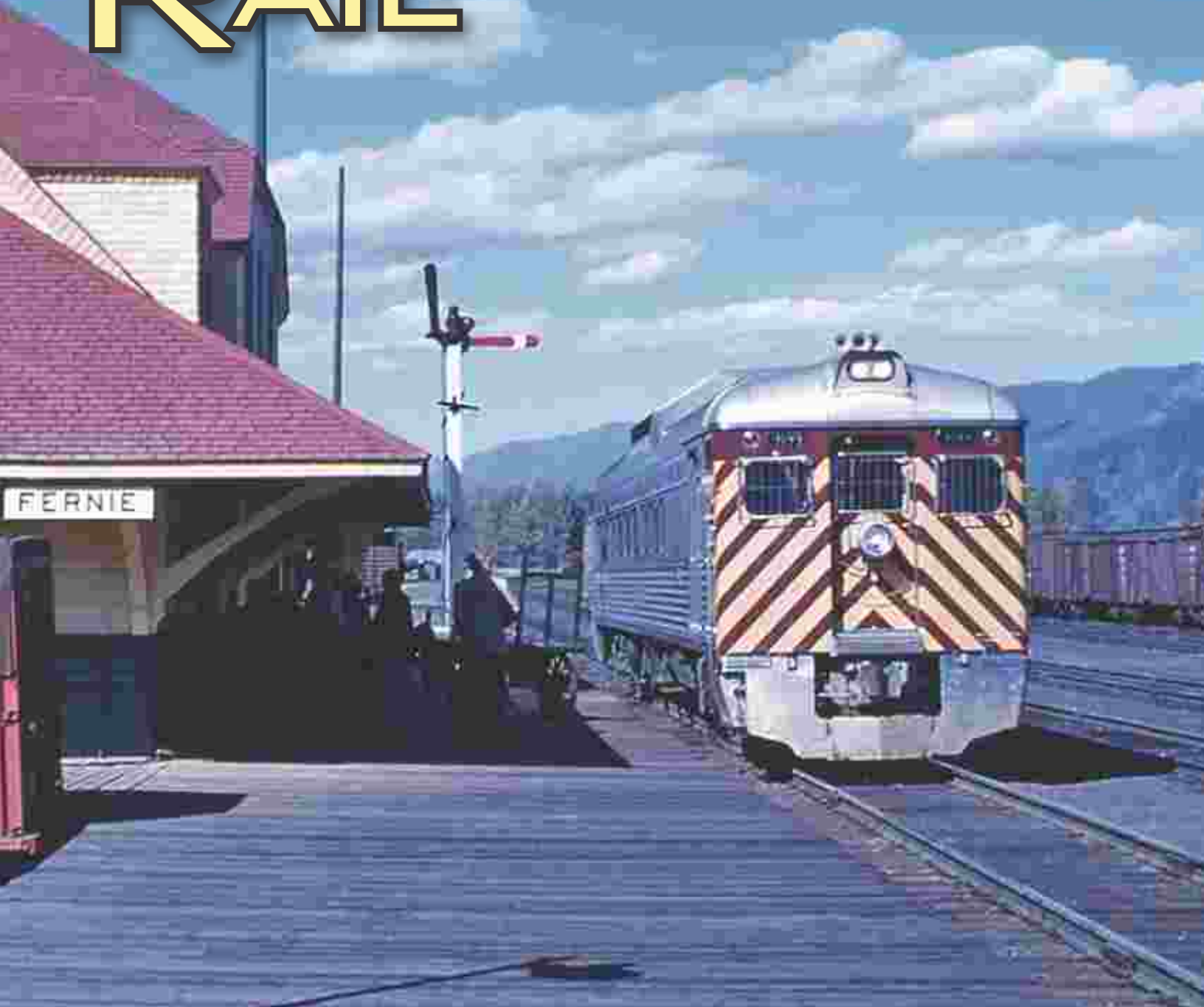
- B C Budd
- CPR Pay Cars
- Stan's Photo Gallery
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- Les autorails Budd en Colombie-Britannique
- L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique
- Les photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 583 · MARCH/MARS - APRIL/AVRIL · 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

- 43** BC Budd / Les autorails Budd en Colombie-Britannique / by / par Ian Smith
- 68** CPR's Pay Cars / L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique / by / par Douglas Phillips
- 75** Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan, by / par Stan Small
- 84** Heritage Business Car / Le patrimoine ferroviaire
- 89** Communications March/April 2018 / mars/avril 2018

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 Loiseau, 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: Canadian Pacific RDC-2 9199 is westbound on Train 45 at Fernie, British Columbia, en route to Nelson from Medicine Hat, Alberta circa 1962. Note the station details and the outside braced wooden boxcars. CRHA Archives, Fonds Kemp 680

PAGE COUVERTURE: Le 9199, un RDC-2 du CPR, est en direction ouest, en tant que train numéro 45 à Fernie, Colombie-Britannique, en route vers Nelson en provenance de Medicine Hat (Alb.). Notez les particularités de la gare et les wagons couverts à charpente extérieure. Archives ACHF, fonds Kemp 680

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

BC Budd

The RDC on Canadian Pacific's southern mainline and Canadian National's dalliance with the RDC in British Columbia

By Ian Smith

French version: Gilles Lazure

These articles first appeared in the Spring and Summer 2016 issues of *The Sandhouse*, the quarterly journal of the Canadian Railroad Historical Association's Pacific Coast Division.

When one thinks about Rail Diesel Car (RDC) operation in British Columbia, thoughts quickly turn to the former CPR / VIA Vancouver Island operation from Victoria to Courtenay, or that other major RDC operation namely the Pacific Great Eastern / BC Rail from Vancouver to Prince George. But there was more - both Canadian Pacific and Canadian National had operations in the Southern Interior, and CNR had an RDC run in Northern BC for a time.

The RDC on CP's southern mainline

Canadian Pacific's second RDC service in British Columbia had nowhere near the longevity of the first, the Victoria-Courtenay run on Vancouver Island, lasting just short of six years. But as originally conceived, it would have made its mark in the annals of RDC history as the longest continuous run in Canada, some 962.6 miles between Medicine Hat, Alta., and Vancouver, taking more than 28 hours. That was the plan, but it didn't come to pass as intended.

A Medicine Hat to Vancouver train running via Crowsnest Pass and CP's 'second mainline' through southern British Columbia had been introduced in 1919, serving such Interior BC towns as Cranbrook, Nelson and Penticton.

In the April 28, 1957 schedule, just before the dawn of the RDC era, the conventional diesel-powered train on that route took exactly 41 hours to complete the westbound journey, departing Medicine Hat at 18:30 Mountain Time and arriving in Vancouver at 10:30 Pacific Time on the third day (all journey times adjusted for the time-zone change). Numbered Train 67, it consisted of a through coach making the whole journey, a parlour car from Cranbrook to Vancouver, a sleeper from Lethbridge to Vancouver, and a sleeper from Penticton to Vancouver.

Sleeper passengers from Lethbridge to the coast would spend two nights aboard the train, while those joining at Penticton would board at 15 minutes past midnight and arrive in late morning.

Les autorails Budd en Colombie-Britannique

Le RDC sur la voie principale sud du Canadien Pacifique et son essai sommaire par le Canadien National en Colombie-Britannique

Par Ian Smith

Version française: Gilles Lazure

Ces articles sur les autorails RDC du CP et du CN sont d'abord respectivement apparus dans les numéros Spring et Summer 2016 de *The Sandhouse*, le quadrimestriel de la division Pacific Coast de l'ACHF.

Lorsque l'on pense à l'utilisation de l'autorail Budd RDC (« Rail Diesel Car ») en Colombie-Britannique, deux services ferroviaires maintenant abandonnés viennent rapidement en tête: celui des CP/VIA Rail entre Victoria et Courtenay, sur l'île de Vancouver, et cette autre exploitation majeure des Pacific Great Eastern/BC Rail, soit le service entre Vancouver et Prince George. Mais ils ne furent pas les seuls. Le CP et le CN exploitèrent tous deux des services par autorail dans le sud de la province, et le CN eut même un service par autorail pendant quelque temps au nord de celle-ci.

Les Budd en Colombie-Britannique – Le RDC sur la voie principale sud du CP

N'ayant existé que six courtes années, le deuxième service par autorail RDC du Canadien Pacifique en Colombie-Britannique n'a jamais approché la longévité du premier, le trajet Victoria-Courtenay sur l'île de Vancouver. Mais, tel qu'originellement planifié, il aurait fait époque dans les annales de l'histoire des autorails en étant le plus long trajet ininterrompu au Canada, soit quelque 1549 km (962,6 mi) de Medicine Hat (Alb.) à Vancouver (C.-B.) avec une durée de trajet de plus de 28 heures. Telle était l'intention, mais elle ne se réalisa pas comme prévu.

Un train reliant Medicine Hat à Vancouver via le col du Crowsnest et la deuxième voie principale du CP à travers le sud de la province avait été inauguré en 1919 et il desservait des villes de l'intérieur telles que Cranbrook, Nelson et Penticton.

D'après l'indicateur entré en vigueur le 28 avril 1957, soit tout juste avant l'ère des autorails, un train conventionnel tracté par des diesels prenait exactement 41 heures pour parcourir le trajet vers l'ouest, quittant Medicine Hat à 18 h 30 (heure normale des Rocheuses) et arrivant à Vancouver à 10 h 30 (heure normale du Pacifique) lors du troisième jour (tous les temps de trajet étant ajustés pour les passages d'un fuseau horaire à un autre). Ayant le

Eastbound Train 68 operated with the same consist, leaving Vancouver at 18:50 and arriving at Medicine Hat at 11:20 on the third day, a run of 39 hr., 30 minutes.

A 1957 study by CP showed that losses on Trains 67/68 were \$833,000 per year and the company decided that express, mail and less-than-carload (LCL) freight could be handled more economically by truck, with passenger service to be operated with RDCs, or Dayliners as CP termed the self-propelled cars.

By July that year, CP had ordered six rail diesel cars costing about \$255,000 each. Four of the cars were to be used for regular service, with two on standby.

CP aimed at slashing nearly 11 hours off the schedule with the introduction of RDCs, with a 10:20 departure from 'the Hat' and an arrival next day in Vancouver at 15:40, a run of 30 hr., 20 minutes. The eastbound train would leave Vancouver at 13:50, reaching Medicine Hat at 20:20 the next day, after a trip of 29 hr., 30 minutes. Both trips included a lengthy stop at Lethbridge for a meal, as the RDCs were not equipped for meal service.

Here, it should be noted that CP was already serving those travelling all the way between Medicine Hat and Vancouver with its flagship streamlined train The Canadian, introduced two years earlier and running via Calgary and the Kicking Horse Pass route. That premier transcontinental train would whisk westbound passengers between those two points in just 25 hr., 5 minutes, with departure and arrival in mid-morning. The eastbound departure from Vancouver in mid-evening would be matched with a similar arrival, after a trip of exactly 24 hours.

With that faster and more convenient schedule, it can be assumed that travellers making the whole journey would opt for The Canadian, leaving the southern route to those travelling less than the full distance.

numéro 67, il consistait en une voiture-coach faisant le trajet complet, une voiture-salon attelée à Cranbrook et deux voitures-lits attelées à Lethbridge et à Penticton respectivement, toutes les trois tractées jusqu'à Vancouver.

Les passagers à bord de la voiture-lit en provenance de Lethbridge passaient deux nuits sur le train, tandis que ceux montant à bord à Penticton le faisaient à 00 h 15 et arrivaient tard dans la matinée.

Le train n°68 vers l'est était composé des mêmes voitures; il quittait Vancouver à 18 h 50 et arrivait à Medicine Hat à 11 h 20 le troisième jour, après un trajet de 39 h 30 min.

Une étude faite en 1957 par le CP déterminait que le déficit d'exploitation annuel des trains n°s 67 et 68 était de 833 000 \$ et la compagnie décida qu'il serait moins onéreux d'utiliser des camions pour le transport de l'express, du courrier et des marchandises « LCL » (de moins d'un wagon complet), tandis que le service voyageurs allait dorénavant être exploité à l'aide de RDC, ou « Dayliners », le terme qu'utilisait le CP pour désigner les autorails.

En juillet, cette année-là, le CP avait commandé six autorails Budd au coût d'environ 255 000 \$ chacun. Quatre de ceux-ci devaient être en service régulier et les deux autres en réserve.

Le CP visait à diminuer le temps de trajet à l'horaire de près de 11 heures par l'introduction des autorails, avec un départ du « Hat » à 10 h 20 et une arrivée à Vancouver, le jour suivant, à 15 h 40, soit une durée de trajet totale de 30 h 20 min. Le train en direction est quitterait Vancouver à 13 h 50 et atteindrait Medicine Hat à 20 h 20 le jour suivant, suite à un voyage de 29 h 30 min. Les deux trajets incluaient un long arrêt repas à Lethbridge, les Dayliners n'étant pas équipés pour en servir.

Il doit être noté ici que le CP desservait déjà les passagers qui désiraient voyager de Lethbridge à Vancouver d'une traite avec son train vedette The Canadian, mis en



A 9100 series CPR RDC-2 was the equipment for train 307 for Lethbridge, Alberta in this scene from March 1969 at Medicine Hat. Until January 1964, the RDC service from here ran through to Nelson, BC via the Crowsnest Pass route. Westbound CPR Train Number 1 the The Canadian can be seen in the background awaiting departure time and the photographer to entrain! Stan J. Smail

Un RDC-2 de la série 9100 du CPR constituait le train numéro 307 à destination de Lethbridge, Alberta, sur cette photo de mars 1969 prise à Medicine Hat. Jusqu'en janvier 1964, le service par autorail à partir de cette ville fut fait via le col de Crowsnest jusqu'à Nelson, Colombie-Britannique. Le train n°1 du CPR, « The Canadian » peut être aperçu en direction ouest à l'arrière-plan, attendant son heure de départ...et la montée à bord du photographe! Stan J. Smail



June 1976 and CPR Train Number 1, The Canadian, was arriving at Medicine Hat, Alberta for a crew change and station work. By that time, the Lethbridge RDC service had been eliminated but the CPR's flagship streamliner had yet to be conveyed to VIA Rail Canada. Stan J. Smail
Nous sommes en juin 1976 et le train n°1 du CPR, « The Canadian » vient d'arriver à Medicine Hat, Alberta, pour un changement d'équipage et de l'entretien en gare. À cette époque, le service RDC vers Lethbridge avait été aboli, mais le transfert à VIA Rail Canada du train aérodynamique vedette du CPR n'avait pas encore été fait. Stan J. Smail

The schedule for the RDC-equipped trains, numbered 45 and 46, went into effect on October 26, 1957, but there was a snag. CP had yet to take delivery of a sufficient number of RDCs to launch the service as intended.

This presented the challenge of operating to a much more demanding schedule with conventional equipment that ordinarily could not match the fast acceleration of Budd's self-propelled RDCs. (Indeed, the employee timetables of the era would note that “Rail diesel cars may exceed authorized passenger train speeds by ten miles per hour on straight track. All other speed restrictions must be observed.”)

The interim solution was to run an extraordinarily short train, consisting of one diesel locomotive hauling just

service deux ans plus tôt et utilisant la voie passant par Calgary et le col du Kicking Horse. En direction ouest, ce train hors pair emportait ses passagers entre ces deux localités en seulement 25 h 5 min, avec des départs et arrivées au milieu de la matinée. En direction est, avec un départ de Vancouver en milieu de soirée, il arrivait à une heure similaire, suite à un voyage d'exactly 24 heures.

Étant donné son horaire plus accommodant et plus rapide, l'on peut supposer que les voyageurs désirant faire le trajet complet auraient choisi de monter à bord du Canadian, laissant le trajet sur la voie au sud à ceux qui n'en faisaient qu'une partie.

L'horaire, pour les trains numérotés 45 et 46 et composés d'autorails, entra en vigueur le 26 octobre 1957, mais il y eut un pépin : le CP n'avait pas encore pris livraison

MEDICINE HAT — LETHBRIDGE — NELSON (VIA CROWHEAT) 1957-58										NELSON — TRAIL (VIA CROWHEAT) — PENTICTON — VANCOUVER																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
TABLE 121										TABLE 121—Continued																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																			
12-7	12-11	12-15	12-19	12-23	12-27	1-1	1-5	1-9	1-13	1-17	1-21	1-25	1-29	2-2	2-6	2-10	2-14	2-18	2-22	2-26	2-30	3-5	3-9	3-13	3-17	3-21	3-25	3-29	4-2	4-6	4-10	4-14	4-18	4-22	4-26	4-30	5-4	5-8	5-12	5-16	5-20	5-24	5-28	6-1	6-5	6-9	6-13	6-17	6-21	6-25	6-29	7-3	7-7	7-11	7-15	7-19	7-23	7-27	7-31	8-4	8-8	8-12	8-16	8-20	8-24	8-28	9-1	9-5	9-9	9-13	9-17	9-21	9-25	9-29	10-3	10-7	10-11	10-15	10-19	10-23	10-27	10-31	11-4	11-8	11-12	11-16	11-20	11-24	11-28	12-2	12-6	12-10	12-14	12-18	12-22	12-26	12-30	1-3	1-7	1-11	1-15	1-19	1-23	1-27	1-31	2-4	2-8	2-12	2-16	2-20	2-24	2-28	3-3	3-7	3-11	3-15	3-19	3-23	3-27	3-31	4-4	4-8	4-12	4-16	4-20	4-24	4-28	5-2	5-6	5-10	5-14	5-18	5-22	5-26	5-30	6-3	6-7	6-11	6-15	6-19	6-23	6-27	6-30	7-4	7-8	7-12	7-16	7-20	7-24	7-28	8-1	8-5	8-9	8-13	8-17	8-21	8-25	8-29	9-2	9-6	9-10	9-14	9-18	9-22	9-26	9-30	10-4	10-8	10-12	10-16	10-20	10-24	10-28	11-1	11-5	11-9	11-13	11-17	11-21	11-25	11-29	12-3	12-7	12-11	12-15	12-19	12-23	12-27	1-1	1-5	1-9	1-13	1-17	1-21	1-25	1-29	2-2	2-6	2-10	2-14	2-18	2-22	2-26	2-30	3-4	3-8	3-12	3-16	3-20	3-24	3-28	4-1	4-5	4-9	4-13	4-17	4-21	4-25	4-29	5-3	5-7	5-11	5-15	5-19	5-23	5-27	5-31	6-4	6-8	6-12	6-16	6-20	6-24	6-28	7-2	7-6	7-10	7-14	7-18	7-22	7-26	7-30	8-3	8-7	8-11	8-15	8-19	8-23	8-27	8-31	9-4	9-8	9-12	9-16	9-20	9-24	9-28	10-2	10-6	10-10	10-14	10-18	10-22	10-26	10-30	11-3	11-7	11-11	11-15	11-19	11-23	11-27	12-1	12-5	12-9	12-13	12-17	12-21	12-25	12-29	1-2	1-6	1-10	1-14	1-18	1-22	1-26	1-30	2-3	2-7	2-11	2-15	2-19	2-23	2-27	2-31	3-5	3-9	3-13	3-17	3-21	3-25	3-29	4-2	4-6	4-10	4-14	4-18	4-22	4-26	4-30	5-4	5-8	5-12	5-16	5-20	5-24	5-28	6-1	6-5	6-9	6-13	6-17	6-21	6-25	6-29	7-3	7-7	7-11	7-15	7-19	7-23	7-27	7-31	8-4	8-8	8-12	8-16	8-20	8-24	8-28	9-1	9-5	9-9	9-13	9-17	9-21	9-25	9-29	10-3	10-7	10-11	10-15	10-19	10-23	10-27	10-31	11-4	11-8	11-12	11-16	11-20	11-24	11-28	12-2	12-6	12-10	12-14	12-18	12-22	12-26	12-30	1-3	1-7	1-11	1-15	1-19	1-23	1-27	1-31	2-4	2-8	2-12	2-16	2-20	2-24	2-28	3-3	3-7	3-11	3-15	3-19	3-23	3-27	3-31	4-4	4-8	4-12	4-16	4-20	4-24	4-28	5-2	5-6	5-10	5-14	5-18	5-22	5-26	5-30	6-3	6-7	6-11	6-15	6-19	6-23	6-27	6-30	7-4	7-8	7-12	7-16	7-20	7-24	7-28	8-1	8-5	8-9	8-13	8-17	8-21	8-25	8-29	9-2	9-6	9-10	9-14	9-18	9-22	9-26	9-30	10-4	10-8	10-12	10-16	10-20	10-24	10-28	11-1	11-5	11-9	11-13	11-17	11-21	11-25	11-29	12-3	12-7	12-11	12-15	12-19	12-23	12-27	1-1	1-5	1-9	1-13	1-17	1-21	1-25	1-29	2-2	2-6	2-10	2-14	2-18	2-22	2-26	2-30	3-4	3-8	3-12	3-16	3-20	3-24	3-28	4-1	4-5	4-9	4-13	4-17	4-21	4-25	4-29	5-3	5-7	5-11	5-15	5-19	5-23	5-27	5-31	6-4	6-8	6-12	6-16	6-20	6-24	6-28	7-2	7-6	7-10	7-14	7-18	7-22	7-26	7-30	8-3	8-7	8-11	8-15	8-19	8-23	8-27	8-31	9-4	9-8	9-12	9-16	9-20	9-24	9-28	10-2	10-6	10-10	10-14	10-18	10-22	10-26	10-30	11-3	11-7	11-11	11-15	11-19	11-23	11-27	12-1	12-5	12-9	12-13	12-17	12-21	12-25	12-29	1-2	1-6	1-10	1-14	1-18	1-22	1-26	1-30	2-3	2-7	2-11	2-15	2-19	2-23	2-27	2-31	3-5	3-9	3-13	3-17	3-21	3-25	3-29	4-2	4-6	4-10	4-14	4-18	4-22	4-26	4-30	5-4	5-8	5-12	5-16	5-20	5-24	5-28	6-1	6-5	6-9	6-13	6-17	6-21	6-25	6-29	7-3	7-7	7-11	7-15	7-19	7-23	7-27	7-31	8-4	8-8	8-12	8-16	8-20	8-24	8-28	9-1	9-5	9-9	9-13	9-17	9-21	9-25	9-29	10-3	10-7	10-11	10-15	10-19	10-23	10-27	10-31	11-4	11-8	11-12	11-16	11-20	11-24	11-28	12-2	12-6	12-10	12-14	12-18	12-22	12-26	12-30	1-3	1-7	1-11	1-15	1-19	1-23	1-27	1-31	2-4	2-8	2-12	2-16	2-20	2-24	2-28	3-3	3-7	3-11	3-15	3-19	3-23	3-27	3-31	4-4	4-8	4-12	4-16	4-20	4-24	4-28	5-2	5-6	5-10	5-14	5-18	5-22	5-26	5-30	6-3	6-7	6-11	6-15	6-19	6-23	6-27	6-30	7-4	7-8	7-12	7-16	7-20	7-24	7-28	8-1	8-5	8-9	8-13	8-17	8-21	8-25	8-29	9-2	9-6	9-10	9-14	9-18	9-22	9-26	9-30	10-4	10-8	10-12	10-16	10-20	10-24	10-28	11-1	11-5	11-9	11-13	11-17	11-21	11-25	11-29	12-3	12-7	12-11	12-15	12-19	12-23	12-27	1-1	1-5	1-9	1-13	1-17	1-21	1-25	1-29	2-2	2-6	2-10	2-14	2-18	2-22	2-26	2-30	3-4	3-8	3-12	3-16	3-20	3-24	3-28	4-1	4-5	4-9	4-13	4-17	4-21	4-25	4-29	5-3	5-7	5-11	5-15	5-19	5-23	5-27	5-31	6-4	6-8	6-12	6-16	6-20	6-24	6-28	7-2	7-6	7-10	7-14	7-18	7-22	7-26	7-30	8-3	8-7	8-11	8-15	8-19	8-23	8-27	8-31	9-4	9-8	9-12	9-16	9-20	9-24	9-28	10-2	10-6	10-10	10-14	10-18	10-22	10-26	10-30	11-3	11-7	11-11	11-15	11-19	11-23	11-27	12-1	12-5	12-9	12-13	12-17	12-21	12-25	12-29	1-2	1-6	1-10	1-14	1-18	1-22	1-26	1-30	2-3	2-7	2-11	2-15	2-19	2-23	2-27	2-31	3-5	3-9	3-13	3-17	3-21	3-25	3-29	4-2	4-6	4-10	4-14	4-18	4-22	4-26	4-30	5-4	5-8	5-12	5-16	5-20	5-24	5-28	6-1	6-5	6-9	6-13	6-17	6-21	6-25	6-29	7-3	7-7	7-11	7-15	7-19	7-23	7-27	7-31	8-4	8-8	8-12	8-16	8-20	8-24	8-28	9-1	9-5	9-9	9-13	9-17	9-21	9-25	9-29	10-3	10-7	10-11	10-15	10-19	10-23	10-27	10-31	11-4	11-8	11-12	11-16	11-20	11-24	11-28	12-2	12-6	12-10	12-14	12-18	12-22	12-26	12-30	1-3	1-7	1-11	1-15	1-19	1-23	1-27	1-31	2-4	2-8	2-12	2-16	2-20	2-24	2-28	3-3	3-7	3-11	3-15	3-19	3-23	3-27	3-31	4-4	4-8	4-12	4-16	4-20	4-24	4-28	5-2	5-6	5-10	5-14	5-18	5-22	5-26	5-30	6-3	6-7	6-11	6-15	6-19	6-23	6-27	6-30	7-4	7-8	7-12	7-16	7-20	7-24	7-28	8-1	8-5	8-9	8-13	8-17	8-21	8-25	8-29	9-2	9-6	9-10	9-14	9-18	9-22	9-26	9-30	10-4	10-8	10-12	10-16	10-20	10-24	10-28	11-1	11-5	11-9	11-13	11-17	11-21	11-25	11-29	12-3	12-7	12-11	12-15	12-19	12-23	12-27	1-1	1-5	1-9	1-13	1-17	1-21	1-25	1-29	2-2	2-6	2-10	2-14	2-18	2-22	2-26	2-30	3-4	3-8	3-12	3-16	3-20	3-24	3-28	4-1	4-5	4-9	4-13	4-17	4-21	4-25	4-29	5-3	5-7	5-11	5-15	5-19	5-23	5-27	5-31	6-4	6-8	6-12	6-16	6-20	6-24	6-28	7-2	7-6	7-10	7-14	7-18	7-22	7-26	7-30	8-3	8-7	8-11	8-15	8-19	8-23	8-27	8-31	9-4	9-8	9-12	9-16	9-20	9-24	9-28	10-2	10-6	10-10	10-14	10-18	10-22	10-26	10-30	11-3	11-7	11-11	11-15	11-19	11-23	11-27	12-1	12-5	12-9	12-13	12-17	12-21	12-25	12-29	1-2	1-6	1-10	1-14	1-18	1-22	1-26	1-30	2-3	2-7	2-11	2-15	2-19	2-23	2-27	2-31	3-5	3-9	3-13	3-17	3-21	3-25	3-29	4-2	4-6	4-10	4-14	4-18	4-22	4-26	4-30	5-4	5-8	5-12	5-16	5-20	5-24	5-28	6-1	6-5	6-9	6-13	6-17	6-21	6-25	6-29	7-3	7-7	7-11	7-15	7-19	7-23	7-27	7-31	8-4	8-8	8-12	8-16	8-20	8-24	8-28	9-1	9-5	9-9	9-13	9-17	9-21	9-25	9-29	10-3	10-7	10-11	10-15	10-19	10-23	10-27	10-31	11-4	11-8	11-12	11-16	11-20	11-24	11-28	12-2	12-6	12-10	12-14	12-18	12-22	12-26	12-30	1-3	1-7	1-11	1-15	1-19	1-23	1-27	1-31	2-4	2-8	2-12	2-16	2-20	2-24	2-28	

RDC-1 CP 9055 and an unidentified mate are seen at Nelson's grand station in August, 1954 on a cross-country demonstration run. This was the first appearance of RDCs on the southern mainline. CRHA Archives, Canadian Pacific Fonds 25850

Le RDC-1 9055 du CP et une unité non identifiée de même modèle sont en vue à l'impressionnante gare de Nelson en août 1954, lors d'une tournée publicitaire à travers tout le pays. Ceci fut la première apparition de ces autorails sur la voie principale sud du CP. Archives ACHF, fonds Canadien Pacifique 25850



The RDCs were still not available in January, and by then a second snag had emerged, one beyond the usual realm of railway operation.

For many years, the southern Interior had experienced a terrorist campaign waged by the Sons of Freedom, a radical breakaway sect from the Doukhobor community of Russian immigrants who had settled the Boundary region in the early 20th century. The tactics of the radicals ranged from mass public nudity to arson and bombings, the latter involving railway tracks and bridges, public schools, electricity transmission towers and even the courthouse in Nelson.

With tensions running high in the early days of 1958, CP took the precaution of not running passenger trains in darkness through the region. This meant that after February 3, 1958, Trains 45 and 46 would be curtailed, with service between Nelson and Penticton running westbound on Mondays and Thursdays only and eastbound trains running only on Tuesdays and Fridays, all in daylight hours.

This change came just prior to the launch of RDC service.

On February 7, 1958 an RDC-3 numbered CP 9022 ran as a non-revenue test train from Nelson to Vancouver. That wasn't the very first appearance of RDCs on this line, as two RDC-1 cars had run through to Vancouver for publicity purposes on August 21, 1954, stopping for a public display in Penticton. One of those cars was CP 9055; the other's identity is unknown.

Ultimately, six RDCs would be assigned to cover Medicine Hat to Vancouver service, allowing for one or two

en temps ordinaire, n'aurait pas pu égaler l'accélération des autorails. (De fait, les indicateurs pour employés de cette période mentionnaient que « les autorails pouvaient excéder, de 10 mi/h, la vitesse permise aux trains de passagers en ligne droite. Toutes les autres restrictions de vitesse devaient être respectées. »)

La solution temporaire fut d'exploiter un train extraordinairement court composé d'une locomotive diesel tractant seulement une voiture pour bagages et une voiture-coach. L'indicateur pour le public inclut une note laconique : « Train diesel avec voitures-coach seulement jusqu'à ce que les 'Rail Diesel Cars', attendus en janvier, soient disponibles ».

En janvier, les autorails n'étaient pas encore disponibles, mais un deuxième pépin, bien en dehors des opérations ferroviaires de routine, s'était déjà produit.

L'intérieur du sud de la province était la cible depuis plusieurs années d'une campagne de terrorisme menée par les Sons of Freedom (littéralement « Fils de la liberté »), une faction radicale des Doukhobors, les immigrants russes qui avaient peuplé la région de Boundary au début du 20e siècle. Les tactiques de ces extrémistes variaient de la nudité de masse en public aux incendies criminels et à la pose de bombes, ces dernières ciblant des voies et ponts ferroviaires, des écoles, des tours de transmission électrique et même le palais de justice de Nelson.

Alors que les tensions étaient à leur comble au début de 1958, le CP prit la précaution de ne pas exploiter de trains de passagers à travers cette région durant les périodes d'obscurité. Ceci signifia qu'après le 3 février 1958, la fréquence des trains n^{os} 45 et 46 serait réduite, avec

to be on standby to cover maintenance issues. These were drawn from an 11-car fleet based at Calgary, which also served on the Calgary-Edmonton and Calgary-Lethbridge runs.

Nearly all the cars used between Medicine Hat and Vancouver were of the RDC-2 configuration, with a small baggage area and from 68 to 71 seats. One RDC-3, with a 30-ft. baggage section and only 48 seats, was used regularly from Penticton westward.

On March 3, 1958, RDC-2 CP 9197 made the first revenue run from Vancouver to Nelson. But it wouldn't be until later in the year that RDCs were used on the Nelson-Medicine Hat leg of Trains 45 and 46, after a sufficient number of cars had been delivered. And by that time, the service was no longer a continuous trip.

The April 27, 1958 timetable was the first issued after the launch of RDC service. This continued the policy instituted as of February 4, restricting the Nelson-Penticton section to daylight running only and on just two days of the week in each direction, as outlined above.

In effect, Trains 45 and 46 were cut into three distinct operations, with two overnight stops for the hypothetical passenger travelling from end-to-end.

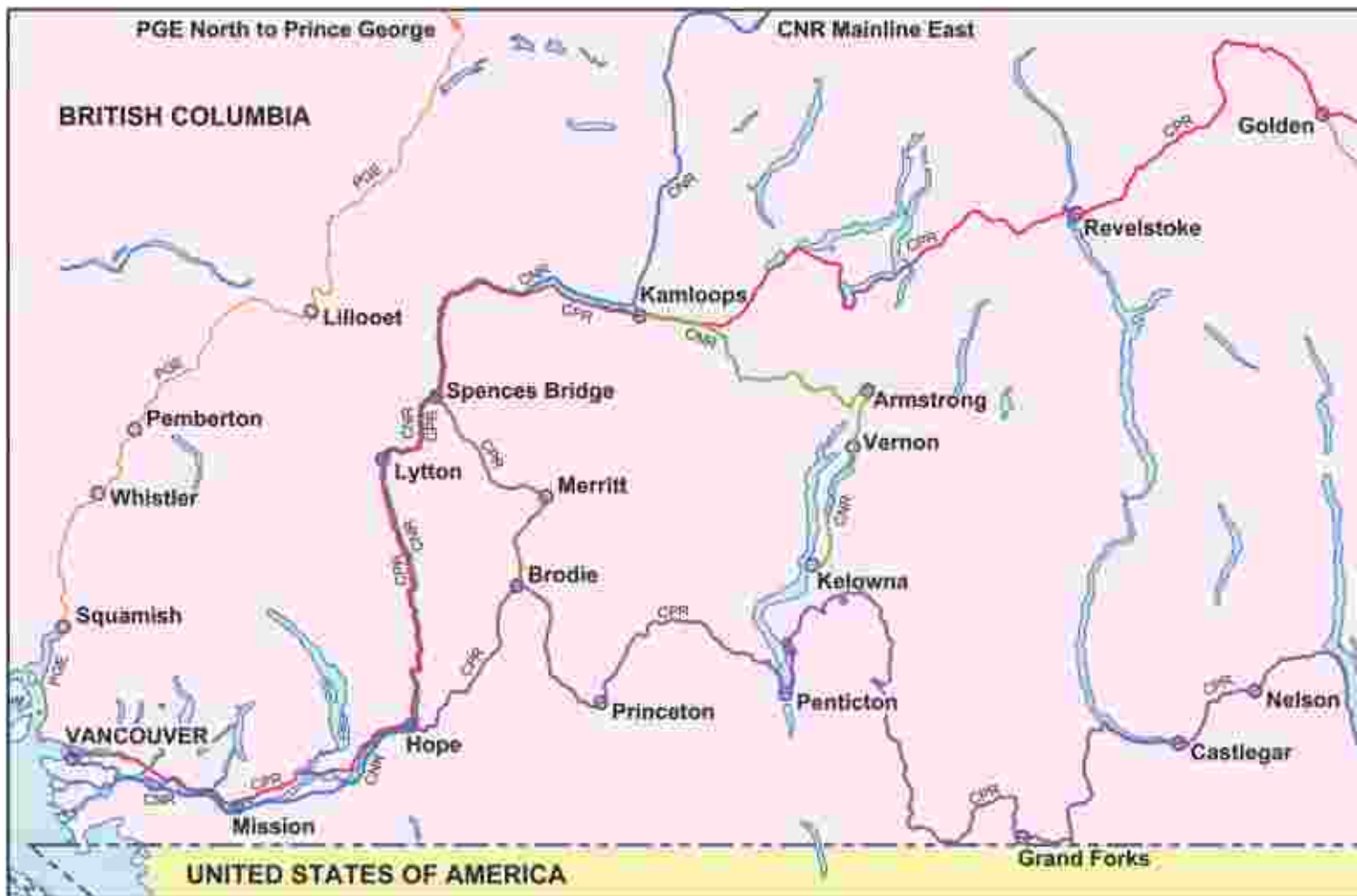
le service entre Nelson et Penticton disponible, en direction ouest, les lundis et jeudis seulement et, en direction est, les mardis et vendredis seulement, tous les parcours étant complétés de jour.

Ce changement arriva juste avant l'inauguration du service par autorail.

Le 7 février 1958, le 9022, un autorail de modèle RDC-3 du CP fit un trajet d'essai sans revenu de Nelson à Vancouver. Ceci ne fut pas la première apparition de RDC sur cette ligne, car le 21 août 1954, deux autorails de modèle RDC-1 du CP avaient roulé jusqu'à Vancouver aux fins de publicité, avec un arrêt pour les montrer au public à Penticton. L'un de ceux-ci fut le 9055, le numéro de l'autre n'est pas connu.

En fin de compte, six autorails furent affectés au service entre Medicine Hat et Vancouver, ce qui permettait d'en garder un ou deux en réserve en cas de problèmes d'entretien. Ils furent tirés d'un parc de onze basés à Calgary, qui servirent aussi sur les trajets Calgary-Edmonton et Calgary-Lethbridge.

Pratiquement tous les autorails utilisés entre Medicine Hat et Vancouver furent du modèle RDC-2, comportant un compartiment réduit pour bagages et de 68



The revised westbound schedule had Train 45 leaving Medicine Hat at 09:10 Mountain Time and arriving at Nelson at 20:55 Pacific Time. Its eastbound counterpart left Nelson at 07:00, reaching Medicine Hat at 20:30. The two trains, each operated with a single RDC-2, were scheduled to meet at Crowsnest, just inside BC near the provincial border.

Between Nelson and Penticton, the single-car westbound train left at 07:00 on Mondays and Thursdays, reaching the Okanagan town at 15:20, and returning the next day. At Penticton, continuing passengers could make a convenient transfer to the daily Vancouver section, which departed at 15:30, arriving in the metropolis at 22:40.

The Vancouver-Penticton service effectively operated as a round-trip, leaving Vancouver at 08:00 and reaching Penticton at 15:05, before departing on the return journey 25 minutes later. This was operated with one or two cars, sometimes including an RDC-3.

Those wishing to travel eastward from Penticton could only do so on Tuesdays and Fridays, but not as a continuous journey from points farther west, because the departure was at 08:00. A trip from Vancouver to Grand Forks, for example, would thus entail an overnight stay in

à 71 sièges. Un modèle RDC-3, avec un compartiment pour bagages de 9,1 m (30 pi) de longueur et seulement 48 sièges, fut utilisé de façon régulière de Penticton vers l'ouest.

Le 3 mars 1958, le 9197, un autorail de modèle RDC-2 effectua le premier trajet payant de Vancouver à Nelson. Mais ce ne sera que plus tard dans l'année que les RDC furent utilisés sur la portion Nelson-Medicine Hat du trajet des trains n^{os} 45 et 46, suite à la livraison d'un nombre suffisant d'autorails. Et alors, le service avait cessé d'être un trajet continu.

L'indicateur du 27 avril 1958 fut le premier publié après l'introduction du service par autorail. Il continua la politique instituée le 4 février quant aux restrictions de trajet de jour seulement entre Nelson et Penticton, et ce, seulement deux jours par semaine dans chaque direction, tel que décrit plus haut.

De fait, l'exploitation des trains n^{os} 45 et 46 fut séparée en trois opérations distinctes, avec deux arrêts de nuit pour les passagers voyageant en théorie d'un bout à l'autre de cette ligne.

L'horaire remanié, en direction ouest, indiquait pour le train n^o 45 un départ de Medicine Hat à 9 h 10 (heure des Rocheuses) et une arrivée à Nelson à 20 h 55 (heure du



MICHIGAN HAT—LETHBRIDGE—NELSON (VIA CROWNSNEST) 1958 (1)										NELSON—TRAIL (VIA CASTLEGAR)—PENTICTON—VANCOUVER																																															
TABLE 121										TABLE 121—Continued																																															
43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
Medicine Hat Lethbridge Crownsnest Nelson ... Vancouver										Nelson Trail Castlegar Penticton Vancouver																																															

* Daily
 † Mail Station
 ‡ Air-mail/Parcel RDC (Rail Diesel Car)

EXPLANATION OF SIGNS—THIS PAGE
 † Mail and Parcels
 ‡ RDC or RDC
 M. Union Train

M.T. Mountain Time, P.T. Pacific Time
 † C.P. Air Lines Service to and from Calgary, Edmonton, Castlegar, Penticton and Vancouver.

April 27, 1958 timetable showing the revised RDC schedule between Medicine Hat and Vancouver. CRHA Archives
Indicateur entrant en vigueur le 27 avril 1958 et donnant l'horaire modifié pour les autorails circulant entre Medicine Hat et Vancouver. ArchivesACHF

Penticton. Arrival of this section of Train 46 at Nelson was at 16:15.
 There, the onward eastbound traveller would have to spend the night before catching the next day's Train 46 at 07:00 toward Cranbrook and destinations in Alberta.

Pacifique). Son opposé, vers l'est, quittait Nelson à 7 h pour atteindre Medicine Hat à 20 h 30. Les deux trains, chacun formé d'un autorail RDC-2, étaient programmés pour se rencontrer à Crownsnest, juste à l'intérieur de la Colombie-Britannique, près de la frontière interprovinciale.
 Entre Nelson et Penticton, le train en direction



CP 9199 and a sister RDC-2 depart Vancouver with Train 46 for Penticton on February 21, 1959. Roger Burrows

L'unité 9199 du CP et une jumelle RDC-2, formant le train n°46, quittent Vancouver pour Penticton le 21 février 1959. Roger Burrows

Thus, the plan to speed up the southern mainline service with fast RDCs had backfired. True, the scheduled running time from Medicine Hat to Vancouver was just 28 hr., 15 min., a great improvement over the pre-RDC service. But the actual end-to-end time of the journey including the overnight stop was 38 hours, hardly better than the 41 hours previously available on an uninterrupted trip with conventional equipment.

And the pre-RDC service had been provided daily, but now the 260.3-mile Nelson-Penticton leg was offered only by twice-weekly trains.

The reaction of Southern Interior communities to this state of affairs was predictable, and complaints by various bodies, including several chambers of commerce, led to a series of hearings during 1959 by the Board of Transport Commissioners (BTC).

The Nelson Chamber of Commerce told the BTC that it wanted reinstatement of daily through service to Vancouver of 15 hours or better, along with lunch service and other amenities.

Ultimately, the BTC ordered that through service be instituted by July 31, 1959, provided that sufficient protection against sabotage could be achieved through a cost-sharing agreement between CP and the BC government, and on condition that both CP and its running trades agreed that the measures were adequate. This reinstated service was to continue for one year, at which point CP could apply to the BTC for a variance based on

ouest, composé d'un seul autorail, partait à 7 h les lundis et jeudis, atteignait la ville de l'Okanagan à 15 h 20 et revenait le lendemain. À Penticton, les voyageurs en transit pouvaient faire une correspondance commode à la section quotidienne pour Vancouver qui partait à 15 h 30, arrivant dans la métropole à 22 h 40.

Le service Vancouver-Penticton était exploité somme toute comme un aller-retour, quittant Vancouver à 8 h et atteignant Penticton à 15 h 05, avant de repartir vers Vancouver 25 minutes plus tard. Il fut exploité avec un ou deux autorails, comprenant un RDC-3 à l'occasion.

Ceux qui désiraient voyager vers l'est à partir de Penticton ne pouvaient le faire que les mardis et vendredis,

mais pas en un seul voyage pour des localités situées plus à l'ouest de Penticton parce que l'heure de départ de cette dernière était à 8 h. Un voyage de Vancouver à Grand Forks, par exemple, comportait par conséquent une nuit à Penticton. L'arrivée de cette section du train n°46 à Nelson avait lieu à 16 h 15.

Le voyageur en direction est devait y passer la nuit avant de monter le lendemain, à 7 h, à bord du train n°46 vers Cranbrook et d'autres destinations en Alberta.

Le plan d'accélérer le service sur la voie principale sud à l'aide d'autorails rapides avait donc échoué. Il est vrai que la durée du trajet de Medicine Hat à Vancouver, soit 28 h 15 min à l'horaire, était une grande amélioration en comparaison de la durée avant l'avènement des autorails. Mais, en réalité, la durée totale du voyage, de bout en bout, incluant l'arrêt de nuit, était de 38 heures, une diminution modeste par rapport aux 41 heures requises auparavant pour le voyage ininterrompu sur un train conventionnel.

De plus, le service antérieur aux autorails avait été quotidien, mais maintenant le service sur la portion Nelson-Penticton de 418,9 km (260,3 mi) n'était plus offert que deux fois par semaine.

La réaction des collectivités affectées par cette situation fut prévisible : des plaintes émanant de nombreuses organisations, dont plusieurs chambres de commerce, menèrent à une série d'audiences tenues par les représentants de la Commission des transports du Canada au cours de 1959.



RDC-2 CP 9199 is seen from the rear at Brookmere, running as Train 46 from Vancouver, on May 27, 1959. Owing to a rockslide in the Coquihalla Canyon, this train was rerouted via Spences Bridge and Merritt. John Rushton

À Brookmere, une vue arrière du RDC-2 9199 du CP qui roule en tant que train n°46 en provenance de Vancouver, le 27 mai 1959. À cause d'un éboulis de pierres dans le canyon de Coquihalla, ce train fut détourné par Spences Bridge et Merritt. John Rushton

traffic figures for the route as a whole and Nelson-Penticton in particular.

However, agreement on cost-sharing could not be reached, as the province tried to deflect responsibility for security on to the army and thus the federal government.

In the absence of a cost-sharing agreement, the BTC ruled on January 4, 1960, that it could not order resumption of through service. However, it stated that if protective measures were instituted later and CP had not then voluntarily resumed through service, aggrieved parties could apply to BTC for such an order.

Roughly a month before the BTC's ruling, these events had been overtaken by the forces of nature, which would imperil the future of the service far more than the initial late delivery of RDCs and the disruption of through service by the threat of sabotage.

This took the form of a series of substantial washouts on the Coquihalla Subdivision that would ultimately lead to its closure. On November 22, 1959, RDC-2 9197, running as westbound Train 45, would be the last passenger train ever to operate via Coquihalla Pass, as the washouts that closed the line the following day would sound the death knell for this fabled route. It would never re-open and was officially abandoned in 1961.

CP reacted to the severing of the line by diverting trains to run via the Merritt Subdivision between Brodie and Spences Bridge, the junction with the Thompson Subdivision on the transcontinental mainline.

La Chambre de commerce de Nelson déclara à la Commission qu'elle désirait qu'un service quotidien ininterrompu de 15 heures ou moins vers Vancouver, avec services de restauration et autres commodités, soit rétabli.

En fin de compte, la Commission ordonna qu'un service ininterrompu soit rétabli au plus tard le 31 juillet 1959, pourvu qu'une protection adéquate contre les actes de sabotage soit réalisée au moyen d'un partage de coûts entre le CP et le gouvernement de la Colombie-Britannique et à la condition que le CP et ses employés syndiqués soient tous d'accord que ces mesures étaient appropriées. Le service rétabli devait être disponible durant un an, après quoi le CP pourrait demander à la Commission des modifications basées sur l'achalandage de la ligne en général, et sur son tronçon Nelson-Penticton en particulier.

Un accord sur le partage des coûts ne put cependant être conclu parce que la province essaya de transférer à l'armée, et donc au gouvernement fédéral, la responsabilité de la sécurité.

En l'absence d'une entente sur le partage des coûts, la Commission statua, le 4 janvier 1960, qu'elle n'ordonnerait pas le rétablissement du service ininterrompu. Elle ajouta cependant que, si des mesures de protection étaient prises plus tard et que le CP ne remettait pas lui-même ce service en place, les parties lésées pourraient faire appel à elle pour l'ordonner.

Approximativement un mois avant la décision de la Commission, cet état des choses avait été dépassé par les

Until March, through RDC service was maintained between Penticton and Vancouver, but the longer route (by some 103 miles) led to the westbound train arriving in Vancouver at about 02:00, although passengers were allowed to remain on board there until a more civilized hour.

After that, Penticton service was truncated at Spences Bridge, with nocturnal connections to and from Vancouver provided on Trains 7 and 8, the transcontinental Dominion service. This change was formalized in the April 24, 1960 public timetable.

Westbound, this would see a single RDC departing from its base at Penticton at 19:00 and arriving at 00:30 in Spences Bridge, where the Vancouver-bound Dominion was scheduled to stop at 01:10, with arrival in Vancouver at 07:45.

On Mondays and Thursdays, a single car left Nelson at 09:00, arriving in Penticton at 17:15, and then forming the train to Spences Bridge at 19:00, allowing time for dinner in between (on those two days, the Penticton-based RDC was not used).

To the east of Nelson, the first leg of Train 45 now departed Medicine Hat at 09:55, arriving in Nelson at 17:15. Passengers continuing west from there would still need to spend the night in the Kootenay town before taking the Monday or Thursday train toward Penticton.

The eastbound Dominion from Vancouver departed at 20:00, exactly 12 hours later than the

forces de la nature, ce qui mit en péril le futur du service ferroviaire bien plus que ne l'avaient fait les retards de livraison des autorails et l'abandon du service ininterrompu à cause des menaces de sabotage.

Ceci prit la forme d'une série de glissements de terrain majeurs sur la subdivision Coquihalla qui menèrent éventuellement à sa fermeture. Le 22 novembre 1959, l'autorail RDC-2 9197, constituant le train n°45 en direction ouest, devint le dernier train à jamais traverser le col de Coquihalla, parce que les glissements de terrain qui bloquèrent la voie le lendemain sonnèrent le glas de cette fameuse subdivision. Elle ne fut jamais rouverte et fut abandonnée en 1961.

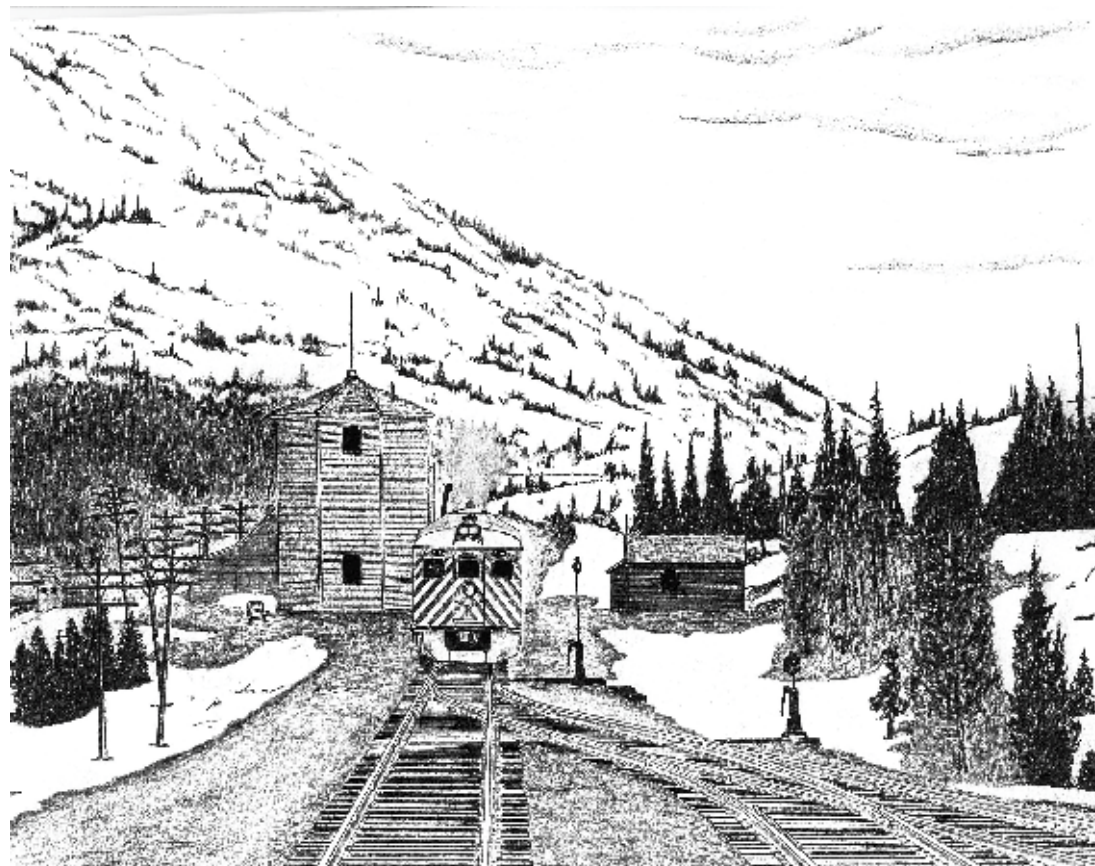
Le CP réagit à la coupure de la ligne en détournant les trains vers la subdivision Merritt, entre Brodie et Spences Bridge, le point de jonction avec la subdivision Thompson de sa voie principale transcontinentale.

Le service ininterrompu par autorail entre Penticton et Vancouver fut maintenu jusqu'en mars, mais le trajet, plus long de quelque 166 km (103 mi), fit que l'arrivée à Vancouver se faisait autour de 2 h du matin, les passagers pouvant cependant demeurer à bord jusqu'à une heure plus raisonnable.

Après cette date, le service de Penticton eut Spences Bridge comme terminal, avec des correspondances durant la nuit, vers (et de) Vancouver, avec les trains Dominion n°s 7 et 8 du service transcontinental. Ce changement fut confirmé dans l'indicateur public entrant

Photographs of RDCs on the remote Coquihalla Subdivision are rare, but fortunately we have this detailed drawing by railway historian Gerry Doeksen to illustrate the rugged scene. Here, RDC-29198 is eastbound at Coquihalla station with Train 46, passing the enclosed water tower. Copyright Gerry Doeksen, used with permission

Les photographies de RDC sur la subdivision isolée de Coquihalla sont rares, mais heureusement nous avons ce dessin détaillé de l'historien Gerry Doeksen pour illustrer ce paysage inhospitalier. On voit sur celui-ci le RDC-2 9198, constituant le train n°46, passant près du château d'eau abrité à la gare de Coquihalla. Copyright Gerry Doeksen, reproduit avec autorisation



customary RDC timing. It deposited onward passengers at Spences Bridge at 02:35, where the RDC that had arrived after midnight for the westbound connection would be waiting, for an 02:50 departure. Penticton was reached at 08:20, which was shortened to 08:00 in later timetables.

On Tuesdays and Fridays, the car from Spences Bridge would continue on from the Okanagan town at 08:50, arriving in Nelson at 17:05.

The train for Medicine Hat now left Nelson at 06:45, arriving at its Alberta terminus at 20:00, which was extended by five minutes in later schedules. As with the westbound train, an overnight stay in Nelson was required for those coming from farther west and continuing eastward from the Kootenay town.

The greatest variation in these times came during the summertime peaks in 1962 and 1963, when the Dominion was superseded by Trains 4 and 5, the Soo-Dominion, whose eastern origin was in St. Paul, Minn.

Train 4 left Vancouver at 18:30, or 90 minutes earlier than the Dominion, stopping at Spences Bridge at 00:35, meaning that passengers for the RDC service had to cool their heels for more than two hours waiting for the Budd car to leave at its regular time of 02:50.

Westbound, the Soo-Dominion's timing resulted in some very tight connections at Spences Bridge. Train 45 was re-timed to leave Penticton 30 minutes earlier in Summer 1962, reaching Spences Bridge at 23:45, just five minutes before Train 5 was due to leave for Vancouver, with

en vigueur le 24 avril 1960.

En conséquence, en direction ouest, ceci signifiait un seul autorail quittant son terminal de Penticton à 19 h et arrivant à Spences Bridge, où le Dominion en direction de Vancouver devait effectuer un arrêt à 1 h 10, avant de repartir pour Vancouver où il arrivait à 7 h 45.

Les lundis et jeudis, un unique autorail quittait Nelson à 9 h, arrivant à Penticton à 17 h 15 et constituant ensuite le train vers Spences Bridge avec départ à 19 h, laissant ainsi une période pour le souper (ces deux jours-là, l'autorail basé à Penticton n'était pas exploité).

Vers l'est de Nelson, le train n°45 quittait maintenant Medicine Hat à 9 h 55 sur sa première portion du trajet et arrivait à Nelson à 17 h 15. Les passagers continuant vers l'ouest à partir de là devaient encore passer la nuit dans cette ville de la région de Kootenay avant de prendre le train du lundi ou du jeudi vers Penticton.

Le Dominion, en direction est, quittait Vancouver à 20 h 00, soit exactement 12 heures plus tard que l'autorail habituel. À 2 h 35, il laissait descendre les passagers en transit à Spences Bridge, où les attendait l'autorail qui était arrivé après minuit pour la correspondance vers l'ouest, avec un départ à 2 h 50. Penticton était atteint à 8 h 20, une heure d'arrivée ramenée à 8 h dans les indicateurs ultérieurs.

Les mardis et vendredis, l'autorail en provenance de Spences Bridge continuait de cette ville de la région de l'Okanagan qu'il quittait à 8 h 50 pour arriver à Nelson à 17 h 05.

Le train pour Medicine Hat quittait maintenant



Canadian Pacific's Dayliner service between Medicine Hat, Alta., and Nelson, BC, was timed so that the eastbound and westbound trains would meet at Crowsnest, BC, just west of the Alberta border. In this 1962 view, looking eastward, RDC-2 CP 9107 is eastbound on Train 46 (left) and RDC-2 CP 9100 is westbound on Train 45. CRHA Archives, Kemp Fonds 683

Le service Dayliner du Canadien Pacifique entre Medicine Hat, Alberta, et Nelson, Colombie-Britannique, était programmé de façon à ce que les trains en directions est et ouest se rencontrent à Crowsnest, C.-B., juste à l'ouest de la frontière avec l'Alberta. Sur cette photo de 1962, prise vers l'ouest, le train n°46, le RDC-2 9107, à gauche roule vers l'est et le train n°45, le RDC-2 9100, roule vers l'ouest. Archives ACHF, fonds Kemp 683

This scene at Penticton shows single car train in operation in 1963, the last full year of service. CP 9102, a Phase 1 RDC-2 with larger cab windows and a single roof-mounted number-board, lays over at the Okanagan city's mock-Tudor style station on July 31. Roger Burrows

Cette photo, prise à Penticton, montre le train composé d'un seul autorail exploité en 1963, la dernière année complète du service. Le 9012 du CPR, une unité RDC-2 Phase 1 avec de plus grandes fenêtres pour la cabine de conduite et un tableau de numéro unique fixé au toit, fait une halte à la gare imitation Tudor de la ville d'Okanagan, le 31 juillet. Roger Burrows



its arrival there scheduled at 07:00.

The following summer, Train 45 was slated to depart Penticton at 18:15, so it could arrive in Spences Bridge at 23:30, a more comfortable 20 minutes ahead of Train 5's departure. On the other hand, Train 45's re-timing meant a wait of 65 minutes at Spences Bridge in the shoulder season when Train 7 ran instead of Train 5.

With these timings, and the additional inconvenience of another connection at Spences Bridge, it is hardly surprising that ridership declined from minimal to almost non-existent.

In 1959, the last year of operation via the Coquihalla route, the average number of passengers per train between Penticton and Odlum (the junction with the Cascade Subdivision just west of Hope) was 28. When the service was diverted to Spences Bridge, the numbers between there and Penticton dropped to 10 in 1960 and nine in each of 1961 and 1962.

With only twice-weekly RDC service between Penticton and Nelson, ridership was always anemic, but still showed a decline, from 11 in 1959 and 10 in 1960 to seven in 1961 and just five in 1962.

Between Nelson and Cranbrook, average ridership fell from 18 in 1959 and 14 in 1960 to 11 in 1961 and 10 in 1962.

Cranbrook to Lethbridge also saw a drop, from 19 in 1959 and 16 in 1960 to 14 in each of 1961 and 1962.

These figures come from the Board of Transport Commissioners' report on CP's application in 1963 to discontinue Trains 45-46 over the 761 miles between

Nelson à 6 h 45 pour arriver à son terminal d'Alberta à 20 h, un temps qui fut allongé de 5 minutes dans les indicateurs ultérieurs. Comme pour le train en direction ouest, passer la nuit à Nelson était requis pour les passagers en provenance de points plus à l'ouest et continuant vers l'est à partir de Nelson.

Les plus grandes divergences dans ces temps se produisirent lors des périodes de pointe des étés 1962 et 1963, alors que le Dominion fut remplacé par les trains n^{os} 4 et 5, les SOO-Dominion, dont le terminal à l'est était St. Paul, Minnesota.

Le train n^o 4 partait de Vancouver à 18 h 30, soit 90 minutes plus tôt que le Dominion, arrêtant à Spences Bridge à 00 h 35, ce qui signifiait que les passagers devaient faire le pied de grue pendant plus de deux heures en attendant que l'autorail Budd parte à son heure habituelle de 2 h 50.

En direction ouest, l'horaire du SOO-Dominion provoquait des temps de correspondance serrés à Spences Bridge. L'heure de départ de Penticton du train n^o 45 fut avancée de 30 minutes au cours de l'été 1962 pour une arrivée à Spences Bridge à 23 h 45, soit 5 minutes avant que le train n^o 5 ne doive partir vers Vancouver, avec une arrivée là programmée pour 7 h.

L'été suivant, le train n^o 45 fut programmé pour quitter Penticton à 18 h 15 de manière à ce qu'il puisse arriver à Spences Bridge à 23 h 30, un bon 20 minutes avant l'heure de départ du train n^o 5. Par contre cette modification d'horaire signifiait une attente de 65 minutes à Spences Bridge en période de pointe alors que le train n^o 7 remplaçait le train n^o 5.

Avec de tels horaires et l'ennui additionnel d'une

Lethbridge and Spences Bridge.

CP cited a four-month survey of passenger traffic taken from January through April in both 1962 and 1963, which showed that of the 125 stations along that route, fully 85 had seen no passengers boarding or alighting in those eight months.

The railway stated that 1961 had recorded gross revenue of \$102,100 against gross expenses of \$549,500, for a net deficit of \$447,400. Revenue was almost entirely from passenger fares, as only a small amount of express traffic was handled and mail was carried only between Penticton and Brookmere.

In 1962, gross revenue had dropped to \$86,100 while gross expenses rose to \$596,100, for a net deficit of \$510,000. In reviewing these figures, the BTC disallowed some expenses, reducing the total to \$470,500, for a deficit of \$385,000.

Still, that was enough to sway the BTC to agree with CP's request, despite the hearings that brought out local politicians to argue for a full daily through service without the overnight stop-overs.

On October 23, 1963, the BTC ordered as follows: "The Canadian Pacific Railway Company, on or after the 16th day of January, 1964, is authorized to discontinue the operation of trains 45 and 46 between Lethbridge, Alberta, and Spences Bridge, British Columbia, upon sixty days' prior notice filed with the Board and posted in each railway station served by the said trains. The said notice shall also be published in one issue of a newspaper published or having general circulation in each of Fernie, Cranbrook, Creston, Nelson, Trail, Penticton, Princeton and Merritt."

All that remained was for the trains to make their final runs.

On January 17, 1964, RDC-2 9100 ran eastbound as Train 46 from Spences Bridge to Penticton in the usual early morning hours, carrying only one fare-paying passenger. That day being a Friday, the Penticton to Nelson run was scheduled to operate and so RDC-3 9022 coupled on to 9100 at the Okanagan town for the final trip through the Boundary region, marking a rare instance of a two-car RDC train operating between those two towns.

Boarding the train at Penticton for its 08:50 departure were 72 members of the town's branch of the Okanagan Historical Society. Swelling the train's usual ridership more than tenfold, the group rode 122 miles east as far as Rock Creek, returning via two chartered Greyhound coaches.

The next day saw three RDCs leaving Nelson for Calgary, running empty under their own power on the schedule of Train 46, which was thereafter annulled until the end of the current timetable. Cars 9100 and 9022 were joined for this movement by a third car, which had come from Lethbridge the day before.

correspondance supplémentaire à Spences Bridge, il n'est guère surprenant que l'achalandage des trains passât de minime à presque inexistant.

En 1959, la dernière année d'opération sur la voie de Coquihalla, le nombre moyen de passagers par train entre Penticton et Odlum (le point de jonction avec la subdivision Cascade, situé tout juste à l'ouest de Hope) fut de 28. Lorsque le service fut détourné vers Spences Bridge, ce chiffre, entre ce point et Penticton, baissa à 10 en 1960 et à 9 pour chacune des années 1961 et 1962.

L'achalandage sur le service bihebdomadaire par autorail, seulement entre Penticton et Nelson, fut toujours faible, mais la moyenne diminua encore : de 11 et 10 en 1959 et 1960, à 7 en 1961 et seulement 5 en 1962.

Entre Nelson et Cranbrook, l'achalandage moyen chuta de 18 en 1959 et 14 en 1960 à 11 en 1961 et 10 en 1962.

Le trajet de Cranbrook à Lethbridge connut aussi une baisse, de 19 en 1959 et 16 en 1960 à 14 pour chacune des années 1961 et 1962.

Ces chiffres apparaissent dans le rapport de la Commission des transports du Canada relatif à la demande faite par le CP en 1963 de cesser l'exploitation des trains n^{os} 45 et 46 sur les 1225 km (761 mi) de voie entre Lethbridge et Spences Bridge.

Le CP cita une étude de trafic voyageurs effectuée de janvier à avril au cours des années 1962 et 1963 : elle montrait que, sur les 125 gares localisées le long de ce trajet, non moins de 85 n'avaient pas vu un seul voyageur monter à bord d'un train ou en descendre, durant cette période de huit mois.

La compagnie de chemin de fer déclara qu'au cours de 1961, elle avait enregistré des revenus bruts de 102 100 \$ et des frais d'exploitation de 549 500 \$ pour un déficit net de 447 400 \$. Les revenus provenaient presque complètement des billets achetés par les passagers, parce que seule une petite quantité d'express avait été transportée et le courrier ne l'était qu'entre Penticton et Brookmere.

En 1962, les revenus bruts avaient baissé à 86 100 \$ tandis que les dépenses d'exploitation avaient augmenté à 596 100 \$, pour un déficit net de 510 000 \$. Suite à l'examen de ces chiffres, la Commission disqualifia certaines dépenses, réduisant ces dernières à 470 500 \$ et le déficit à 384 400 \$.

Ceci fut cependant suffisant pour que la Commission acquiesce à la requête du CP, même si les audiences attirèrent des politiciens locaux qui présentèrent, durant une journée entière, des arguments en faveur d'un service quotidien ininterrompu, sans les arrêts de nuit.

Le 23 octobre 1963, la Commission des transports du Canada émit l'ordre suivant : « La compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, le ou après le 16e jour de janvier 1964, est autorisée à cesser l'exploitation des trains n^{os} 45 et 46 entre Lethbridge, Alberta, et Spences Bridge,



Two views of the May 21, 1983 NRHS special train using their own rolling stock (except locomotives), in the first photo CP 8836 and train eastbound pose at Spences Bridge. The second photo shows the Okanagan Express eastbound at Brookmere beside the enclosed water tank, a hold-over from the steam era. Both photos Barrie Sanford

Deux photos, prises le 21 mai 1983, d'un train d'excursion de la société historique américaine NRHS utilisant le matériel roulant de cette dernière (à part les locomotives). Sur la première, la 8836 du CP et le train en direction est sont à Spences Bridge. La deuxième montre l'Okanagan Express, en direction est, près de Brookmere, à côté du château d'eau abrité, un souvenir de l'ère de la vapeur. Barrie Sanford (deux photos)

With the discontinuation of Trains 45 and 46 west of Lethbridge, the Medicine Hat-Lethbridge section of the run was maintained, to the same timing, by RDC trains numbered 307 and 308. By the time that service ended in July 1971, it had been extended west to Fort McLeod, with the trains numbered 308 and 309.

As noted, 11 RDCs were allocated to Calgary, with six at a time assigned to the service from Medicine Hat through southern BC. Photographic evidence and official CP records have identified eight cars in revenue service on this route: a lone RDC-3, 9022, and seven RDC-2s: 9100, 9102, 9107, 9196, 9197, 9198 and 9199. As mentioned, RDC-1 9055 and another RDC-1 were used on a non-revenue publicity trip in 1954.

The demise of Trains 45 and 46 brought the scheduled passenger train era on BC's southern mainline to an end. A charter train of conventional equipment did operate westward over the route in the summer of 1964 and the summers of 1983 and 1984 saw the BC Chapter of the National Railway Historical Society running an Okanagan Express excursion train from Vancouver to Penticton via Spences Bridge, using the group's own preserved rolling stock.

Budd RDCs in regular service on CP routes in southern BC

RDC-2 9100, 9102, 9107, 9196, 9197, 9198, 9199

RDC-3 9022

Colombie-Britannique, après un préavis de soixante jours enregistré auprès de la Commission et affiché dans chaque gare desservie par lesdits trains. Cette note de préavis devra aussi être publiée dans une édition d'un journal publié, ou en circulation courante, dans chacune des localités de Fernie, Cranbrook, Creston, Nelson, Trail, Penticton, Princeton et Merritt. »

Il ne restait plus aux trains que de faire leurs derniers parcours.

Le 17 janvier 1964, l'autorail RDC-2 9100 constituant le train n°46 roula vers l'est de Spences Bridge à Penticton aux petites heures habituelles du matin, avec un seul passager payant à son bord. Ce jour étant un vendredi, le trajet de Penticton à Nelson était prévu à l'indicateur et, par conséquent, l'autorail RDC-3 9022 fut attelé au 9100 à Penticton pour un dernier voyage à travers la région de Boundary, un rare exemple d'un train de deux autorails entre ces deux villes.

Soixante-douze membres du chapitre de Penticton de l'Okanagan Historical Society montèrent à bord du train avant son départ à 8 h 50. Multipliant le nombre habituel de passagers par plus de dix, ils demeurèrent à bord du train sur 196 km (122 mi) vers l'est aussi loin que Rock Creek, où ils en descendirent, retournant à Penticton à bord de deux autobus Greyhound nolisés.

Le jour suivant, trois autorails quittèrent Nelson pour Calgary, vides et propulsés par leurs propres moteurs, conformément à l'horaire du train n°46 qui fut annulé ensuite pour la durée restante de l'indicateur en vigueur. Pour ce trajet, les autorails 9100 et 9022 furent attelés à un troisième, qui était arrivé de Lethbridge la veille.

Suite à l'annulation des trains n°s 45 et 46 à l'ouest de Lethbridge, le service de Lethbridge à Medicine Hat fut

BC Budd – the Rail Diesel Car on Canadian National

While British Columbia is known for some of the most enduring and high-profile uses of the Budd Rail Diesel Car, those operated by Canadian National Railways had brief lives and have been little remarked in railway histories.

As a system, CN had the third largest RDC fleet, some 47 cars, behind Boston & Maine's 86 cars and Canadian Pacific's 54. But the RDC had only a minor role in CN's passenger operations in British Columbia.

The two CN services in BC were also latecomers compared with those operated by the Canadian Pacific and Pacific Great Eastern railways (PGE), which launched Budd car operations between 1955 and 1958. Altogether, CN's services ran from late 1961 to early 1966, with one interruption, and CN used a smaller fleet in BC province than either CP or PGE.

While documentation of their short lives is scarce, there fortunately exists an excellent article in the CN Lines magazine of May 2004 written by Al Lill, Gordon Jomini and Gordon Wilson, covering the use of RDCs throughout the CN system, where they were officially called Railiners.

These authors note that: "The Railiners came to two BC runs in the early 1960s because of a plan to introduce RDCs on all secondary routes in the Mountain Region." But they conclude: "Of all the provinces in which they operated, CN Railiners were the least successful in British Columbia."

Where the two services differ, from an historical perspective, is that one operated between Kamloops Junction and Kelowna on a line that is only partly intact today, where the RDCs marked the end of regular passenger service on that line. The other ran between Prince George and Prince Rupert across the CN North Line, which not only continues to exist as a thriving freight route, but also still enjoys regular passenger service, 60 years after the RDCs left the scene.

Kamloops Junction-Kelowna

Before the Railiner came to the Kamloops Junction - Kelowna service, the two Interior cities had been served by daily except Sunday trains that carried through E-series sleeping cars that were coupled to, or detached from, one of CN's transcontinental trains at Kamloops Jct. This sleeping car would be joined by a day coach for local travel and a buffet-lounge car, forming Train 194 southbound and 193 northbound.

This facility made it possible to travel overnight without interruption between Kelowna and Vancouver (on alternating days). Likewise, travellers from the Okanagan could also travel eastbound in a through sleeper to and from Edmonton (also on alternating days), although this was reduced to a summertime-only option as of 1958.

maintenu au même horaire par les trains n^{os} 307 et 308 constituées d'autorails. Au moment où le service fut annulé en juillet 1971, il avait été prolongé vers l'ouest jusqu'à Fort McLeod avec les trains n^{os} 308 et 309.

Comme mentionné, onze autorails étaient affectés à Calgary; six d'entre eux assuraient le service à travers le sud de la Colombie-Britannique à partir de Medicine Hat. Les photographies et les archives officielles du CP ont permis d'identifier huit unités qui ont assuré ce service : un seul autorail RDC-3, le 9022, et sept RDC-2, les 9100, 9102, 9107, 9196, 9197, 9198 et 9199. Tel que noté, l'autorail RDC-1 9055 et un autre du même modèle furent utilisés lors d'un trajet publicitaire sans revenu en 1954.

Autorails Budd RDC en service régulier sur les trajets du CP dans le sud de la Colombie-Britannique

RDC-2 9100, 9102, 9107, 9196, 9197, 9198, 9199

RDC-3 9022

La disparition des trains n^{os} 45 et 46 marqua la fin des services voyageurs programmés sur la voie principale sud du CP en Colombie-Britannique. Un train conventionnel nolisé parcourut la voie durant l'été 1964. Les étés 1983 et 1984 virent le passage, de Vancouver à Penticton via Spences Bridge, de trains Okanagan Express organisés par le chapitre de la Colombie-Britannique de la National Railway Historical Society et utilisant le matériel roulant préservé par celui-ci.

Les Budd en Colombie-Britannique – le RDC sur le réseau du Canadien National

Bien que la Colombie-Britannique soit connue pour quelques-unes des utilisations des plus prolongées et des plus en vue des autorails Budd RDC, ceux exploités par le Canadien National eurent de courtes durées de service et furent peu documentés dans les histoires des chemins de fer.

Le CN eut, sur son réseau, un parc de 47 autorails RDC, soit le troisième en importance derrière celui de 86 du Boston & Maine et celui de 54 du Canadien Pacifique. L'autorail RDC a néanmoins joué un rôle mineur sur les services voyageurs du CN en Colombie-Britannique.

Les deux services du CN qui les utilisèrent eurent aussi une arrivée tardive dans la province si on les compare avec ceux exploités par le CP et le Pacific Great Eastern (PGE) qui inaugurèrent des services RDC entre 1955 et 1958. En tout et partout, les services par autorail du CN furent exploités de la fin de 1961 jusqu'au début de 1966, avec une interruption, et ils utilisèrent un plus petit nombre d'autorails que ne le fit l'un ou l'autre service du CP ou du PGE.

Bien que la documentation sur leur courte durée

KAMLOOPS JCT.—		KELOWNA	
READ DOWN		READ UP	
RAIL- INER	TABLE 98		RAIL- INER
693 Daily	Miles	Pacific Standard Time	694 Daily
A.M.			P.M.
7.00	0.0	Lv KAMLOOPS Jct., B.C. Jr (Table 74) Ⓜ	9.35
7.10	2.8	Ar] KAMLOOPS (Table 74) { Lv	9.25
7.25		Lv] KAMLOOPS (Table 74) { Ar	9.10
7.43	14.5	Campbell Creek Jct.	8.53
	26.5	Duck Meadow . . .	
f 8.10	30.9	Monte Lake . . .	f 8.28
f 8.20	37.8	Westwold . . .	f 8.20
8.32	47.3	Falkland . . .	8.09
9.04	71.0	Armstrong . . .	7.31
f 9.09	73.3	Realm . . .	f 7.26
f 9.16	77.3	Larkin . . .	f 7.19
9.30	85.4	Ar] VERNON . . . { Lv	7.05
9.35		Lv] VERNON . . . { Ar	6.54
f 9.42	87.5	Lumby Jct. . . .	f 6.47
f 9.53	92.3	Kalamalka . . .	f 6.36
10.03	99.2	Cyama . . .	6.27
10.12	105.9	Winfield . . .	f 6.17
f	113.2	Rutland . . .	f
10.30	113.9	Ar KELOWNA, B.C. . . Lv (Table 74)	6.00
A.M.			P.M.
		f Stops on signal	

The first timetable with RDC Railiners used between Kamloops Jct. and Kelowna took effect October 29, 1961. Al Lill collection
 Le premier indicateur du CN incluant un service par autorail entre Kamloops Junction et Kelowna entra en vigueur le 29 octobre 1961. Collection de Al Lill

Railiner service using one or more RDCs supplanted the conventional trains starting with the October 29, 1961 timetable. A test train was operated on October 26, followed by the first RDC revenue run on October 29.

The service operated daily as Train 694 southbound and Train 693 northbound. In most timetables during its existence, total running time over the 119-mile route was 3 hr., 30 min., an 80-minute improvement over the conventional trains.

RDC-2 D-202 and RDC-4 D-401 are seen at Kelowna after arrival as Train 693 on September 3, 1962. Roger Burrows

Le D-202, un modèle RDC-2, et le D-401, un RDC-4, tels qu'observés à Kelowna suite à leur arrivée en tant que train n°593, le 3 septembre 1962. Roger Burrows



de service soit rare, il existe cependant un excellent article publié dans le numéro de mai 2004 de CN Lines : cet article écrit par Al Lill, Gordon Jomini et Gordon Wilson, décrit l'utilisation des RDC sur le réseau du CN, où ils étaient officiellement désignés « Railiners ».

Ces auteurs notent que « Les Railiners arrivèrent sur deux lignes de la Colombie-Britannique au début des années 1960 à la suite d'un plan requérant leur affectation sur toutes les lignes secondaires dans le district Mountain ». Mais ils concluent que : « Dans toutes les provinces où furent utilisés les Railiners, ces derniers eurent le moins de succès en Colombie-Britannique ».

Du point de vue historique, les deux services différents. Le premier fut exploité entre Kamloops Junction et Kelowna sur une voie qui n'existe plus que partiellement aujourd'hui et sur laquelle les autorails marquèrent la fin des services voyageurs. Le second le fut entre Prince George et Prince Rupert, sur ce qui est désigné la voie nord du CN. Soixante ans après la sortie de scène des RDC, cette voie continue d'être utilisée non seulement pour le transport en plein essor de marchandises, mais aussi pour le transport de passagers.

Kamloops Junction - Kelowna

Avant que les autorails ne soient mis en service sur le trajet Kamloops Junction-Kelowna, ces deux villes de l'intérieur de la Colombie-Britannique avaient été desservies quotidiennement (sauf le dimanche) par des trains qui comprenaient une voiture-lit de série E en provenance de l'un des trains transcontinentaux du CN et qui leur était attelée, ou détachée, à Kamloops Junction. Cette voiture-lit était accompagnée par une voiture-coach

In the first timetable with Railiner service, passengers from the Okanagan -- leaving Kelowna at 18:00 (all times shown in Standard Time) -- had the benefit of a 20-minute connecting time at Kamloops Jct. for the westbound Continental to Vancouver (where they would arrive next day at 07:30 after 13 hr., 30 min.). But they would have to wait almost five hours at the junction if they wanted to travel eastward on the Super Continental.

For coach passengers travelling into the Okanagan, the connections were inconvenient.

If they arrived at Kamloops Jct. from points east on time at 03:05, they had a wait of nearly four hours before the southbound Railiner departed for Kelowna at 07:00, getting there at 10:30. Those coming from Vancouver would have to detrain from the eastbound Continental at 04:40 and then wait more than two hours for departure for Kelowna. These connections generally got worse in later timetables.

However, those willing to pay for sleeping car service could avoid this disadvantage, as CN continued the practice of including a dedicated sleeper between Vancouver and Kamloops Jct., and also between Kamloops Jct. and Jasper or Edmonton.

On the eastbound Continental from Vancouver, the sleeper would be detached at Kamloops Jct. and its occupants would be allowed to stay on board right up to the time the Railiner departed for Kelowna.

Westbound, passengers for Vancouver could also avail themselves of a sleeping car that was attached to the Continental at Kamloops Jct. This was available for boarding even before the Railiner arrived from Kelowna.

To expedite switching sleeping cars into and out of the Continental, a stop of 25 to 30 minutes was scheduled at the junction.

Carried by the Super Continental, dedicated sleepers were available daily in the spring and summer for passengers travelling between Kamloops Jct. and Jasper, and in the peak months this service was extended to Edmonton. In winter, sleepers were available three days per week between Kamloops Jct. and Jasper.

A CN ad introducing the Railiner service, published in the October 21, 1961 edition of the Kelowna Daily Courier, gave a glowing description of the new cars:

“Sleek, stainless steel self-propelled Railiner cars reduce the travelling time between Kelowna and Kamloops Junction by 1 hour, 20 minutes. Carrying 33 passengers and baggage, they also provide improved express and mail service.”

The mention of express and mail service indicates that the RDCs to be used would include other cars than the passenger-only RDC-1 variant. The reference to 33 passengers is odd because, by that time, all of CN's eight RDC-3s, with baggage and either express or mail sections,

en service local et une voiture-buffet salon, le tout formant le train n°194, en direction sud, et le train n°193, en direction nord.

Cet arrangement rendait possible de voyager, entre Kelowna et Vancouver, sans changer de train (à tous les deux jours). De même, les passagers, en provenance de la région de l'Okanagan, pouvaient aussi se rendre à Edmonton à l'est, ou en revenir, d'une seule traite, à bord d'une voiture-lit transférée, aussi tous les deux jours, bien que ceci fut éventuellement réduit à une option été seulement à partir de 1958.

Le service Railiner utilisant un autorail (ou plusieurs) remplaça celui des trains conventionnels dans l'indicateur du 29 octobre 1961 du CN. Un autorail roula en essai le 26 octobre, suivi d'un autre le 29 octobre, cette fois en service régulier.

Le service fut exploité quotidiennement en tant que trains n°s 694 et 693, respectivement en direction sud et nord. Dans la plupart des indicateurs mentionnant ce service, la durée publiée du parcours de 191 km (119 mi) fut de 3 h 30 min, une diminution de 80 minutes par rapport à celle des trains conventionnels.

Comme stipulé dans le premier indicateur incluant le service Railiner, les passagers en provenance de l'Okanagan, ayant quitté Kelowna à 18 h, avaient un temps d'attente de 20 minutes à Kamloops Junction avant de monter à bord du Continental en direction ouest, vers Vancouver où ils arrivaient le jour suivant à 7 h 30, après un voyage de 13 h 30 min. Ils devaient cependant attendre presque 5 heures à la jonction s'ils désiraient prendre le Super Continental en direction est. (Toutes les heures sont données en heures normales.)

Les temps de correspondance convenaient mal aux voyageurs se dirigeant vers l'Okanagan.

S'ils arrivaient à Kamloops Junction à l'heure indiquée de 3 h 05 en provenance de localités plus à l'est, ils devaient attendre près de quatre heures avant que le Railiner ne parte vers Kelowna à 7 h et y arrive à 10 h 30. Ceux venant de Vancouver devaient descendre du Continental vers l'est à 4 h 40 et attendre ensuite leur départ pour Kelowna pendant plus de deux heures. De façon générale, ces temps d'attente augmentèrent dans les indicateurs ultérieurs.

Toutefois, les voyageurs choisissant de payer pour voyager à bord d'une voiture-lit pouvaient éviter cet inconvénient parce que le CN continua d'inclure une telle voiture dédiée sur le trajet Vancouver-Kamloops Junction et aussi sur celui entre cette dernière et Jasper ou Edmonton.

Sur le Continental en direction est venant de Vancouver, la voiture-lit était détachée à Kamloops Junction et il était permis à ses occupants de rester à son bord jusqu'au temps de départ du Railiner vers Kelowna.



RDC-4 D-401 repose during the layover at Kelowna on September 3, 1962. CN was the only railway to operate RDC-4 cars in BC Roger Burrows

L'autorail RDC-4 D-401 à l'arrêt entre deux trajets à Kelowna, le 3 septembre 1962. Le CN fut le seul chemin de fer à exploiter des RDC-4 en Colombie-Britannique. Photo de Roger Burrows

had capacity for 48 or 49 passengers.

One CN RDC-3 (numbered D-301) did originally have just 33 seats, but it had been reconfigured to the conventional capacity and renumbered D-355 two weeks before Railiner service started in the Okanagan. Whether D-355 was indeed ever used in the Okanagan could not be determined during the author's research. But the car is listed as one of four assigned to the Prince George terminal two years later in August 1963, as will be discussed below. Perhaps it migrated from the Okanagan to CN's North Line route, but that is speculation.

Photographic evidence of the Railiners operating on the Okanagan service shows RDC-2, RDC-3 and RDC-4 cars in use. Photos accompanying this article illustrate RDC-2 D-202, RDC-3 D-354 and RDC-4 D-401 on these trains.

CN was the only railway to use the non-passenger RDC-4 type in BC. These cars, some 11 ft., 2 in. shorter than the 85-ft. passenger variants, were designed to carry only baggage and either mail or express.

Although the Budd RDC had been hailed as a saviour of branchline passenger service owing to its cost-efficiencies, it wasn't enough to save CN's Okanagan route.

As Lill, Jomini and Wilson state, the run "from Kelowna to Kamloops Jct. had seen falling patronage using conventional equipment on account of improved highways and the very inconvenient roundabout route to Vancouver via Kamloops. The two-year Railiner service merely forestalled the loss of complete rail passenger service."

Indeed, the October 27, 1963 timetable marked

En direction ouest, les passagers pour Vancouver pouvaient aussi profiter de la voiture-lit qui était attelée au Continental à Kamloops Junction. Il leur était possible de monter à bord de celle-ci avant même que le Railiner n'arrive de Kelowna.

Un arrêt de 25 à 30 minutes était à l'horaire pour permettre l'ajout de la voiture-lit au Continental, ou sa séparation de celui-ci, à Kamloops Junction.

Les voitures-lits dédiées et attelées au Super Continental étaient disponibles tous les jours de printemps et d'été pour les voyageurs circulant entre Kamloops Junction et Jasper; au cours des mois de pointe,

ce service était prolongé jusqu'à Edmonton. En hiver, les voitures-lits étaient disponibles trois jours par semaine entre Kamloops Junction et Jasper.

Une publicité du CN annonçant l'inauguration du service Railiner, publiée dans l'édition du 21 octobre 1961 du Kelowna Daily Courier, faisait grand éloge des nouveaux autorails: « Les autorails Railiner aérodynamiques en acier inoxydable réduisent d'une heure et 20 minutes, le temps de trajet entre Kelowna et Kamloops Junction. Transportant 33 passagers et bagages, ils fournissent aussi un service amélioré d'express et de courrier ».

La mention d'express et de courrier indique que les autorails utilisés incluraient des modèles autres que le RDC-1, le modèle pour passagers seulement. L'allusion à 33 passagers est étrange puisqu'à l'époque, tous les huit RDC-3 du CN, pourvus de compartiments pour bagages et pour express ou courrier, pouvaient transporter 48 ou 49 passagers.

Un RDC-3 du CN (le D-301) avait en fait seulement 33 sièges à l'origine, mais il fut reconfiguré au nombre de sièges habituel et renuméroté D-355, deux semaines avant que le service Railiner soit inauguré dans l'Okanagan. Les recherches de l'auteur n'ont pas permis de déterminer si le D-355 fut de fait utilisé dans cette région. Cependant cet autorail est au nombre des quatre affectés au terminal de Prince George deux années plus tard, en août 1963, tel que mentionné plus bas. Il fut peut-être déplacé de l'Okanagan vers la voie nord du CN, mais ceci n'est que spéculation.

Les photographies authentifiées de Railiners exploités sur le service de l'Okanagan montrent des RDC-2,



RDC-3 D-354 is seen at Kamloops operating the Okanagan train by itself in August 1963, just before the service ended. Ray Warren, West Coast Railway Association Archives

En août 1963, l'autorail RDC-3 D-354 est photographié à Kamloops, constituant à lui seul le train pour l'Okanagan, tout juste avant la cessation du service. Photo de Ray Warren, Archives WCRA

the end of CN passenger service between Kamloops and Kelowna.

From that date, passenger service was provided by a single chartered Greyhound bus in each direction, which was listed in CN's timetable. Like the Railiners, the buses made the trip in 3 hr., 30 min., but the connections at Kamloops Junction were better, reduced to just 15 to 20 minutes. That cut the overall journey between Kelowna and Vancouver to just under 12 hours.

It's possible that the last train on October 26 that year was not operated with RDCs. At the Railfanning in Kelowna website (<http://www.okanagan.net/ocarc/page3.htm>) there is photographic evidence of conventional trains being used during the spring and summer of 1963, consisting of a single F7A locomotive, a steam generator car, a baggage car and one or two coaches. The site's creator says CN 9028 was the regular locomotive, with 9034 as the back-up.

Nonetheless, there are photos accompanying this article showing RDC-3 D-354 operating the service as a single car that summer, in June, July and August. Two of the photographers, Roger Burrows and John Rushton, also saw conventional trains handling the job that summer.

So while the Railiner did operate during the final timetable of Okanagan passenger service, it shared that role with conventional equipment.

Prince George-Prince Rupert

CN's use of RDCs between Prince George and Prince Rupert began one year after Railiners had been introduced on the Okanagan service.

RDC-3 et RDC-4. Celles publiées dans le présent article illustrent le RDC-2 D-202, le RDC-3 D-354 et le RDC-4 D-401 sur ces trains.

Seul le CN utilisa le modèle sans passagers RDC-4 en Colombie-Britannique. Ce modèle, quelque 3,4 m (11 pi 2 po) plus court que le modèle de 25,9 m (85 pi) pour passagers, fut conçu pour ne transporter que des bagages et de l'express ou du courrier.

Même si l'autorail Budd fut acclamé comme un sauveur des services voyageurs sur les lignes secondaires grâce à sa rentabilité, ceci ne fut pas suffisant pour sauvegarder celui du CN dans l'Okanagan.

Comme l'écrivent Lill, Jomini et Wilson, le trajet « de Kelowna à Kamloops Junction avait vu son achalandage diminuer du temps des trains conventionnels à cause d'améliorations au réseau routier et au parcours indirect très peu commode vers Vancouver via Kamloops Junction. Les deux ans du service Railiner ne firent que retarder la perte de tout le service ferroviaire pour voyageurs ».

En effet, l'indicateur du 27 octobre 1963 du CN marqua la fin des services voyageurs entre Kamloops et Kelowna.

À partir de cette date, le service voyageurs fut fourni, dans chaque direction, à l'aide d'un unique autobus Greyhound nolisé figurant à l'indicateur du CN. Tout comme les Railiners, les autobus prirent 3 h 30 min pour faire le trajet, mais les correspondances à Kamloops Junction furent améliorées, étant réduites à seulement 15 à 20 minutes. Ceci diminua le temps total du voyage entre Kelowna et Vancouver à un peu moins que 12 heures.

Il est possible que le dernier train du 26 octobre 1963 n'ait pas été formé d'autorails. Sur le site internet Railfanning in Kelowna (<http://www.okanagan.net/ocarc/page3.htm>), une photo révèle l'utilisation au printemps et à l'été de 1963, de trains conventionnels consistant en une seule locomotive F7A, un wagon générateur de vapeur, une voiture à bagages et une voiture-coach (ou deux). Le créateur du site y écrit que la 9028 du CN fut la locomotive utilisée habituellement, avec la 9034 désignée comme remplaçante.

Néanmoins, des photos accompagnant le présent article montrent le RDC-3 D-354 assurant seul le service en juin, juillet et août. Deux des photographes, Roger Burrows et John Rushton, virent aussi des trains conventionnels sur ce service, cet été-là.

Donc, bien que des Railiners furent en service durant la période de validité du dernier indicateur du service voyageurs de l'Okanagan, ils partagèrent ce rôle avec des trains conventionnels.



On July 30, 1963, RDC-3 D-354 departs Vernon on the northbound run as Train 694. Roger Burrows

Le 30 juillet 1963, l'autorail RDC-3 D-354 quitte Vernon en direction nord en tant que train n°694. Photo de Roger Burrows

RDCs were used to cover only the western section of the long-established run between Jasper and Prince Rupert, as the service on either side of Prince George had different characteristics.

Lill, Jomini and Wilson explain that: “On the BC North Line, the conventional trains were not being well utilized between Prince Rupert and Prince George. There was an overnight run and heavy head-end loads between Prince George and Jasper so this portion remained with a conventional train.”

This was a thrice-weekly service, running westbound on Tuesday, Thursday and Saturday and eastbound on Monday, Wednesday and Friday. Initially, the westbound run was numbered Train 695 and the eastbound Train 696. As of October 25, 1964, the westbound became Train 605 and the eastbound Train 606.

RDC service was continuous from October 28, 1962, through April 24, 1965. For the spring/ summer timetable of 1965, the service reverted to conventional

Prince George – Prince Rupert

L'utilisation d'autorails RDC par le CN entre Prince George et Prince Rupert débuta un an après que les Railiners furent inaugurés sur le service de l'Okanagan.

Les autorails furent utilisés seulement dans la portion à l'ouest de Prince George, sur le trajet établi depuis longtemps entre Prince George et Prince Rupert, à cause des caractéristiques fort différentes du service de part et d'autre de Prince George.

Lill, Jomini et Wilson expliquent que : « Sur la voie nord du CN, les trains conventionnels étaient mal utilisés entre Prince Rupert et Jasper. Il y avait un train de nuit et un nombre important de wagons d'express et de courrier en tête de train entre Prince George et Jasper ce qui fit que le service sur cette portion du trajet continua d'être assuré par un train conventionnel. »

Ce service était trihebdomadaire, les mardis, jeudis et samedis, en direction ouest, et les lundis, mercredis et vendredis, en direction est. Au début, le train en direction ouest eut le n°695 et celui vers l'est, le n°696.



equipment to cope with greater passenger volumes. RDCs returned from October 31, 1965, to April 23, 1966, but after that, year-round conventional operation resumed permanently.

Total running times were usually scheduled at 11 hr., 30 min., although the first timetable using RDCs had the service timed at exactly 11 hours, with departure from Prince George at 07:30 and arrival at Prince Rupert at 18:30 (all Standard Time). Eastbound, the train left Prince Rupert at 08:30 and reached Prince George at 19:30.

Le 25 octobre 1964, ces trains reçurent respectivement les n^{os} 605 et 606.

Le service par autorail fut ininterrompu du 28 octobre 1962 au 24 avril 1965. Selon l'indicateur printemps-été 1965, le service revint à l'utilisation de trains conventionnels afin de faire face au plus grand nombre de passagers. Les autorails revinrent du 31 octobre 1965 au 23 avril 1966, mais, par la suite, l'utilisation de trains conventionnels fut reprise et devint permanente.

La durée totale du trajet fut habituellement programmée pour 11 h 30 min, bien que le tout premier indicateur du service par autorail la donnait comme étant exactement de 11 heures avec le départ de Prince George à 7 h 30 et l'arrivée à Prince Rupert à 18 h 30. (Toutes les heures sont données en heures normales.) En direction est, le train quittait Prince Rupert à 8 h 30 et arrivait à Prince George à 19 h 30.

L'horaire typique au cours de tout le reste du service par autorail fut un départ de Prince George à 7 h 30 ou 8 h et une arrivée à Prince Rupert, 11 h 30 min plus tard. En direction est, la durée totale du trajet fut la même, avec un départ de Prince Rupert à 7 h 30 et une arrivée à Prince George à 19 h.

Les trains conventionnels étaient plus lents; par exemple, lorsque le service par autorail fut suspendu au cours de la période printemps-été de 1965, ils prenaient 90 minutes de plus pour parcourir toute la distance entre ces villes.

Le long du trajet de 753 km (468,5 mi), les arrêts obligatoires étaient à Vanderhoof, Endako, Burn Lake, Houston, Telkwa, Smithers, New Hazelton, Kitwanga et Terrace. Le nombre d'arrêts sur drapeau inscrits dans les indicateurs durant l'ère des autorails varia et fut aussi élevé que 57.

DAYS / JOURS	1 2 3 4 5 6 7
Prince George (Via Skerton / Gairn VIA)	DP 08:00
Vanderhoof	09:55
Fort Fraser *	10:32
Endako	10:50
Burns Lake	11:58
Houston	13:08
Telkwa *	13:52
Smithers	14:20
New Hazelton *	15:37
Kitwanga *	16:27
Cedarvale *	16:51
Dorreen *	17:12
Pacific *	17:21
Usk *	17:40
Terrace (Kitimat)	18:05
Kwinitsa *	19:09
Prince Rupert, BC PT / NP	AR 20:25

* Stops on request when traveler is seen by train staff / Arrêts sur demande lorsque le voyageur par le personnel du train

Via timetable

CNR's Railiner service between Prince George and Prince Rupert was almost one and a half hours faster than VIA's Skeena time today.

Le service Railiner du CNR entre Prince George et Prince Rupert était plus rapide que celui du Skeena de VIA de nos jours par près d'une heure et demie. Indicateur de VIA

Typical times through the rest of the RDC period were 07:30 or 08:00 departure from Prince George with arrival at Prince Rupert 11.5 hours later. Overall time eastbound was the same, with 07:30 departure from Prince Rupert, arriving Prince George at 19:00.

The conventional trains were slower; for example, when RDC use was suspended for the spring/summer of 1965, trains took 90 minutes longer over the full distance.

Along the 468.5-mile route, mandatory stops were at Vanderhoof, Endako, Burns Lake, Houston, Telkwa, Smithers, New Hazelton, Kitwanga and Terrace. The number of flagstops in the timetables during the RDC period ranged as high as 57.

As Lill, Jomini and Wilson explain, the use of RDCs on this route had mixed results: “The connecting service from Prince George to Prince Rupert was certainly more economical for CN to run with RDC cars, but they had considerable mechanical problems on rough track and the RDCs were frequently stuck in wet, heavy snow. There were complaints from on-line communities about the loss of sleeping and dining car service. RDCs did not have the capacity in the summer months to meet demand.”

They add that: “It appears that CN did consider going back to RDCs again in the 1970s to stem the heavy losses on the conventional trains, but this didn't happen despite at least some CN folks believing the mechanical problems had been overcome.”

There are no photos with this article to show RDCs at work between Prince George and Prince Rupert, as the author's requests to various long-established photographers failed to find any in their collections. This service operated in remote territory that would have drawn few railenthusiasts in the conditions of 50 years ago.

Indeed, the author has seen only one photo of RDCs in this service. It's in *Trains* magazine, January 2004, page 80. The caption reads: “Three Canadian National RDCs led by D-453, an RDC-4, stop at Smithers, BC, on July 27, 1963, as First 695 . . . Why “first” 695? Because a balky RPO [Railway Post Office] RDC left behind at Prince [George] that day was expected to run later, but it never did get out.” This implies that this train might otherwise have had four cars. The consist is D-453 followed by an RDC-1 and an RDC-3, but only the leader is identified.

In his book “The RDC in Canada”, Ray Corley lists the terminal assignments for CN's 28 RDCs across Canada as of August 20, 1963, providing a snapshot of how the Budd cars were allocated.

The only BC allocation was to Prince George, which then had four cars on its roster: D-202, D-355, D-401 and D-453 (but no RDC-1s, even though one appears in that *Trains* photo). No allocation is shown for Kamloops even though the Okanagan service still had two months to go at that time.

Comme l'expliquent Lill, Jomini et Wilson, l'utilisation d'autorails sur ce trajet eut des effets mitigés : « L'exploitation du service entre Prince George et Prince Rupert au moyen d'autorails était certainement plus économique pour le CN, mais ces derniers subissaient de nombreux problèmes mécaniques causés par le mauvais état de la voie ferrée et ils étaient souvent bloqués par les lourds bancs de neige fondante. Il y eut des plaintes des communautés le long de la voie au sujet de la perte des services de restauration et de nuit. Durant les mois d'été, les autorails n'offraient pas assez de sièges pour satisfaire la demande ».

Ils ajoutèrent : « Il semble que le CN considéra retourner aux autorails de nouveau en 1970 pour contrer les lourdes pertes d'exploitation des trains conventionnels, mais ceci ne se produisit pas, même si certains au CN étaient convaincus que les problèmes mécaniques avaient été résolus. »

Il n'y a aucune photo dans cet article montrant des autorails en service entre Prince George et Prince Rupert, parce que les demandes de l'auteur pour de telles photos à divers photographes spécialisés sont demeurées sans réponse, ces derniers n'en trouvant aucune dans leurs collections. Ce service était exploité dans un territoire isolé, qui aurait attiré peu de passionnés de chemins de fer dans les conditions d'il y a cinquante ans.

De fait, l'auteur n'a vu qu'une seule photo d'autorail sur ce service. Celle-ci a été publiée en page 80 du numéro de janvier 2004 du magazine *TRAINS*. Sa légende se lit comme suit : « Trois RDC du Canadien National avec à leur tête le D-453, un RDC-4, font un arrêt à Smithers, C.-B., le 27 juillet 1963, en tant que première section du train 695... Pourquoi première section? C'est parce que l'on s'attendait à ce qu'un RDC en service postal défectueux et laissé à Prince [George] ce jour-là, rejoigne le trio, mais il ne le fit jamais ». Ceci laisse entendre que ce train aurait été normalement de quatre autorails. Le convoi est formé d'un D-453 suivi d'un RDC-1 et d'un RDC-3, mais seul l'autorail de tête est identifié par son numéro.

Dans son livre *The RDC in Canada*, Ray Corley présente l'affectation par terminal des 28 autorails Budd du CN à travers le Canada, en date du 20 août 1963, donnant ainsi un instantané de leur répartition.

La seule affectation pour la Colombie-Britannique était celle de Prince George, qui comportait alors quatre autorails sur son tableau de service, les D-202, D-355, D-401 et D-453 (mais aucun RDC-1, même si un apparaît sur cette photo du magazine *TRAINS*). Aucune affectation n'apparaît pour Kamloops, même si, à l'époque, le service par autorail avait encore deux mois à faire.

Prenez note que les autorails D-202 et D-401 de l'affectation de Prince George sont connus comme ayant

Note that D-202 and D-401 from the Prince George allocation are known to have operated on the Okanagan service in 1962, as seen in accompanying photos.

Budd RDCs in regular service on CN routes in BC

RDC-2: D-202

RDC-3: D-354, D-355

RDC-4: D-401, D-453

An unidentified RDC-1 appears in a photo taken on July 27, 1963, published in the January 2004 issue of Trains magazine.

Altogether, at least six RDCs were operated in BC by CN, including the mystery RDC-1 in the Trains photo. The known cars are shown in the accompanying box. The author would welcome confirmed identifications of any cars that have been overlooked.

As concluded by Lill, Jomini and Wilson, CN's use of RDCs in BC was brief and unsuccessful. Not only was it the last of the province's three main railways to give these cars a try, it was also the first to stop using them.

Sources - The RDC on CP's southern mainline

Board of Transport Commissioners. Files 27563.56.14 and 27563.56.16, January 4, 1960. Adequacy of Train Service Being Furnished by Canadian Pacific Railway Company on its Line Between Vancouver, BC, and Medicine Hat, Alta., via Nelson, BC

Board of Transport Commissioners. File 27563.56.16, October 23, 1963. Application of the Canadian Pacific Railway Company for an Order Authorizing it to Discontinue the Operation of Passenger Trains Nos. 45 and 46 between Lethbridge, Alta., and Spences Bridge, BC

Corley, Ray. The Budd RDC in Canada. Toronto: Upper Canada Railway Society, September 1967.

Garden, John. The Crow and the Kettle. Cowley, Alta.: Footprint Publishing Co., 2004.

Hope, Jim. Canadian Pacific in the Okanagan and Kootenay Valleys of British Columbia (The Early Years of Diesels). Calgary: British Railway Modellers of North America, 1992.

Sanford, Barrie. Steel Rails and Iron Men: A Pictorial History of the Kettle Valley Railway. Vancouver: White Cap Books, 1990.

Smuin, Joe. Canadian Pacific's Kettle Valley Railway. Calgary: British Railway Modellers of North America, 1997.

Turner, Robert. West of the Great Divide. Victoria: Sono Nis Press, 1987.

Les Budd RDC en service régulier sur les trajets du CN en Colombie-Britannique

RDC-2: D-202

RDC-3: D-354, D-355

RDC-4: D-401, D-453

Un RDC-1 de numéro inconnu apparaît sur une photo prise le 27 juillet 1963 et publiée dans l'édition de janvier 2004 du magazine TRAINS.

été en service dans l'Okanagan au cours de 1962, comme le montrent les photos illustrant cet article.

En totalité, au moins six autorails furent exploités en Colombie-Britannique, y compris le mystérieux RDC-1 sur la photo du magazine TRAINS. Les autorails identifiés sont énumérés dans l'encadré ci-dessous. L'auteur serait ravi de recevoir l'identification confirmée d'autorails qui auraient échappé à l'inventaire.

Comme Lill, Jomini et Wilson l'ont conclu, l'usage des RDC par le CN en Colombie-Britannique a été bref et infructueux. Le CN n'a pas seulement été le dernier des trois principaux chemins de fer de la province à les mettre en service; il a aussi été le premier à en cesser l'utilisation.

Références - Le RDC sur la voie principale sud du CP

Board of Transport Commissioners. Files 27563.56.14 and 27563.56.16, January 4, 1960. Adequacy of Train Service Being Furnished by Canadian Pacific Railway Company on its Line Between Vancouver, BC, and Medicine Hat, Alta., via Nelson, BC

Board of Transport Commissioners. File 27563.56.16, October 23, 1963. Application of the Canadian Pacific Railway Company for an Order Authorizing it to Discontinue the Operation of Passenger Trains Nos. 45 and 46 between Lethbridge, Alta., and Spences Bridge, BC

Corley, Raymond F., The Budd RDC in Canada (Toronto, Upper Canada Railway Society, Sept. 1967).

Garden, John, The Crow and the Kettle (Cowley, Footprint Publishing Co., 2004).

Hope, Jim, Canadian Pacific in the Okanagan and Kootenay Valleys of British Columbia (The Early Years of Diesels) (Calgary, British Railway Modellers of North America, 1992).

Sanford, Barrie, Steel Rails and Iron Men: A Pictorial History of the Kettle Valley Railway (Vancouver, White Cap Books, 1990).

Smuin, Joe, Canadian Pacific's Kettle Valley Railway (Calgary, British Railway Modellers of North America, 1997).

Canadian Pacific Railway timetables in the CRHA Pacific Coast Division's Archives.

Notes and data provided to the author by Barrie Sanford and Joe Smuin.

Acknowledgments

Photographs were provided by Roger Burrows (from his personal collection), Peter Murphy (photos by Forster Kemp from the Canadian Railroad Historical Association Archives), and John Rushton.

Thanks to Gerry Doeksen for the drawing from his book "Kettle Valley Railway", Volume 1.

Sources - The Rail Diesel Car on Canadian National

Corley, Raymond F. The Budd RDC in Canada. Toronto: Upper Canada Railway Society, September 1967.

Dorin, Patrick C. The Canadian National Railways Story. Seattle: Superior Publishing, 1975. (has photo of D-354 at Kelowna in July 1963 on page 38)

Lill, Al; Jomini, Gordon; and Wilson, Gordon. "The Railiners: Part 2: CN Budd RDC Assignments and Modelling Notes", CN Lines, Vol. 12, No. 3, May 2004, pp. 29-43.

Canadian National Railways passenger timetables in the CRHA Pacific Coast Division archives and the collection of CN historian Al Lill.

Kelowna Daily Courier: news stories and CN advertisements in the editions of October 27, 1961 and October 4, 21, 26 and 27, 1963.

Acknowledgments

Photographs were provided by Roger Burrows, Robert Hunter (from the Ray Warren Collection in the West Coast Railway Association Archives) and John Rushton.

Thanks to Corwin Doeksen for reviewing back issues of the Kelowna Daily Courier on microfiche in the Kelowna public library. Articles and advertisements from those issues revealed interesting details that have been cited here.

CN historian Al Lill provided details from CN timetables in his collection and patiently answered the author's questions.

Turner, Robert, West of the Great Divide (Victoria, Sono Nis Press, 1987).

Indicateurs du Chemin de fer Canadien Pacifique présents dans les archives de la division Pacific Coast de l'ACHF.

Notes et données fournies à l'auteur par Barrie Sanford et Joe Smuin.

Remerciements

Les photographies ont été fournies par Roger Burrows (prises à même sa collection personnelle), Peter Murphy (photos de Forster Kemp dans les archives de l'ACHF), et John Rushton.

Nous désirons remercier Gerry Doeksen pour l'utilisation d'un dessin tiré de son livre Kettle Valley Railway Vol. 1.

Références - le RDC sur le réseau du Canadien National

Corley, Raymond F., The Budd RDC in Canada (Toronto, Upper Canada Railway Society, Sept. 1967).

Dorin, Patrick C., The Canadian National Railways Story (Seattle, Superior Publishing, 1975). (Ce volume inclut, à la page 38, une photo du D-354 à Kelowna, en juillet 1963.)

Lill, Al, Jomini, Gordon et Wilson, Gordon, The Railiners Part Two: CN Budd RDC Assignments and Modelling Notes (CN Lines Vol. 12 No. 3 May 2004, pages 29 à 43).

Indicateurs des services voyageurs des Chemins de fer nationaux du Canada présents dans les archives de la division Pacific Coast de l'ACHF et dans la collection d'Al Lill, historien du CN.

Kelowna Daily Courier : articles et publicités du CN dans les éditions du 27 octobre 1961 et des 4, 21, 26 et 27 octobre 1963.

Remerciements

Les photographies ont été fournies par Roger Burrows, Robert Hunter (de la collection Ray Warren de la West Coast Railway Association) et John Rushton.

Nous désirons remercier Corwin Doeksen d'avoir examiné les numéros du Kelowna Daily Courier sur microfiches à la bibliothèque publique de Kelowna. Les articles et publicités dans ces numéros ont révélé d'intéressants détails qui ont été cités dans le présent article.

Al Lill, l'historien du CN, a fourni des détails provenant de sa collection d'indicateurs du CN et a patiemment répondu aux requêtes de l'auteur.

History of Pay Cars on the Canadian Pacific Railway Part 1 - Pay Cars 1 - 4.

By Douglas R Phillips

French version: Jean Maurice Boissard

From May 1, 1881 to November 1885 the 'Canadian Pacific Railway Company' was basically two separate railway systems until a last spike was driven near Blackbird River at Noslo in northern Ontario on May 15th by Walter Ross¹. The first through train Montreal-Winnipeg then departed Montreal on November 2, 1885.

Prior to May 1, 1881 the 'Canadian Pacific Railway' was being built as a public work by the Dominion of Canada. The contract with the private syndicate called for the government to complete the sections of line it had under contract and the syndicate to fill in the remainder. The government's contractors did not turn over the Winnipeg-Fort William section until September 1883 and the Port Moody-Savona section in British Columbia (BC) until July 1886.

It has not been recorded how the men working on the 'Pacific Railway' for the Dominion Government on the Lakehead portion were paid, but Sandford Fleming, the government's Chief Engineer at the time, did order a business car from James Crossen of Cobourg, Ontario in March 1880. This car arrived Winnipeg in May that year, but there is no record of what happened to the car after that date. Most other rolling stock including locomotives, flat cars, vans and passenger cars were sold to the Canadian Pacific Railway Company in two blocks, the first in April 1881 and the second in November 1883. A review of Collingwood Schreiber's papers lists the car numbers turned over to the CPR, but there is no mention of this private car in the final stock lists to be sold dated September 1883, although the government did retain a few cars.

The second phase of the new company's construction in the west was conducted by the contractor Langdon, Shepard and Company² west of Flat Creek (Oak

L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique 1re partie - Les voitures de la paye 1 à 4

Par Douglas R Phillips

Version française : Jean Maurice Boissard

Entre le 1er mai 1881 et novembre 1885, le Canadien Pacifique est constitué de deux réseaux distincts jusqu'à leur jonction effectuée le 16 mai 1885 par Walter Ross¹ lorsqu'il plante le dernier crampon à Noslo près de la rivière Blackbird, Ont. Le premier train Montréal-Winnipeg quitte Montréal le 2 novembre 1885.

Avant le 1er mai 1881, le « Canadien Pacifique », nom choisi par le gouvernement, était construit par le Dominion du Canada, des portions postérieures à 1881 venant s'ajouter plus tard à cette société, la partie est de la section de Thunder Bay en 1883 et la section de la Colombie-Britannique en juillet 1886.

On ne sait pas comment les hommes travaillant sur le « Pacific Railway » pour le gouvernement du Dominion sur la partie Lakehead ont été payés, mais Sanford Fleming, l'ingénieur en chef à l'époque achète une voiture d'affaires de James Crossen de Cobourg, Ont., commandée en mars 1880. Cette voiture arrive à Winnipeg en mai de la même année, mais on en perd la trace après cette date. La plupart des autres équipements, y compris les locomotives, les wagons plats, les fourgons et les voitures de passagers, ont été vendus à la Canadian Pacific Railway Company en deux blocs, le premier en avril 1881 et le second en novembre 1883. Dans les documents de Collingwood Schreiber, on retrouve les numéros des voitures du CPR, mais il n'y a aucune mention de cette voiture privée dans les listes définitives des stocks à vendre en date de septembre 1883, bien que le gouvernement ait retenu quelques voitures.

La deuxième phase de la construction de la nouvelle entreprise dans l'Ouest est menée par l'entrepreneur Langdon, Shepard and Company² à l'ouest

¹ The last spike was re-enacted two days later on May 18th by Colonel Oswald, a personal friend of Van Horne. A monument stands at mile 102.7 Heron Bay sub. marking the spot.

¹ La cérémonie du dernier crampon a été reprise deux jours plus tard, le 18 mai, par le colonel Oswald, un ami personnel de Van Horne. Un monument commémore l'endroit au PM 102,7 dans la subdivision de Heron Bay.

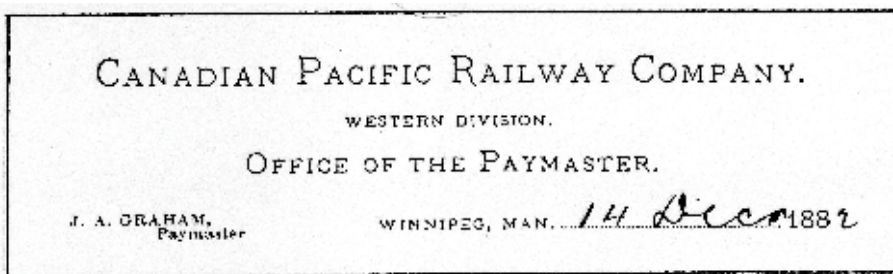
² The CPR entered into a contract with the North American Railway Contracting Company (NARC) on 16 December 1882, the latter agreeing to complete the Central Section of the railway between Forres (now Hatton, Sask.) and Kamloops, BC. James Ross, former Chief Engineer and General Manager of the Credit Valley Railway in Ontario, was retained by the NARC Co. as Manager of Construction and arrived in Winnipeg March 1883 to take up his new duties. Under the new arrangement, Langdon and Shepard, until then prime contractor between Flat Creek (now Oak Lake, Manitoba) and Leopold (now Medicine Hat, Alberta) became sub-contractor of the NARC Co. and their contract was extended a further 180 miles to the site of Fort Calgary.

² Le Canadien Pacifique a conclu un contrat avec la North American Railway Contracting Company le 16 décembre 1882, ce dernier acceptant de terminer la section centrale du chemin de fer entre Forres (maintenant Hatton, Sask.) et Kamloops, C.-B. James Ross, ancien ingénieur en chef et directeur général du Credit Valley Railway en Ontario, est retenu par la NARC Co. à titre de gestionnaire de la construction et arrive à Winnipeg en mars 1883 pour prendre ses nouvelles fonctions. Selon le nouvel arrangement, Langdon et Shepard, jusque-là maître d'œuvre entre Flat Creek (maintenant Oak Lake, Man.) et Leopold (maintenant Medicine Hat, Alb.) deviennent sous-traitants de la NARC Co et leur contrat est prolongé de 290 km (180 mi) sur le site de Fort Calgary.

Lake, Manitoba) to Leopold, later named Medicine Hat, in the Northwest Territories. As the railway pushed west, facilities and structures such as water tanks, stations, track section houses and railway shops were erected and staffed. A system for paying these new employees needed to be established. There were as yet no banks, so pay had to be in cash. The answer was, as with most other railways with the same problem, to have the paymaster's office use paymaster's cars.

Over the years Canadian Pacific used some 15 cars officially assigned to the paymaster and like many other official cars were usually rebuilt or converted from older revenue passenger car stock. It is also probable the Company used other cars on a temporary basis to provide an office for the paymaster. However, no reference of these has yet come to light.

The First CPR Pay Car: No. 112 (1882-1884)



Letterhead from the Office of the Paymaster. Douglas R. Phillips collection

Collection de Douglas R. Phillips.

The first of the pay cars for the CPR was constructed new in 1882. The car was ordered from the Cobourg Car Works of Cobourg, Ontario. It was delivered on July 18, 1882 at a cost of \$1437.24 and was numbered in the series with conductor vans (caboose). Numbered CP 112 it was shipped to the Western Division at Winnipeg by way of the Grand Trunk Railway through Sarnia, Ontario to Chicago, Illinois. Then via other lines to St Paul, Minn. where it connected with the St. Paul & Pacific for delivery to the CPR at Emerson, Manitoba.

The car was in use as a pay car until it was turned over to James Murray, the assistant superintendent at End of Track, late in 1883 for use as a business car. It was replaced by pay car No 1 early in 1884.

There are no known photographs or drawings of car 112 as a pay car prior to refitting in 1903, but there is this description from the 1882 builder's invoice:

Built and finished according to instructions given by K. Blackwell, Esq. Fitted with galleries on ends with rails, chains & steps. CPR standard freight car trucks with 30-inch x 6 leaved double elliptic steel springs. Two sets of brakes

de Flat Creek (Oak Lake, Man.) à Leopold plus tard nommé Medicine Hat dans les Territoires du Nord-Ouest. Au fur et à mesure que la voie ferrée avance vers l'ouest, des installations et des structures telles que des réservoirs d'eau, des gares, des maisons de cantonnier et des ateliers ferroviaires sont érigés et dotés en personnel. Un système de rémunération de ces nouveaux employés doit être mis en place. Il n'y a pas encore de banques, donc le paiement doit être fait en espèces. La réponse consiste, comme pour la plupart des autres chemins de fer ayant le même problème, de demander au bureau de l'agent payeur d'utiliser des voitures dédiées à la paye.

Au fil des ans, le Canadien Pacifique utilise une quinzaine de voitures officiellement assignées à l'agent payeur et, comme beaucoup d'autres wagons officiels, ils ont habituellement été reconstruits ou convertis à partir d'un stock de voitures de passagers. Il est également probable que la Société a temporairement utilisé d'autres

voitures pour fournir un bureau aux agents payeurs. Cependant, on ne trouve aucune référence à cet effet.

La première voiture de payeur : No 112 (1882-1884)

La première des voitures neuves de payeur du CP est construite en 1882. Elle est commandée aux ateliers du

Cobourg Car Works de Cobourg, Ont., au coût de 1437,24 \$. Elle est livrée le 18 juillet 1882 et numérotée dans la série des fourgons de queue (caboose). Numérotée CP 112, elle est expédiée à la Division de l'Ouest à Winnipeg par le chemin de fer du Grand Trunk jusqu'à Sarnia Ont., à Chicago, Ill.; puis par d'autres lignes à St. Paul, Minn., où elle est transférée sur le St. Paul & Pacific pour la livraison au CPR à Emerson, Man.

La voiture est utilisée comme voiture de la paye jusqu'à ce qu'elle soit remise à James Murray, surintendant adjoint à End of Track à la fin de 1883, pour être utilisée comme voiture de fonction. Elle est remplacée par la voiture de la paye No 1 au début de 1884.

On ne connaît pas de photographie ni de dessins de la 112 comme voiture de la paye avant sa réfection de 1903, mais seulement sa description par la facture du manufacturier de 1882.

« Construite et finie selon les instructions données par K. Blackwell, Esq. Équipée de plateforme sur les extrémités avec des rampes, des chaînes et des marchepieds. Bogies standards de wagon de marchandises du CPR avec ressorts en acier elliptiques de 30 po x 6 po. Deux jeux de freins complets³, cinq fenêtres de chaque côté munies de châssis en chêne et de volets en cerisier. Deux portes à une extrémité et une porte à l'autre. Équipée à l'intérieur d'un coffre-fort et d'un bureau fournis par le CPR. Également avec comptoir, tiroirs et étagères, deux placards,

complete³, five windows on each side fitted with oak sash and cherry blinds. Two doors in one end, and one door in the other. Fitted up inside with one safe and one desk furnished by the Canadian Pacific Railway Company. Also with counter, drawers and shelves, two cupboards, water closet, two sofa beds with mattresses, etc. One coal stove with screen and coal box, one falling leaf table, two side bracket (oil) lamps, water tank. Inside finished with beaded sheeting painted in grained oak. Sheeting outside with fluted sheeting painted standard CPR passenger car colour, lettered 'Canadian Pacific Railway.' All for the price of \$1,272.79.

Some Documentation:

J. M. Egan (General Superintendent, CPR Western Division, Winnipeg) to W. C. Van Horne (CPR General Manager, Montreal), December 16, 1882:

Mr. Murray⁴ at west end should have a car built similar to the pay car, with a couple of bunks in it, and a stove on which he could do some cooking. It is really necessary for him at the west end. Can you have one fixed up for him at Perth? (No copy of response).

There appears to have been no response to Egan's note, but in November 1882 a second Pay car, No 137, was constructed at Perth, Ontario and used on the Eastern Division in Northern Ontario.

Car 112 was subsequently converted to an official car for a short period then used as a conductors van. Later

toilette, deux canapés-lits avec matelas, etc. Un poêle à charbon avec pare-étincelle et boîte à charbon, une table à panneau rabattant, deux lampes latérales (huile), réservoir d'eau. Intérieur fini avec un revêtement perlé peint en chêne grainé. Le revêtement extérieur avec des cannelures peint selon les couleurs standards des voitures du CPR, portant l'inscription «Canadian Pacific Railway». Le tout pour le prix de 1 272,79 \$.

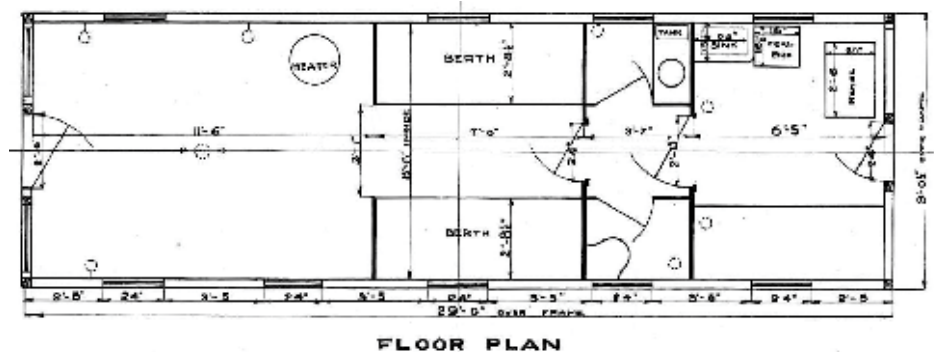
Quelques documents :

J. M. Egan (Surintendant général de la division Ouest du CPR à Winnipeg) à W. C. Van Horne (Directeur général du CPR, Montréal), le 16 décembre 1882.

M. Murray⁴, à l'extrémité ouest, devrait avoir une voiture semblable à la voiture de la paye, avec deux couchettes et un poêle sur lequel il pourrait cuisiner. C'est vraiment nécessaire pour lui à l'extrême ouest. Pouvez-vous lui en procurer une à Perth? (Aucune copie de la réponse).

Il ne semble pas y avoir eu de réponse à la note de Egan mais en novembre 1882, une seconde voiture de la paye, la No 137, est construite à Perth, Ont., et utilisée dans la division de l'Est à Northern, Ont.

La voiture No 112 est ensuite convertie en voiture officielle pour une courte période puis utilisée comme fourgon de queue (caboose). Plus tard, elle est renumérotée comme CP No 25 et de nouveau été utilisée comme voiture d'affaires à plusieurs endroits de la division Ouest, bientôt appelée Western Lines du CPR. La voiture alors numérotée



Floor plan of car CP 112 modified for use as official car in March 1894 and marked CP 25 at Winnipeg. CPR plan, collection of Douglas R. Phillips.

Plan de la voiture du CP 112 modifiée comme voiture de fonction en mars 1894 et renumérotée CP 25 à Winnipeg. Plan du CPR, collection de Douglas R. Phillips.

³ Each truck was fitted with an independent mechanical braking system operated by hand from the adjacent end platform, or gallery. On ordinary freight cars in the pre-air brake period only one truck was so equipped.

³ Chaque bogie est équipé d'un système de freinage mécanique indépendant actionné à la main à partir de la plate-forme d'extrémité adjacente ou de la galerie. Sur les wagons de marchandises ordinaires pendant la période précédant les freins à air, un seul bogie en était équipé.

⁴ James Murray, Assistant Superintendent. At the end of the 1882 construction season, and early in January 1883, the railhead was 589 miles (948 km) west of Winnipeg, or at a point east of today's Maple Creek, Sask. It has not yet been established if Murray's headquarters were located at Swift Current or Regina at that time.

⁴ James Murray, surintendant adjoint. À la fin de la saison de construction de 1882 et au début de janvier 1883, la tête de ligne se trouvait à 589 milles (948 km) à l'ouest de Winnipeg ou à un point à l'est de Maple Creek, Sask. Il n'a pas encore été établi si le quartier général de Murray était situé à Swift Current ou à Regina à ce moment-là.

THE CASE OF THE PAYMASTER'S GUNS

W. C. Van Horne to J. M. Egan, February 19, 1883:
Memo, Expense items: J. H. Smith & Company – 2 Colt Revolvers \$70.00 – 1 Box Cartridges \$1.50 – 2 Holsters \$2.00 = Total \$73.50.

Referring to the enclosed memo: I think this is the second lot of revolvers that has been purchased for the use of the Paymaster. What became of the others? Why were silver mounted revolvers permitted to be purchased when others just as good could be had for half the money?

J. M. Egan to W. C. Van Horne, March 8, 1883:
Have seen no other requisition or vouchers for revolvers for paymaster except in this case. Paymaster selected weapons and no doubt less expensive ones would have done, but he should have revolvers to protect the trusts confided in him. I told him to buy such articles and had he lost money by not having them, no censure would have been spared.

I. G. Ogden (CPR Auditor, Montreal) to W. C. Van Horne, June 1, 1883:

This voucher was for 2 revolvers purchased in the Summer (of 1882) and the bill was held over until now. These are the only ones bought by the Paymaster.

W. C. Van Horne to J. M. Egan, April 30, 1883.
Mr. Blackwell will fit up and send you a set of passenger car trucks for your Pay Car with the next lot of material that goes from Perth.

it was renumbered to CP 25 and again used as a business car at a number of locations on the Western Division (soon to be called Western Lines of the CPR). Numbered car 10 in 1906 was remodeled to a standard superintendent's car at Winnipeg in 1907. It was damaged in a mishap at Sinclair, Manitoba on June 11, 1913 and retired during October 1913 at Weston Shops in Winnipeg.

Research into this car is continuing.

The Second Pay Car: No 137 (1883-1886)

The second Pay car was built as a conductors van and delivered from the Perth Shops⁵ on November 3, 1882 at a cost of \$1,002. It was the first of an order of twelve cabooses built by Perth between November 1882 and February 1883 and delivered as nos. 128 to 139. It should be

L'AFFAIRE DES RÉVOLVERS DE L'AGENT PAYEUR

W.C. Van Horne à J.M. Egan, le 19 février 1883.
Mémo, Poste de dépense : J.H. Smith & Company – 2 revolvers Colt 70,00\$ -1 boîte de cartouches 1,50\$ - 2 étuis 2,00\$ = Total 73,50\$

Concernant le mémo joint : Je pense que c'est le deuxième lot de revolvers qui a été acheté pour l'utilisation de l'agent payeur. Que sont devenus les autres? Pourquoi a-t-on permis d'acheter des revolvers à monture d'argent alors que d'autres aussi bons pouvaient l'être pour la moitié du coût?

J.M. Egan à W.C. Van Horne, le 8 mars 1883.
Je n'ai vu aucune autre réquisition ou bons pour revolvers pour les agents payeurs sauf dans ce cas. L'agent payeur a choisi des armes et sans doute des armes moins chères, mais il devrait avoir des revolvers pour protéger les fonds qui lui sont confiés. Je lui ai dit d'acheter de tels articles et s'il avait perdu de l'argent en ne les ayant pas, il devrait en assurer les conséquences.

I.G Ogden (vérificateur au CPR, Montréal) à W.C. Van Horne, le 8 mars 1883.

Ce bordereau est pour deux revolvers achetés cet été (de 1882) et la facture a été retenue jusqu'à maintenant. Ce sont les seuls achetés par l'agent payeur.

W.C. Van Horne à J.M. Egan, le 30 avril 1883
M. Blackwell vous montera et vous enverra un ensemble de bogies pour voiture de tourisme pour votre voiture de la paye avec le prochain lot de matériel partant de Perth.

No 10 en 1906 est transformée en voiture de surintendant standard à Winnipeg en 1907. Elle est endommagée lors d'un accident à Sinclair, Man., le 11 juin 1913 et mise à la retraite en octobre 1913 aux ateliers Weston à Winnipeg.

On en dira plus quand on abordera l'histoire des voitures d'affaires.

La deuxième voiture de la paye : No 137 (1883-1886)

La deuxième voiture de la paye est construite comme un fourgon de queue (caboose) et sortie des ateliers de Perth⁵ le 3 novembre 1882 au coût de 1 002 \$. C'était la première d'une commande de douze cabooses construites à Perth entre novembre 1882 et février 1883 livrés sous les Nos 128 à 139. Il convient de noter que les voitures n'étaient pas toujours livrées dans l'ordre séquentiel.

⁵ The CPR shops at Perth, Ontario occupied the former Canada Central Railway car repair shops which had been acquired by the Company, along with the CCR, in 1881. These shops were originally built by the Brockville & Ottawa Railway. Reorganized and re-equipped, the shop began manufacturing freight cars and parts late the following year. Production of new freight equipment continued until 1904 when the Company consolidated its freight and passenger car building facilities at the new Angus shops in Montreal.

⁵ Les ateliers du CPR à Perth, en Ontario, occupent les anciens ateliers de réparation de voitures du Canada Central qui ont été acquis par la compagnie, en même temps que le C.C.R., en 1881. Ces ateliers sont construits à l'origine par les chemins de fer de Brockville & Ottawa. Réorganisés et rééquipés, ils commencent à fabriquer des wagons de marchandises et des pièces à la fin de l'année suivante. La production de nouveaux équipements de transport de marchandises se poursuit jusqu'en 1904, date à laquelle la société regroupe ses installations de construction de wagons de marchandises et de passagers dans les nouveaux ateliers Angus à Montréal.

noted cars were not always delivered in sequential order.

As with car 112, this car did not last long as a pay car. In May 1886 it was released from pay car service and reverted back to a conductors van with number unchanged. Records show it was destroyed at Perth July 23, 1890, then rebuilt at Perth February 7, 1891. It was then renumbered at Smiths Falls, Ontario on September 12, 1894 to van CP3304.

No known photos or drawings of pay car 137 have come to light and little documentation has been found to date. Car 137 was replaced by pay car 27.

It should be pointed out that shops in Winnipeg were also set up in the early years and they were soon manufacturing freight cars for the Western Division. They later were replaced by Weston Shops.

The Third Pay car: No 1 (1884-1886), 25 (1886-1893), 42 (1893-1896)

This car was purchased on July 19, 1881 from the Grand Trunk Railway for use as an official car on the Western Division of the Canadian Pacific Railway. As an official car it was available for use by senior officers of the Western Division until the arrival of official cars 9 and 10.

In May 1884 it was converted at Winnipeg to paymaster's car No 1 for use on the Western Division, replacing former pay car 112 converted to other service.

Pay car No 1 would remain in service for the paymaster until withdrawn August 1896 with the demise of the pay car system in Western Canada. In those twelve years it would carry three different numbers as a pay car: No 1 (1884-1886); 25 (1886-1893) and 42 (1893-1896).

Research into this car is continuing.

Some Documentation:

J. M. Egan to James Ross (Manager of Construction, prairie section of CPR). Telegram September 10, 1883:

Your car with family goes west this am. please arrange to send us back car one as soon as possible as we want to convert it into a pay car. Mr Van Horne instructed me to have you turn it over as soon as you obtained Langdon's car.

C. Drinkwater to F. White (Comptroller, Mounted Police, Ottawa), April 28, 1884:

I beg to acknowledge receipt of your letter of the 25th inst. (no copy) stating that the Commissioner of Mounted Police has been authorized to furnish two members of the force to accompany the pay car over the railway should that become necessary. I am much obliged for your attention to this matter.

C. Drinkwater, Montreal to J. M. Egan, Winnipeg, April 28, 1884:

Comme la voiture No 112, cette voiture n'a pas été longtemps voiture de la paye et en mai 1886, elle est libérée du service de paye et redevient un fourgon de queue. Les dossiers montrent qu'elle a été détruite à Perth le 23 juillet 1890, puis reconstruite à Perth le 7 février 1891. Elle a ensuite été renumérotée à Smiths Falls, Ont., le 12 septembre 1894 comme caboose CP 3304.

Actuellement, on ne dispose d'aucune photo ou dessin et de très peu de documentation sur la voiture de la paye No 137

Il convient de souligner que des ateliers à Winnipeg sont également en construction au cours des premières années et qu'ils fabriqueront bientôt des wagons de marchandises pour la division de l'Ouest. Plus tard, ils seront remplacés par les ateliers de Weston (NdT : à Winnipeg, Manitoba).

La troisième voiture de payeur : No 1 (1884-1886), No 25 (1886-1893), No 42 (1893-1896)

Cette voiture a été achetée le 19 juillet 1881 du Grand Trunk Railway pour être utilisée comme voiture officielle dans la division Ouest du Canadien Pacifique. En tant que voiture officielle, elle était à la disposition des cadres supérieurs de la division Ouest jusqu'à l'arrivée des voitures officielles No 9 et No 10.

En mai 1884, elle est transformée à Winnipeg en voiture de la paye No 1 pour être utilisée dans la division Ouest, en remplacement de l'ancienne voiture de la paye No 112 convertie pour un autre service.

La voiture de la paye No 1 conservera cette fonction jusqu'à son retrait en août 1896 avec l'abolition du système de voiture de la paye dans l'Ouest du Canada. Durant ces 12 années, elle portera trois numéros différents : No 1 (1884-1886), No 25 (1886-1893) et No 42 (1893-1896).

On en dira plus sur cette voiture quand viendra le temps de raconter l'histoire des diverses voitures d'affaires.

Quelques documents :

J. M. Egan à James Ross (gestionnaire de la construction, section des Prairies du CPR). Télégramme 10 septembre 1883.

Votre voiture avec votre famille partira vers l'ouest ce matin. s'il vous plaît arrangez-vous pour nous retourner le plus tôt possible la voiture no 1 que nous voulons convertir en une voiture de la paye. m. van horne m'a donné l'ordre de vous demander de la retourner dès que vous aurez reçu la voiture de langdon »

C. Drinkwater à F. White (contrôleur, Gendarmerie Royale du Canada, Ottawa), le 28 avril 1884.

J'accuse réception de votre lettre du 25 courant (aucune copie) indiquant que le commissaire de la Gendarmerie Royale du Canada a été autorisé à fournir deux gendarmes pour accompagner la voiture de la paye si cela devenait nécessaire.

Private. It was mentioned to me a short time ago at Ottawa by the Chief of the Mounted Police that an attempt might be made during this summer to rob the pay car. Sundry letters had been received on the subject from persons in the North West who profess to know all about the intentions of certain well known train robbers, and the information appeared to be so circumstantial as to warrant an application for men to accompany the car. You will see from the enclosed letter (no copy) that the necessary authority had been granted, but only to be exercised on your requisition. There may be nothing to the rumors, but you will be able to judge better than we can down here whether it is advisable to use the men or not.

Je vous suis très reconnaissant de votre attention à ce sujet.

C. Drinkwater, Montréal à J.M. Egan, Winnipeg, le 28 avril 1884

Personnel. Le chef de la Gendarmerie Royale du Canada m'a mentionné il y a peu de temps à Ottawa que l'on pourrait tenter cet été de voler la voiture de la paye. Diverses lettres ont été reçues à ce sujet par des personnes du Nord-Ouest qui prétendent tout savoir sur les intentions de certains voleurs de train bien connus, et l'information a semblé être assez circonstancielle pour justifier une demande pour que des hommes accompagnent la voiture. Vous verrez dans la lettre ci-jointe (pas de copie) que l'autorisation nécessaire a été accordée, mais seulement pour être exercée sur votre demande. Il n'y a peut-être rien de vrai dans ces rumeurs, mais vous serez mieux placé que nous pour décider s'il convient d'utiliser des hommes ou non.



Pay Day! Pay Car No 1 at Rogers Pass, British Columbia. Rails crossed the summit on August 17th of 1884. Douglas R. Phillips collection

La voiture de la paye No 1 au col Rogers (C.-B.). Les rails ont franchi le sommet le 17 août 1884. Collection Douglas R. Phillips

The Fourth Pay car: No 26 (1883-1889)

A second pay car was provided to the Eastern Division with the conversion of First Class day coach 26 to pay service June 1883. This car had been acquired second hand from the Old Colony Railroad in the Massachusetts in October 1881. The maker of the car and date originally built are not recorded. The car was converted that June at Hochelaga Shops in Montreal. It was then assigned to one of two pay car runs east of the Lakehead. The identities of the paymasters in charge and the limits of their respective territories are not known.

Car 26 was used on the Eastern Division as a pay car until 1889 when replaced by pay car No 1 (2nd). In August 1889 it was converted to Photographer's car 26.

No drawings, description or identifiable photographs of car 26 have been found.

Research into this car is continuing.

Some Documentation:

W. C. Van Horne (CPR General Manager, Montreal) to F.R.F. Brown (CPR Mechanical Superintendent, Montreal), August 6, 1884:

(Responding to Brown's letter of August 6, 1884 – no copy – regarding repairs required by pay car 26.)

Give pay car 26 only such repairs as are actually necessary to make it safe for passenger train service.

T. G. Shaughnessy (CPR Ass't General Manager, Montreal) to W. Sutherland Taylor (CPR Treasurer, Montreal), February 7, 1887:

We must in some way endeavor to avoid the expense of pay trains. Most of the large roads now pay by cheque, but for the present it would not be practicable for us to adopt the same system.

Statement showing Train Service used February 1887.

Freight Train	Montreal to Ottawa
Passenger Mixed	Ottawa to Prescott
Passenger Mixed	Prescott to Carleton
Way Freight	Carleton to Brockville
Passenger Mixed	Brockville to Carleton
Freight Train	Carleton to Toronto
Freight Train	Toronto to St Thomas
Passenger Train	St Thomas to Toronto
Passenger Train	Toronto to Teeswater
Passenger Train	Teeswater to Orangeville
Passenger Train	Orangeville to Owen Sound
Passenger Train	Owen Sound to Carleton Place
Passenger Mixed	Carleton to North Bay
Freight Train	North Bay to Port Arthur
Passenger Train	Port Arthur to Montreal

Freight trains as a rule consisted of ten or more cars.

Part 2 to follow in a future issue

La quatrième voiture de la paye : No 26 (1883-1889)

Une deuxième voiture de la paye est fournie à la division Est par la conversion de la voiture coach de 1^{re} classe No 26 en juin 1883. Cette voiture a été achetée d'occasion auprès du Old Colony Railroad aux États-Unis en octobre 1881. Le fabricant de la voiture et la date d'origine ne sont pas documentés. La voiture a été convertie en juin aux ateliers d'Hochelaga à Montréal.

Elle est ensuite affectée à l'un des deux itinéraires de la paye à l'est de Lakehead. Les identités des agents payeurs responsables et les limites de leurs territoires respectifs ne sont pas connues.

La voiture No 26 est utilisée pour la paye dans la division Est jusqu'en 1889, année où elle est remplacée par la seconde voiture, la No 1. En août 1889, elle est convertie en voiture pour photographe No 26.

On ne dispose d'aucun dessin, ni d'aucune description ou photographie identifiable de la voiture No 26. On en saura plus sur celle-ci quand on abordera l'histoire des voitures pour photographes.

Quelques documents :

W. C. Van Horne (directeur général du CPR, Montréal) à F.R.F. Brown (surintendant mécanique du Canadien Pacifique, Montréal), le 6 août 1884.

(Répondant à la lettre de Brown du 6 août 1884 - aucune copie - concernant les réparations exigées par la voiture de la paye No 26.) *N'apportez à la voiture de la paye No 26 que les réparations strictement nécessaires pour assurer la sécurité du service de trains de passagers.*

T. G. Shaughnessy (assistant au directeur général du CPR, Montréal) à W. Sutherland Taylor (trésorier du CPR, Montréal), le 7 février 1887.

Nous devons en quelque sorte nous efforcer d'éviter le coût des trains de la paye. La plupart des grands réseaux paient maintenant par chèque, mais pour le moment il nous serait impossible d'adopter un tel système.

Affectation Itinéraires en février 1887

Train de marchandises	Montreal à Ottawa
Train de passagers mixte	Ottawa à Prescott
Train de passagers mixte	Prescott à Carleton
Train de déserte	Carleton à Brockville
Train de passagers mixte	Brockville à Carleton
Train de marchandises	Carleton à Toronto
Train de marchandises	Toronto à St Thomas
Train de passagers	St Thomas à Toronto
Train de passagers	Toronto à Teeswater
Train de passagers	Teeswater à Orangeville
Train de passagers	Orangeville à Owen Sound
Train de passagers	Owen Sound à Carleton Place
Train de passagers mixte	Carleton à North Bay
Train de marchandises	North Bay à Port Arthur
Train de passagers mixte	Port Arthur à Montreal

On établit comme règle que les trains de marchandises sont constitués de 10 wagons ou plus.

Partie 2 à venir dans un prochain numéro

Stan's Photo Gallery

March - April, 2018

by Stan J. Smail

Translation: Gilles Lazure

From the Collection - Part II

Back by popular demand, is Part II of the Photo Gallery devoted to images of the CRHA's rolling stock collection in regular service. During the years of the great changeover from steam to diesel and streetcar to bus (1958 - 1961) most of the rolling stock that was rendered obsolete had reached the end of its design life. One recalls the trials, tribulations, discussions and controversy endured by members of the early CRHA Collections Committees as various pieces were identified for preservation. What a great job they did!

Fundamental criteria were established such as in the case of steam locomotives: every wheel arrangement, both Canadian manufacturers, passenger and freight types, both Canadian National and Canadian Pacific and other roads were to be represented. In the case of diesels, we were fortunate to have received both CNR and CPR's first experimental diesel locomotives, the historically significant CNR oil-electric 15824 and the Roberval and Saguenay's MLW RS-2 20. Thus, the basic diesel collection was established only to be added to over time.

The streetcar collection consisted of the Montreal Transportation Commission's historic collection, plus representative examples from Ottawa, Toronto and St. John, New Brunswick. An attempt was made to preserve a BC Electric Chilliwack interurban but unfortunately that proved to be beyond the means of the early museum movement.

Today, subsequent Collection Committees have enhanced the original collection to include significant representative examples of first and second generation diesels, freight and passenger cars and other railway vehicles.

All aboard for this second section!

Les photos de Stan

Mars - avril 2018

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

La collection de l'ACHF - Deuxième partie

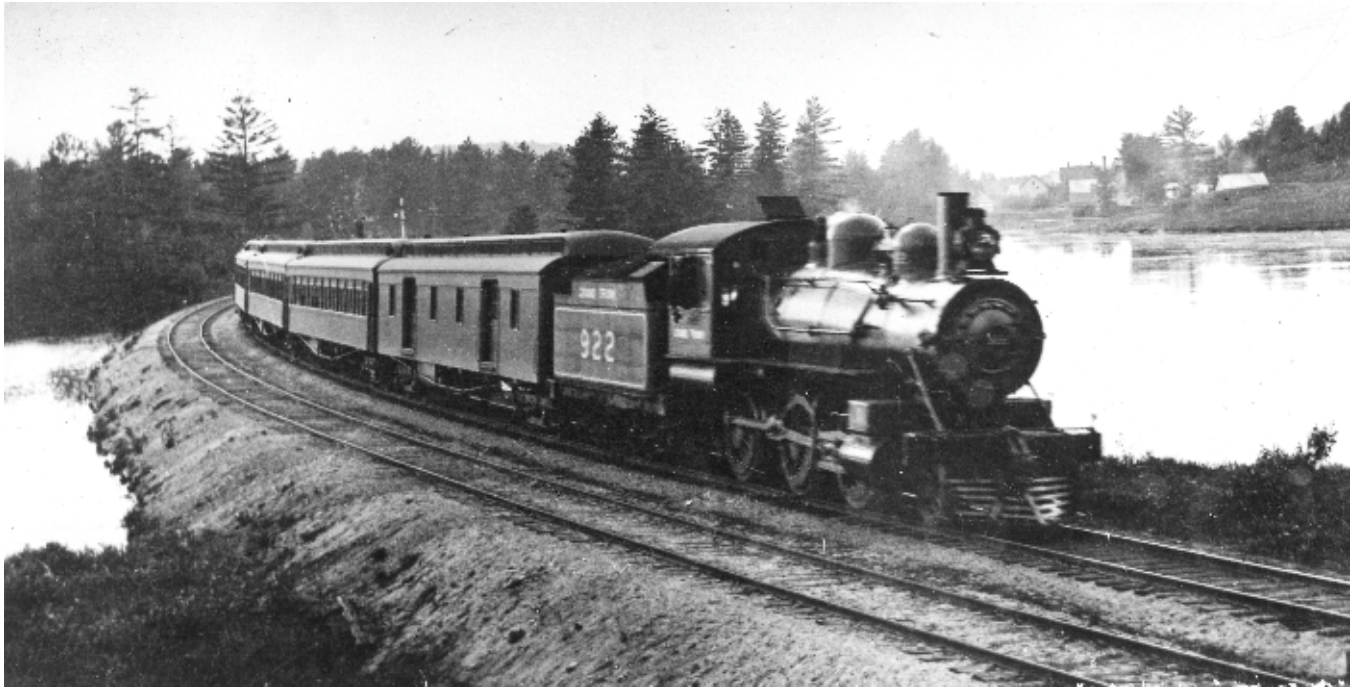
Bien attendue de tous, voici la deuxième partie de la galerie consacrée aux photographies du matériel roulant de la collection de l'ACHF alors qu'il était en service régulier. Au cours de 1958 à 1961, les années du grand passage de la vapeur au diesel et du tramway à l'autobus, la majeure partie du matériel roulant devenu alors désuet avait atteint la fin de sa vie attendue de service. On peut se rappeler les essais, difficultés, discussions et controverses qu'ont vécus les membres des premiers comités de l'ACHF nommés pour planifier sa collection alors que divers spécimens étaient désignés pour être conservés. Quel bon travail ils ont fait!

Des critères de base furent établis tels que ceux-ci pour les locomotives à vapeur : devaient être représentés chaque arrangement de roues, les deux manufacturiers canadiens, les modèles pour trains de passagers et ceux de marchandises, le Canadien National, le Canadien Pacifique et d'autres compagnies canadiennes de chemins de fer. Quant aux locomotives diesel, nous avons été chanceux d'avoir reçu les premières diesels expérimentales du CNR et du CPR, l'autorail mazout-électrique 15824 du CNR et la 20 du Saguenay & Roberval, une RS-2 construite par la Montreal Locomotive Works. Par conséquent, l'essentiel de la collection de diesels était déjà en place et ne demandait qu'à être complété.

La collection de tramways consistait en l'ensemble historique de la Commission de transport de Montréal, en plus d'exemplaires représentatifs d'Ottawa, de Toronto et de Saint John, Nouveau-Brunswick. Une tentative fut faite pour acquérir un tramway interurbain de la ligne de Chilliwack de la BC Electric, mais malheureusement ceci dépassa les ressources du musée pour son effort de conservation initial.

De nos jours, les comités de planification de la collection qui ont pris la relève ont grandement amélioré la collection originelle par l'addition de modèles représentatifs de diesels de première et deuxième génération, de voitures pour passagers, de wagons de marchandises et d'autres types de matériel ferroviaire.

Tous à bord pour cette deuxième partie!



One of the most popular locomotives at Exporail is the Grand Trunk 2-6-0 Class E-7-a 713. It is so popular that museum staff had to hide the bell ringing rope as the constant ringing became unbearable! The 713 started life as Grand Trunk 922, having been built in 1900 in Point St. Charles Shops, Montreal. It was assigned to the Grand Trunk's western division and New England lines. It became GT 1396 in 1910 and in 1923 it was renumbered to 713 when it was fully assigned to the CNR's New England lines. The top photo shows 713 in its 922 guise near Halifax, Nova Scotia in the early twentieth century. The lower photo taken circa 1956, shows 713 on a westbound local freight in the Montreal suburb of Lachine, Quebec on the right of way of the former Montreal and Lachine Railway. The resplendent condition of the 713 suggests that it has just been refurbished by the staff at Point St. Charles shops for service on the CNR Museum Train, replacing sister 2-6-0 694. 713 came to Exporail in 1988 via the National Museum of Science and Technology in Ottawa. CRHA Archives

Une des locomotives les plus populaires à Exporail est la 713, une 2-6-0 de la classe E-7-e du Grand Trunk. Elle est si populaire que le personnel du musée dut cacher le cordon actionnant sa cloche parce qu'il devint insupportable d'entendre sonner celle-ci tout le temps! La 713, fabriquée, en 1900, aux ateliers de Pointe-Saint-Charles du GTR, à Montréal, débuta sa carrière en tant que sa 922 et fut affectée à sa division ouest et ses lignes en Nouvelle-Angleterre. Devenue la 1396 en 1910, elle fut renumérotée 713, en 1923, lorsqu'elle fut affectée pour de bon au réseau du CNR en N.-A. La photo du haut montre la 713, alors la 922, près d'Halifax, Nouvelle-Écosse, au début du 20^e siècle. Celle du bas, prise autour de 1956, montre la 713 tractant un local de marchandises, en direction ouest, à Lachine, près de Montréal, Qc, sur l'emprise de l'ancien Montreal & Lachine. L'apparence de la 713 fait penser qu'elle vient tout juste d'être remise en bon état à l'atelier de la «Pointe» pour remplacer sa jumelle 2-6-0 694 sur le Train de musée du CNR. La 713 arriva à Exporail en 1988 via le Musée des sciences et de la technologie du Canada, à Ottawa. ArchivesACHF



The first at rest. Roberval Saguenay RS-2 No. 20 pauses in its switching duties at Port Alfred, Quebec on August 29, 1962. RS 20 was the first road diesel-electric locomotive built by Montreal Locomotive Works. R.J. Sandusky

La première au repos. Le 29 août 1962, la 20, une RS-2 du Roberval & Saguenay, prend une pause au cours de ses tâches de manœuvre à Port-Alfred, Qc. La 20 du R&S fut la première locomotive diesel-électrique de voie principale fabriquée par la MLW. R.J. Sandusky

Once again, the famous RS 20. In the company of RS-18 25 and Alco RS-2 19, Roberval Saguenay 20 leads a freight consisting of mainly forty foot boxcars at an undisclosed location on April 29, 1969. R&S 20 is one of the only operable RS-2's in preservation. CRHA Archives, Linley Fonds

Une fois de plus, la fameuse 20. Le 29 avril 1969, la 20 du R&S, en compagnie de la 25, une RS-18, et de la 19, une RS-2 de fabrication ALCo, est à la tête d'un convoi de marchandises comprenant surtout des wagons couverts de quarante pieds en un endroit non identifié. La 20 est l'une des seules RS-2 préservées en état d'être opérées. Archives ACHF, fonds Linley

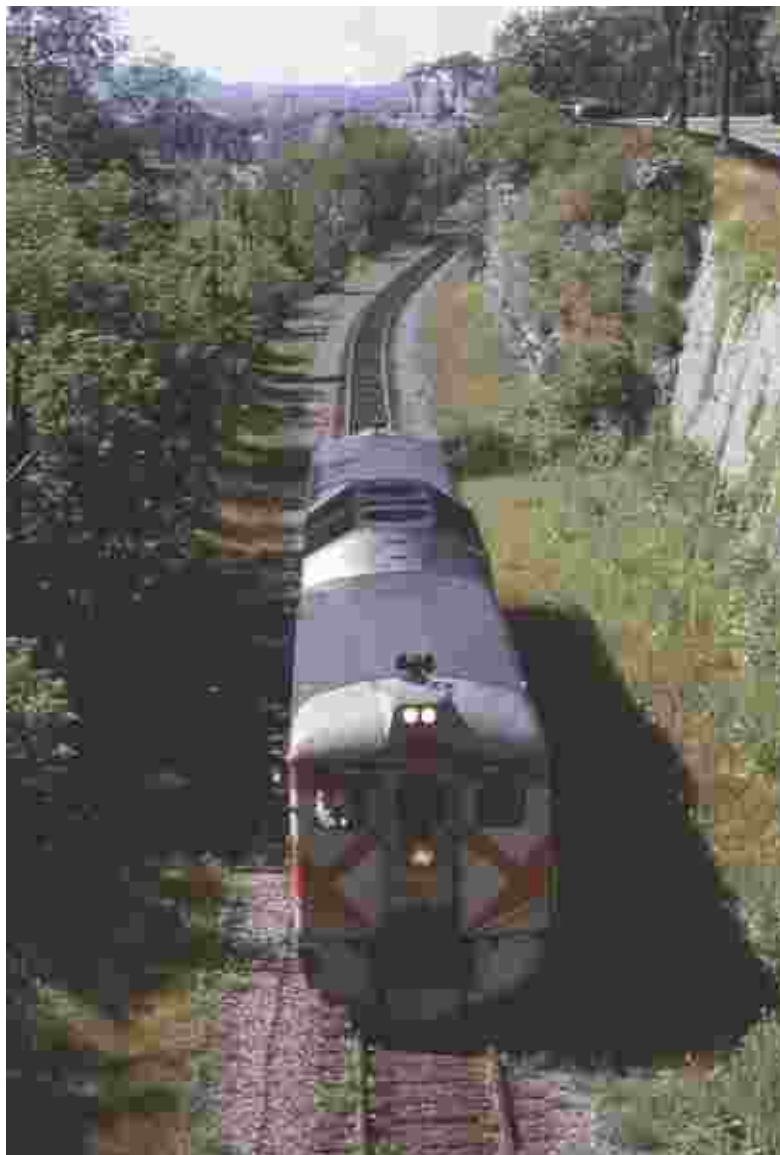


This Budd's for us! Back on July 30, 1966, CPR RDC-1 9069 is moments away from the original Ottawa Union Station with train No. 137 from Montreal. CPR 9069 is one of two Budd Rail Diesel cars at Exporail and is slowly undergoing an operating restoration. CRHA Archives, Linley Fonds

Ce Budd est pour nous! Le 30 juillet 1966, le 9069, un RDC-1 du CPR, n'est qu'à quelques moments d'arriver à la première gare Union d'Ottawa en tant que train numéro 137 en provenance de Montréal. Le 9069 est l'un des deux autorails Budd « Rail Diesel Car » à Exporail et il est lentement restauré pour redevenir opérationnel. Archives ACHF, fonds Linley

Times are changing and soon CNR train No 1, The Super Continental, will call at a brand new Union Station on the outskirts of Ottawa. On July 14, 1966, CNR FPA4 6765 is seen across the Rideau canal arriving at old Ottawa Union with transcontinental consist. CNR and VIA Rail Canada rostered the only examples of these passenger cab unit diesels that were built to the designs of Alco Products, as the builder's plate says. CRHA Archives, Linley Fonds

Les temps changent et bientôt le train no 1 du CNR, le Super Continental, va fréquenter une gare Union toute neuve située en périphérie d'Ottawa. Le 14 juillet 1966, la 6765, une FPA-4 du CNR, est aperçue, au-delà du canal Rideau, arrivant à l'ancienne gare Union d'Ottawa avec le convoi transcontinental. Le CNR et VIA Rail Canada utilisèrent, en service voyageurs, les seuls exemplaires de ces diesels à cabine avant manufacturés d'après les plans d'ALCO Products, comme le confirment leurs plaques de fabricant. Archives ACHF, fonds Linley





A year later, on December 9, 1967 the 6765 was back in Ottawa, this time at the new Union Station leading FPA2 6753 on train 45 for Toronto. Note the 'hold out' black and green livery on the baggage car. CRHA Archives, Linley Fonds

Un an plus tard, le 9 décembre 1967, la 6765, précédant la FPA-2 6753, est de retour à Ottawa, cette fois à la nouvelle gare Union avec le train no 45 à destination de Toronto. Notez l'ancienne livrée vert et noir du fourgon à bagages. Archives ACHF, fonds Linley

Nocturnal rumblings emit from FPA4 6765, now in the employ of VIA Rail Canada. The date is July 12, 1983 and the location is Cochrane, Ontario and this marvelous Bill Linley time exposure captures the magic of the 'night train' bound for far-away places. The 6765 is the only FPA4 preserved in Canada. CRHA Archives, Linley Fonds

Des bruits de fonctionnement émanent dans la nuit de la FPA-4 6765, maintenant au service de VIA Rail Canada. La date est le 12 juillet 1983 et l'endroit est Cochrane, Ont., où cette superbe photo par longue exposition de Bill Linley saisit l'enchantement des trains de nuit aux destinations lointaines. La 6765 est la seule FPA-4 préservée au Canada. Archives ACHF, fonds Linley





CN - Terra Transport 805 is a narrow gauge G8 built in 1956 for service in Newfoundland. When CN's Newfoundland lines were facing extinction in 1988, the railway generously donated G8 805, two freight cars and coach 760 to Exporail. In a Thomas F. McIlwraith photograph G8's 805 and 804 are at Harbour Grace, Newfoundland with the northbound Carbonear mixed train on July 7, 1983. R.J. Sandusky collection.

La 805 de CN-Terra Transport est une G8 à voie étroite fabriquée en 1956 pour servir à Terre-Neuve. Alors que les voies du CN, à cet endroit, faisaient face à leur fermeture en 1988, la compagnie fit généreusement don à Exporail, de la G8 805, de deux wagons de marchandises et de la voiture-coach 760. Le 7 juillet 1983, sur cette photo de Thomas F. McIlwraith, les G8 805 et 804 sont à Harbour Grace, T.-N., avec le train mixte, en direction nord, vers Carbonear. Collection R.J. Sandusky

Train 203 is stopped at Windsor, Newfoundland. The westbound trans-island freight, which ran as a mixed train over the desolate Topsails region between Bishop's Falls and Corner Brook, operated until 1988. On this day, patrons are accommodated in coach 760, built by Canadian Car and Foundry. It was one of the last pieces of railway equipment acquired before Newfoundland joined confederation in 1949. R.J. Sandusky



Le train no 203 est arrêté à Windsor, Terre-Neuve. Ce train de marchandises qui traversait l'île en direction ouest et qui devenait un train mixte à travers la région désertique de Topsails, entre Bishop's Falls et Corner Brook, fut exploité jusqu'en 1988. Ce jour-là, les voyageurs étaient accueillis dans la voiture-coach 760 construite par la Canadian Car and Foundry. La voiture fut l'une des dernières pièces de matériel roulant acquises avant l'entrée de Terre-Neuve dans la Confédération canadienne en 1949. R.J. Sandusky



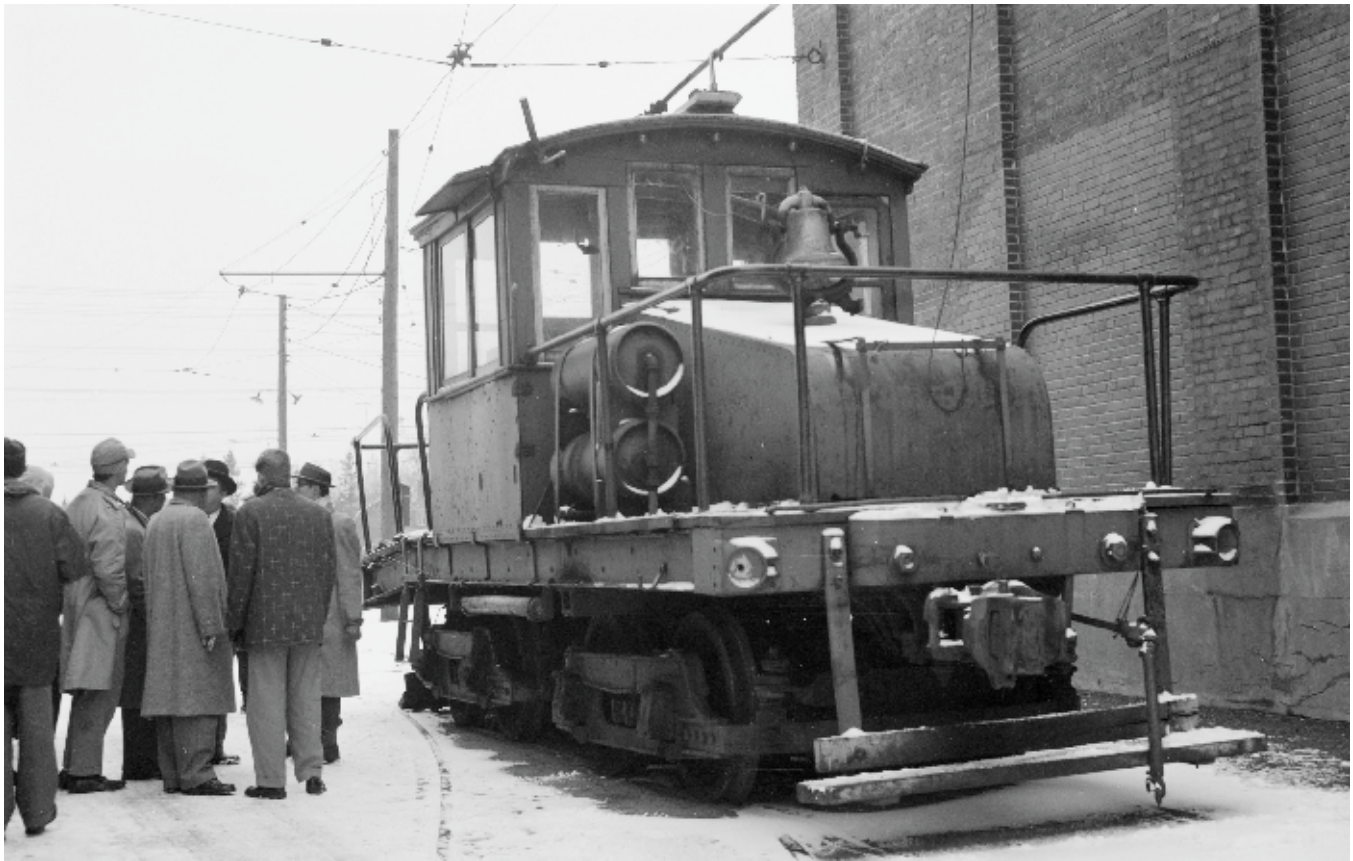
Quebec's electric railway heritage includes the storied Montreal & Southern Counties Railway (M&SC). At its peak it operated between Montreal and Granby, Quebec. The M&SC ceased operations over the Victoria Bridge to Montreal in 1955. M&SC cars 104 and 102 were marshalled at the St. Lambert Station, on June 2, 1956 for a CRHA excursion. The M&SC ceased all operations on October 13, 1956. R. J. Sandusky

L'héritage du transport électrique du Québec inclut le chemin de fer bien connu Montreal and Southern Counties (M&SC). À son apogée, le M&SC fut exploité entre Montréal et Granby. Son service vers Montréal, via le pont Victoria, fut abandonné en 1955. Le 2 juin 1956, les unités 104 et 102 du M&SC sont à Saint-Lambert, lors d'une excursion organisée par l'ACHF. Le M&SC cessa complètement d'opérer le 13 octobre 1956. R J Sandusky

End of track at Sainte Angele. The M&SC electrified an abandoned Central Vermont branchline from Marieville to Ste. Angele in 1926. It saw virtually no service in the latter years of the M&SC. The June 2, 1956 excursion covered all electrified track including the Ste. Angele branch. It was reported that on the return trip a pair of motors had to be cut out because of voltage drop in the trolley wire because of the power draw of the two car train. R. J. Sandusky

Fin de la voie à Sainte-Angele. En 1926, le M&SC électrifia un embranchement abandonné du Central Vermont entre Marieville et Sainte-Angele. Cette ligne ne connut pratiquement aucune activité au cours des dernières années d'existence du M&SC. L'excursion du 2 juin 1956 parcourut l'entier réseau électrifié de la compagnie, y compris l'embranchement de Sainte-Angele. Il fut rapporté qu'au retour, une paire de moteurs dut être isolée à cause de la forte chute de tension causée par l'appel de courant du train de deux unités.





Before and after. Old No. 7 ended its active career as an electric switching locomotive for the Courtaulds textile firm in Cornwall, Ontario. The company's electrified yard was connected to the Cornwall Street Railway system. A group of CRHA members off the famous CPR 144 excursion of November 22, 1959 examine the forlorn specimen with the broken frame. The 7 was built by the Montreal Street Railway in 1899 and is reputed to have worked on the Shawinigan Falls Terminal Railway before going to Cornwall. It has been cosmetically restored and is on display in the Angus Pavilion at Exporail. The light bulbs under the roof overhang were a Montreal standard on some work equipment and steeple cab locomotives. R. J. Sandusky



Avant et après. La vieille 7 termina sa carrière de locomotive électrique de manœuvre à la filature Courtaulds, de Cornwall, Ont. Le réseau électrifié de la cour de la compagnie était relié à celui du Cornwall Street Railway. Un groupe de membres de l'ACHF faisant partie de l'excursion du 22 novembre 1959 tracté par la fameuse 144 du CPR, examine la 7 abandonnée, avec son châssis brisé. La 7 fut fabriquée par le Montreal Street Railway, en 1899, et est censée d'avoir opéré pour le compte du Shawinigan Falls Terminal Railway avant d'aboutir à Cornwall. Son extérieur a été restauré et elle est exposée dans le pavillon Angus d'Exporail. Les ampoules sous les saillies du toit étaient une norme de Montréal sur certains de ses véhicules d'entretien et sur ses locomotives électriques à cabines centrales surélevées. R.J. Sandusky



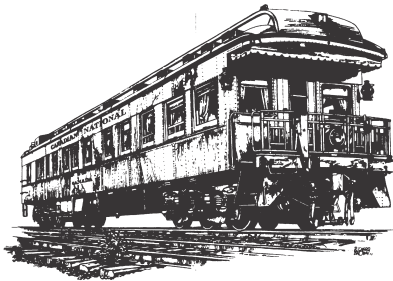
Quebec's other famous interurban electric railway was the Quebec Railway Light & Power Company between Quebec City and St Joachim, Quebec. On a blustery March 14, 1959, QRL&P car 401 and trailer 105 are in the siding at Ste Anne de Beaupre with a CRHA farewell excursion. QRL&P 401 was built by Ottawa Car in 1902. Trailer 105 is even older, having been built by Jackson and Sharp in 1889 for QRL&P's steam predecessor, the Quebec, Montmorency & Charlevoix Railway. OSA Lavallee, R.J. Sandusky collection

L'autre entreprise réputée de transport interurbain électrique au Québec fut celle de la Quebec Railway Light and Power Company opérant entre la ville de Québec et Saint-Joachim, dans la région du Bas-Saint-Laurent. Lors d'un 14 mars 1959 venteux, l'unité motrice 401 et la voiture remorquée 105 de la QRL&P sont sur la voie d'évitement à Sainte-Anne-de-Beaupré lors d'une excursion d'adieu organisée par l'ACHF. La 401 fut construite par l'Ottawa Car Company en 1902. La remorque 105 est encore plus vieille, ayant été manufacturée par Jackson and Sharp, en 1889, pour le compte du Quebec, Montmorency & Charlevoix Railway, la compagnie qui a précédé la QLR&P. O.S.A. Lavallée, collection R.J. Sandusky

Ottawa Transportation Commission (OTC) 6, a great example of an early single truck streetcar, it was converted for use as a rail grinder in later years. Built by the Ottawa Car Company in 1897 for the Ottawa Electric Railway, OTC 6 is one of the oldest streetcars preserved in Canada. This beautiful time exposure was made on December 14, 1957 at the OTC's Champagne barn. R.J. Sandusky

Au cours de ses dernières années de service, le tramway 6 de l'Ottawa Transportation Commission (OTC), un bon exemple des premiers tramways à bogogie unique, fut modifié pour servir à meuler les rails. Construit, en 1897, par l'Ottawa Car Company pour l'Ottawa Electric Railway, le 6 est l'un des plus anciens tramways préservés au Canada. Ce superbe cliché par longue exposition fut pris à la remise Champagne de l'OTC, le 14 décembre 1957. R.J. Sandusky





Heritage Business Car

March - April, 2018

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



From Garth Stevenson in Hamilton

On returning from a brief trip to the USA, during which I enjoyed riding the Capitol Limited from Chicago to Washington, I found issue #582 in my mailbox. It looks very good. However, I noticed that in the French translation of my John Loye article the name "Hughes" appears several times as "Hugues". I don't know whether or not you think a

correction should be included in the next issue, but I thought I would bring it to your attention. (Garth Stevenson)

From Ian Smith in Maple Ridge, BC

There are several errors in the main article in the November-December 2017 issue that warrant corrections:

On page 321, the article states that the Pacific Great Eastern Railway was renamed British Columbia Railway in 1980. In fact, it was in 1972.

In the same paragraph, it says that BC Rail's southern branch, which was retained by the BC government after the lease to CN, leads to 'Port (sic) Roberts' in Washington state. In fact, it leads to Roberts Bank in British Columbia. There are no rail lines on nearby Point Roberts in Washington.

On page 328, reference is made to Southern Railway of British Columbia (SRY) having been the operator of the Esquimalt & Nanaimo Railway 'for a time', with a notation that this is no longer the case. That is incorrect. While operation on most of the E&N has been suspended, SRY continues to provide local rail freight service within the Nanaimo area, and maintains two locomotives there for this purpose.

On page 330, the article states that Hunter Harrison served as CN's President and Chief Executive Officer 'from 2009 until his retirement in 2012.' In fact, Harrison assumed that post at the start of 2003 and retired at the end of 2009.

On page 331, the table listing the railway mileage in each province states that the provinces are ranked according to their 2014 mileage. But British Columbia and Alberta, which are actually third and fourth, are incorrectly shown as fifth and sixth. Quebec and Manitoba, shown as third and fourth, are actually fifth and sixth.

From Doug Phillips in Calgary



Near Webb Saskatchewan, Doug Phillips

I woke up at 06:00 this morning to see we had a large dump of snow over night here in Calgary. Gee.. a typical prairie winter... It brought back memories of 40

years ago this week on the Maple Creek Sub in Saskatchewan. That blizzard started on Feb 4 and shut the main line down for over a week. We had two trains plus two snow plows stuck on the Maple Creek sub and one train stuck on the Taber Sub near Purple Springs, Alberta. We did not get the main line open until Feb 12th. I get sick and tired on hearing about 'lake effect' snow while watching what we call here the 'Ontario weather channel' on TV, so thought I would show all what 'Prairie effect' snow looks like. The drifts were packed so hard we used dynamite to open some of the cuts. Blew up the signal lines at the same time!

We ran a plow out to Manyberries on the Stirling sub the following week. Most drifts were five to ten feet high, but one drift was about 20 feet high, but dropped off on the south side just like a big cliff. The plow pushed through with not much problem as the south side was open, but the five feet of snow above the cupola stayed fast, we stopped to clean the snow of the hood and in front of the cupola so we could see again. We went on to Manyberries and turned on the wye with some difficulty. On the return trip the drift was still over hanging the track showing the imprint of the plow from its eastward trip. Wish I had the camera with me on that one. Today that line has been abandoned.

Nova Scotia rail line to have a new owner



A historic rail line between Windsor and Windsor Junction, Nova Scotia will soon have a new owner. The line's history includes being part of the Nova Scotia Railway, the Intercolonial Railway, and the Canadian Government Railways before being leased in 1914 for 99 years to CPR's subsidiary, the Dominion Atlantic Railway (DAR). Under DAR operation, the mainstay of the line was gypsum traffic moving from on line mines to the port of Hantsport. The mainstay of the DAR had been the gypsum traffic, which operated on a short stretch of the line in Windsor while moving from mines located east of Windsor on the former Midland Railway to the port at Hantsport. When the DAR was sold to the Windsor and Hantsport Railway (WHR) in 1994 the lease of the Windsor-Windsor Junction was transferred to it. The closing of the gypsum mines in 2011 resulted in the stoppage of train service over the WHR. CN Rail, as the successor to the Canadian

Government Railway, placed the shuttered Windsor-Windsor Junction trackage up for sale in 2013.

WHRC which is owned by Bob Schmidt from Alexandria, Virginia is in the process of finalizing the purchase over the next few months.

Schmidt said before any trains could use the line, there would be major repairs needed. "I would say it's a six-to-12-month project at a normal pace, just to get the entire 60 miles up and ready to go," he said.

Meantime, a local group, the Uniacke Trails Association is pushing for the line to be converted to a rails-to-trails multi-use trail. They would like the province or municipality to buy the land from CN. (CBC Halifax)

Cando Rail to cease operations on Orangeville Brampton Railway



Orangeville Banner

Cando Rail Services is planning to halt its industrial and tourist operations of the town-owned Orangeville Brampton Railway (OBRY), which operates between a connection with CPR at Streetsville and Orangeville. Cando has operated the line since the town took it over in 2000.

Service provided has been a twice weekly freight operation, delivering resource materials to local manufacturers and a tourist train, The Credit Valley Explorer, one of the Town of Orangeville's largest tourist attractions.

The decision to halt operations on the OBRY is something that the Condo firm has been considering for some time according to Jeff Allen, the firm's general manager of industrial rail services for Eastern Canada and the U.S. He said the town's efforts in recent years have been "instrumental" in delaying that decision.

Orangeville's mayor Jeremy Williams said "The operation provides multiple benefits for our town's employers in addition to helping support our strong tourism sector." The president of the ORDC says the town is attempting to find ways to either lower expenses or increase revenues.

"Currently, other rail service contractors are being considered," he added. "Although fewer industries rely on rail than they once did, it is still an important resource for many of our local industries." (Orangeville Banner via John D. Thompson)

SS Keewatin Seeks A New Port



Sun Times

In 2012, the SS Keewatin, a CPR ship that had sailed between Port McNicoll, ON and Port Arthur / Fort William ON (now Thunder Bay) returned to Port McNicoll, not as a cruise ship, but as a maritime museum. For 58 years, she had carried passengers during the summer months and freight for all of the navigation season.

Retired in 1965, she was saved from scrapping in 1967 by an American who purchased her, towed her to Saugatuk, Mich., and established the ship as a maritime museum. Then, in 2012, Skyline International bought the ship and towed her back to Port McNicoll with the intention of incorporating the Keewatin into a shoreline site which would include constructing more than 1,400 homes, a yacht club, marina, retail shops and entertainment facilities.

However, Skyline ended up doing little with the property and sold it in the spring of 2017 to a partnership led by Toronto-based Milborne Group; the sale did not include the Keewatin.

Eric Conroy, president and CEO of the Friends of the Keewatin, said Skyline and the Friends' group, which leases the historic ship for \$1 a year and operates it as a museum, must now find a new home for the ship. Negotiations have begun with officials in Midland as a possible site, but failing that alternatives include Parry Sound, Collingwood and Owen Sound. (Denis Langlois, Owen Sound Sun Times)

Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre (NORMHC) Honoured with Community Award



Recipients of the Dr. Edward J. Conroy Distinguished Lecture Series and Community Leadership Awards pose with Huntington University Chancellor Emeritus Dr. Edward J. Conroy and Huntington University President and Vice-Chancellor Dr. Kevin McCormick. From left to right: Gerry Lougheed Jr. (Past Chair of the Sudbury Hospice Foundation), John Corsi, Sirio Gregorini, Dr. Edward J. Conroy, Dr. Kevin McCormick, Cody Cacciotti (Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre), Richard Rainville, and Geoffrey Lougheed (Sudbury Food Bank). Sudbury.com

Les récipiendaires des Prix Dr Edward J. Conroy pour leadership communautaire et séries de conférences remarquables posent avec le Dr Edward J. Conroy, recteur émérite de l'université Huntington, et le Dr Kevin McCormick, vice-recteur et président de l'université Huntington. De gauche à droite: Gerry Lougheed Jr. (ex-président de la Sudbury Hospice Foundation), John Corsi, Sirio Gregorini, Dr Edward J. Conroy, Dr Kevin McCormick, Cody Cacciotti (du Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre), Richard Rainville et Geoffrey Lougheed (de la Sudbury Food Bank). Sudbury.com

The Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre was recently honoured in Sudbury, Ontario with a Dr. Edward J. Conroy Community Leadership Award.

The award was established in 2015 to honour Dr. Conroy, a founding member of Huntington University and a strong advocate for numerous community events and causes all across Greater Sudbury.

The museum was recognized for its ongoing commitment to the betterment of the community of Capreol, its unique educational programming as well as its commitment to raising awareness for the importance of organ and tissue donation through its Garden of Life project.

The museum is honoured to have received such a prestigious award and looks forward to continuing its work in the community of Capreol and all across Greater Sudbury. (NORMAC)

Canada's First Elevated Park in St. Thomas



Canada's first elevated park on the former Michigan Central Railway Bridge in St. Thomas, Ontario will appeal to local residents and tourists, the head of the project says. "It's not going to be a place where you just go and walk your dog and back again. It can be so much more, so we are building this park so people can do many things," said Serge Lavoie, president of On Track, a local community group spearheading the project. "We always had a vision that this had to be a park, a hub for recreational activities and a hub for tourism."

On Track St. Thomas has revealed the design of the park that will be created on one of the most iconic pieces of architecture in the St. Thomas region. Modelled after the High Line Park in Manhattan, the project will include a wooden deck, green spaces, sitting areas and larger sections for other types of activities such as yoga classes or other events. Phase one of the project, which would see the construction of half the park, is set to begin. The goal is to have the east section of the park near King Street, including a pedestrian plaza and a ramp connecting to the entrance of the bridge, completed and ready for the public in late 2017, Lavoie said. "We want to have people on the bridge as soon as possible."

Part of the success of this project is that it will integrate into other trail networks, so you can attract people who are hiking, biking, walking, and it's also tied into the oldest part of St. Thomas, so that integrates well with other tourism offerings that we have, such as our heritage-walking tours of the old church area and the courthouse.

First known as the Canada Southern Railway Kettle Creek Bridge, the trestle was completed in February 1872 and carried a single track. In 1883 the trestle was replaced with a double-tracked metal structure, but trains travelling in opposite directions were prohibited



from meeting each other on the structure. The structure was expanded and became the Michigan Central Railroad Bridge in 1930, becoming an important route connecting Chicago, Detroit and New York City.

In 2013, On Track St. Thomas raised \$165,000 to buy the bridge and land below it. (Tempo)

Tearing down of CP's Banff Railway Station Icehouse

CP's plan to demolish the 1910 Banff Railway Station icehouse – believed to be one of the few remaining original refrigerator buildings in Western Canada – has been put on hold following an order from the Town of Banff.

Darren Enns, the Town of Banff's senior planner, said there was no permit in place to demolish the icehouse, but he said the municipality plans to meet with CP in the coming weeks for further discussions. "CP has committed to back away from the demolition and nothing impending is going to happen with that old building."

Salem Woodrow, a spokesperson for CP, said CP was not able to comment at this time. Meanwhile, a Town of Banff statement of significance for the icehouse



indicates it meets Alberta Culture's significance criteria for heritage value as it clearly represents both cultural and architectural value.

The cultural value is attributed to the building's direct association with CPR in Banff and with changes brought to the area as a result of increased growth in tourism and the expansion of Canada's Rocky Mountain Park – Banff National Park's predecessor. The building's architectural significance comes from its utilitarian function as an early refrigerator and as an example of simple early western industrial architecture. (edited from article by Cathy Ellis, Rocky Mountain Outlook)

Ex- British Columbia Electric Railway interurban car 1231 acquired

Ex- British Columbia Electric Railway interurban car 1231 has been acquired by the Fraser Valley Heritage Railway Society and was moved to its new home at Cloverdale, BC, in early November 2017.

The steel-bodied car was one of two interurbans that had previously provided service on the Downtown Historic Railway (DHR) in Vancouver, which ceased operation following the 2011 season after the City of Vancouver withdrew its support. The other car used on that line, wooden-bodied ex-BCER 1207, was donated by its owner to FVRHS in 2015 and moved to Cloverdale in January 2016.

BCER 1231 was removed from the former DHR car barn in Vancouver by a hi-rail vehicle on November 8 and loaded on a low-load trailer for trucking to Cloverdale in an overnight movement. It arrived in the early hours of November 9. With this acquisition, FVRHS now has four of the seven surviving ex-BCER interurban cars, with 1225 and recently restored 1304 rounding out the fleet. Two others are in the Greater Vancouver area - 1220 at Steveston and 1223 at Burnaby Village Museum – and 1235 is in storage at the Canada Science and Technology Museum in Ottawa. (Henry Ewert)

An exterior and interior view of BC Electric car 1231 which was built by St. Louis Car in 1913. The photo was taken inside the Fraser Valley Heritage Railway Society car barn at Surrey, British Columbia. Henry Ewert

Photos de l'intérieur et de l'extérieur du tramway 1231 du BC Electric Railway qui fut fabriqué en 1913, par la St. Louis Car Co. Elles furent prises à l'intérieur de la remise à tramways de la Fraser Valley Heritage Railway Society, à Surrey, Colombie-Britannique. Henry Ewert



COMMUNICATIONS

March/April • mars/avril 2018

Edited by Stephen Wray

CRHA Niagara Division Plaque program

CRHA Niagara Division members gather around the 'Electric Park' plaque on the Niagara St. Catharines & Toronto Railway.

The CRHA Niagara Division Plaque Program, the brain child of Division Past-President Paul Chapman, was originally intended to explain the routing of the Niagara, St. Catharines and Toronto Railway, running

between Port Dalhousie at Lake Ontario at the north end of the Niagara Peninsula, to Niagara Falls in the east, and Port Colborne in the south at Lake Erie. The first plaque, near the junction of the lines stretching to these points, was in Thorold at the former station site. That plaque, at a cost of about \$3500, was funded through the Division's calendar and used railway history book auctions held at our Annual Christmas Party and Annual BBQ.

Mr. Chapman, through discussions with various municipalities about siting of the plaques, noticed the cities were interested in helping fund the plaques, as they are quite attractive and enhance areas around walking trails and downtowns and of course add to the historical interest of the former station locations that they are situated in. With five plaques installed now, we have expanded the program, mostly because of the interest from the municipalities, to include other railroads and locations in Niagara, not just the NS&T. Several of these were funded in part by the city the plaque is in. The most recent of these is the Welland Ship Canal Construction Railway plaque in Port Weller. The cost of half of this plaque was funded by private donations from 3 Division Members.

Note that the unveiling of the plaques is

Programme des plaques de la division Niagara de l'ACHF

Les membres de la division Niagara de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) sont rassemblés autour de la plaque «Electric Park», sur le Niagara St. Catharines & Toronto Railway.

Le programme des plaques de la division Niagara de l'ACHF, qui émane du président sortant de la division, Paul Chapman, était initialement destiné à

expliquer le tracé du chemin de fer Niagara, St. Catharines & Toronto, depuis Port Dalhousie, sur le côté nord de la péninsule de Niagara en bordure du lac Ontario, jusqu'à Niagara Falls à l'est et, au sud, à Port Colborne, sur le lac Érié. La première plaque, près de la jonction des lignes s'étendant jusqu'à ces points, se trouvait à Thorold, sur le site de l'ancienne gare. Cette plaque, au coût d'environ 3500 \$, a été financée par la vente de calendriers de la division et la vente aux enchères de livres d'histoire des chemins de fer qui ont eu lieu lors de notre fête de Noël et de notre BBQ annuel.

Au cours de ses discussions avec diverses municipalités sur l'emplacement des plaques, M. Chapman a noté que les villes étaient intéressées à contribuer à leur financement parce qu'elles étaient très attrayantes et qu'elles embellissaient les espaces autour des sentiers pédestres de leurs centres-villes. Avec cinq plaques déjà installées, nous avons élargi le programme, principalement en raison de l'intérêt manifesté par les municipalités, pour intégrer d'autres chemins de fer et d'autres endroits à travers la région de Niagara, et pas uniquement le NS & T. Plusieurs d'entre elles ont été financées en partie par les villes dans lesquelles elles se trouvent. La plaque la plus récente est celle du Welland Ship Canal Construction Railway, à Port Weller. La moitié du coût de celle-ci a été financée par des



somewhat of a party atmosphere, with coffee and condiments, and presentations, and are well attended by local, Reginal, Provincial and Federal politicians and various local historians.

The CRHA logo is prominently displayed on each plaque.



The Minister of Canadian Heritage, Mélanie Joly, visits Exporail

The Minister of Canadian Heritage, Mélanie Joly, visited Exporail the Canadian Railway Museum in Saint-Constant on Tuesday, February 20, 2018. During her visit, the project for the renewal of the permanent exhibition in the Grand Gallery of the Angus Pavilion at Exporail was reviewed. The Government of Canada is making a major contribution of \$210,000 to this project from the Canada Cultural Spaces Fund (CCSF). This grant will permit Exporail to invest in lighting and display equipment in order to present our collection in more innovative ways. The variety of the proposed themes and related cultural programming will enhance the visitor experience.

The Department of Canadian Heritage reiterated its financial support for Exporail which will enable it to continue to fulfill its mission of preserving and showcasing Canada's railway heritage. In all it does, Exporail, the Canadian Railway Museum has as its mission the promotion of knowledge and understanding of Canadian railway heritage's important contribution to the past, present and future development of Canadian society.

"The Canadian Railway Museum is an example of an institution that combines culture, history and modernity" she said in the presence of the Member of Parliament for La Prairie, Jean-Claude Poissant, the Mayor of Delson, Christian Ouellette, the pro-Mayor of Saint-Constant, Mario Arsenault and executives of Exporail : C. Stephen Cheasley, President of the Canadian Railroad Historical Association (CRHA) and Exporail, Daniel Laurendeau, Vice President of CRHA and Exporail, Nadine Cloutier, Executive Director of Exporail.

Stephen Cheasley, President of Exporail and the CRHA said: "We are very pleased that as Canada celebrates its 150th anniversary, Canadian Heritage is participating with others in the funding of the \$1 million renewal of the exhibition in the Grand Hall of the Angus Pavilion at Exporail, the Canadian Railway Museum in Saint Constant / Delson, Quebec. This will permit the public to learn even

dons privés de trois membres de la division.

Notez qu'il règne souvent une atmosphère de fête lors du dévoilement des plaques, avec présentations, hors d'oeuvre et café, et que ces événements sont très populaires auprès des divers historiens locaux et des politiciens, tant au niveau local et régional qu'au niveau provincial et fédéral.

Le logo de l'ACHF est bien visible sur chacune des plaques.

La ministre du Patrimoine canadien, Mélanie Joly, a fait une visite au musée

La ministre du Patrimoine canadien, Mélanie Joly, a fait une visite au musée ferroviaire Exporail à Saint-Constant, le mardi 20 février 2018. Durant sa visite, le projet de renouvellement de l'exposition permanente dans le Grand hall du pavillon Angus d'Exporail a été passé en revue. Le Gouvernement du Canada fait à ce projet une contribution majeure au montant de 210 000 \$ dans le cadre du programme du Fonds du Canada pour les espaces culturels (FCEC). La subvention permettra à Exporail de se doter d'équipements d'éclairage et de muséographie afin de présenter sa collection de façon plus innovatrice. Dans cette optique, la diversité des thématiques proposées et la programmation culturelle qui s'y rattache permettront d'élargir l'expérience des visiteurs.

Le ministère du Patrimoine canadien a ainsi réitéré son appui financier à Exporail, ce qui lui permettra de continuer à réaliser sa mission de préservation et de mise en valeur du patrimoine ferroviaire canadien. Dans tout ce qu'il fait, Exporail, le musée ferroviaire canadien, a pour mission de promouvoir la connaissance et la compréhension de l'importante contribution du patrimoine ferroviaire au développement passé, présent et futur de la société canadienne.

De gauche à droite: Stephen C. Cheasley (président de l'ACHF), Christian Ouellette (maire de Delson), Mario Arsenault (maire adjoint de Saint-Constant), Mélanie Joly (ministre du Patrimoine canadien), Nadine Cloutier (directrice générale d'Exporail), Daniel Laurendeau (vice-président de l'ACHF) et Jean-Claude Poissant (député fédéral de La Prairie)

«Le musée ferroviaire Exporail est un exemple d'institution qui allie culture, histoire et modernité», a affirmé la Ministre, en présence du député fédéral de La Prairie, Jean-Claude Poissant, du maire de Delson, Christian Ouellette, du maire adjoint de Saint-Constant, Mario Arsenault et des dirigeants d'Exporail : C. Stephen Cheasley, président de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) et d'Exporail, Daniel Laurendeau, vice-président de l'ACHF et d'Exporail et Nadine Cloutier, directrice générale d'Exporail.

M. C. Stephen Cheasley déclara : « Nous sommes très heureux qu'au moment où le Canada célèbre son 150e anniversaire, le ministère du Patrimoine canadien participe avec d'autres au financement total de 1 million de dollars

more about the importance of railways to Canada's past, present and future in exciting and creative ways.”

Mrs. Nadine Cloutier, Executive Director of Exporail and CRHA : “This grant will permit Exporail to invest in lighting and display equipment in order to present our collection in more innovative ways. The diversity of the proposed themes and related cultural programming will enhance our visitor experience.”

Mr Jean-Claude Poissant, MP for La Prairie, says: "I am happy that this renewal of the permanent exhibition will improve the content and visual presentation of the collection. These additions will without doubt increase attendance and diversify the audience which will come to visit this fascinating museum, which is such a point of pride for the region.”



pour le renouvellement de l'exposition du grand hall du pavillon Angus à Exporail, le Musée ferroviaire canadien à Saint-Constant/Delson, au Québec. Cela permettra au public d'en apprendre davantage sur l'importance des chemins de fer dans le passé, le présent et le futur du Canada au moyen de méthodes plus excitantes et créatrices. »

Mme Nadine Cloutier ajouta : « La subvention permettra de doter Exporail d'équipements d'éclairage et de muséographie afin de présenter notre collection de manière plus innovatrice. La diversité des thématiques proposées et la programmation culturelle qui s'y rattache permettront d'élargir l'expérience des visiteurs. »

M. Jean-Claude Poissant déclara : « Je me réjouis du fait que le renouvellement de l'exposition permanente améliorera le contenu et la présentation visuelle de l'exposition. Ces ajouts augmenteront assurément l'achalandage et diversifieront les foules qui viendront visiter ce fascinant Musée qui fait la fierté de notre région. »

From left to right: Stephen C. Cheasley (President of the CRHA), Christian Ouellette (Mayor of Delson), Mario Arsenault (Deputy Mayor of Saint Constant), Mélanie Joly (Minister of Canadian Heritage), Nadine Cloutier (Executive Director of Exporail), Daniel Laurendeau (Vice President of the CRHA), Jean-Claude Poissant (Deputy for La Prairie)

BACK COVER TOP: RDC-2 CP 9197 is westbound on Train 45 at Midway in 1962 on Canadian Pacific's southern main line. (CRHA Archives, Fonds Kemp 694)

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: En 1962, le train numéro 45, constitué du RDC-2 9197 du CP, est en direction ouest, à Midway, sur la voie principale sud de la compagnie en Colombie-Britannique. Archives ACHF, fonds Kemp 694

BACK COVER BOTTOM: Passing Rutland on CN's Okanagan Subdivision, CN RDC-3 D-354 forms Kelowna-Kamloops Jct. Train 694 on June 13, 1963. (Photo by John Rushton)

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Le 13 juin 1963, au passage de Rutland sur la subdivision Okanagan du CN en C.-B., l'autorail RDC-3 D-354 constitue le train no 694 sur le trajet Kelowna-Kamloops Junction. John Rushton

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

