

- Railway Subjects on Canadian Stamps
- Turcot Roundhouse, Engine Crew Careers
- Stan's Photo Gallery
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- Sujets ferroviaires sur les timbres canadiens
- La rotonde de Turcot Carrières de Cheminots
- Les Photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 585 • JULY/JUILLET - AUGUST/AOÛT • 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

- 159** Railway Subjects on Canadian Stamps / *Sujets ferroviaires sur les timbres canadiens*, by / par David R. P. Guay
180 Turcot Roundhouse, Engine Crew Careers / *La rotonde de Turcot Carrières de Cheminots*, by / par Lorne C. Perry
195 Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan*, by / par Stan J. Smaill
205 Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
213 CRHA / ACHF Communications

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 Loiseleur, 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: The operator is hooping up the orders to freight Extra 9120 West at Turcot West in the changeover era from steam to diesel. The 9120 and identical mate were F7 model units built by General Motors Diesel (GMD) in London, Ontario in 1952. These units were from the last batch of F7s manufactured by GMD which bore road numbers 9098-9142. CNR photo, Canada Museum of Science and Technology

PAGE COUVERTURE: À Turcot West, le télégraphiste transmet par cerceau des ordres de marche au train de marchandises Extra 9120 West au cours de la période de transition de la vapeur au diesel. La 9120 et sa jumelle sont des unités de modèle F7 manufacturées par la General Motors Diesel (GMD), à London, Ontario, en 1952. Ces unités firent partie du dernier groupe de F7 construit par GMD et elles reçurent les numéros 9098 à 9142. Photo CNR, Musée des sciences et de la technologie du Canada

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

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

Railway Subjects on Canadian Stamps An Update from 1997

By David R.P. Guay

French version: Bernard-André Genest

The late Fred Angus, long-time editor of Canadian Rail, published a seminal article in January-February 1997 issue no. 456 regarding railway subjects on Canadian stamps. In it, he described two New Brunswick, six Newfoundland, and fifty-four (Dominion of) Canada stamps with direct Canadian railway affiliation or affiliation with noted railroad engineer Sanford Fleming as well as thirteen related Canadian stamped envelopes and four related Canadian postal cards. However, certain Canadian railway-affiliated subjects such as railway-owned hotels, steamships and infrastructure were, for the most part, omitted. In the interim, twenty-five new stamps have been issued which have Canadian railway affiliations. The purpose of this article is to describe and illustrate omitted stamp subjects, as related above, from prior to 1997 and new stamps issued after 1996.

The Table illustrates all known Canadian provincial/colonial/national stamps related to railways. This article will deal with only those stamps indicated by an asterisk (*) in the leftmost column. Railroadiana collectors should realize that a complete collection of these stamps can be obtained at a very reasonable cost, with even the rarest individual stamp costing no more than \$20-30 Canadian.

Newfoundland

Two additional Newfoundland stamps with railway ties were issued on January 3, 1928. The first was a two-cent S.S. Caribou, 9 Hours to Sydney, N.S. stamp, steel-engraved in pale brick red and printed by Thomas De La Rue and Company. The Caribou, built in the Netherlands in 1925 (official number 151660) and powered by a triple-expansion, four-cylinder steam engine with two single-ended boilers, was 266 feet long, 41.3 feet wide and 23.4 feet deep (2,222/1,362 gross/net tons). By this time, the Newfoundland Government Department of Railways had taken over the rail and steamship services of the Reid Newfoundland Company. The Caribou was a fixture on the Port aux Basques to/from Sydney run until October 14, 1942. Despite warnings of lurking German submarines, the vessel sailed on its



Sujets ferroviaires sur les timbres canadiens Mise à jour depuis 1997

Par David R.P. Guay

Version française : Bernard-André Genest

Le regretté Fred Angus, longtemps l'éditeur de Canadian Rail, publiait en janvier-février 1997 (# 456) un article séminal sur les sujets ferroviaires apparaissant sur des timbres canadiens. L'auteur de cet article décrivait deux timbres du Nouveau-Brunswick, six de Terre-Neuve et 54 du (Dominion du) Canada qui étaient reliés directement soit aux chemins de fer soit au célèbre ingénieur ferroviaire Sanford Fleming, de même que treize enveloppes timbrées et quatre cartes postales (du Canada), toutes connexes. Toutefois, certains autres sujets reliés au chemin de fer (hôtels leur appartenant, navires, autres infrastructures) furent, pour la plupart, omis de l'article. Depuis lors, parmi les timbres émis, 25 présentaient des sujets reliés à des chemins de fer canadiens. Le présent article a pour objectif de décrire les timbres omis de l'article d'Angus et ceux qui ont été émis depuis 1997.

Le tableau identifie tous les timbres canadiens connus (coloniaux, provinciaux, nationaux) reliés au chemin de fer mais le présent article ne traitera que de ceux qui sont marqués d'un astérisque (*) dans la colonne de gauche. Les collectionneurs d'artéfacts ferroviaires ont intérêt à savoir qu'une collection complète de ces timbres peut être acquise à un prix raisonnable : en effet, le timbre le plus rare parmi ceux-là ne coûte que de 20 à 30 \$.

Terre-Neuve

Le 3 janvier 1928, Terre-Neuve émettait deux timbres reliés au chemin de fer, qui ne sont pas couverts dans l'article d'Angus : le premier, de 22 ¢, illustre le S. S. Caribou et porte la légende « à Sydney, NS en 9 heures » ; de couleur brique pâle, il était gravé à l'acier et imprimé par Thomas De La Rue & Cie. Construit aux Pays-Bas en 1925, le Caribou était propulsé par un moteur à vapeur à triple expansion, à quatre cylindres, et à deux bouilloires ; de 81 m de longueur, 12,6 m de largeur et 7,1 m de creux, il jaugeait 2 018 tonnes métriques brutes, 1 236 nettes. À cette époque, le ministère des Chemins de fer du gouvernement de Terre-Neuve avait pris le contrôle des services ferroviaires et de navigation de la compagnie Reid Newfoundland ; le Caribou assurait la liaison entre Port-aux-

night run only to be torpedoed by German submarine U-69, 25 miles south of Port aux Basques. The death toll was 137, with 31 of these being crew. Captain Ben Tavenor and his two officer sons were among the dead.

The second stamp was a six-cent Newfoundland Hotel stamp, steel-engraved in deep ultramarine and printed by Thomas De La Rue and Company. This hotel opened as an eight-storey brick structure in 1926, owned and operated by Newfoundland Hotel Facilities Limited. It had been erected on the former site of Fort William, a British military post established in 1697. Between 1939 and 1949, the sixth floor housed the offices and studios of the Broadcasting Corporation of Newfoundland. Ownership of the hotel was transferred to the Canadian National Railways hotel division in 1949 after Confederation. The early 1960s witnessed the renaming of the hotel to the Hotel Newfoundland, consistent with Canadian National's corporate policy towards bilingualism. When the current hotel was built in 1982 on an adjacent site to replace the original one, the latter was demolished.

Canada

In 1951, a series of four stamps were issued to celebrate the centennial of the establishment of the British North American postal administration. The three lower denominations (5 cents) followed the themes of postal services delivered by land, water, and air. The land stamp (Trains of 1851 and 1951) has previously been described in the 1997 Angus article. The water stamp (Ships of 1851 and 1951) has not. This stamp was issued on September 24, 1951, this date coinciding with a stamp exhibition known as CAPEX (Canadian Association of Philatelic Exhibitions). The stamp was based on artwork by George Adrian Cuthbertson, circa 1930 (the S.S. City of Toronto Royal Mail Line), provided courtesy of Canada Steamship Lines, and a photograph by Canadian National Railways. On the upper half was a reproduction of the Canadian National Steamships Prince George, built in Victoria, B.C. in 1948 by Yarrows (official number C179563). At the time of issue, this vessel journeyed between Vancouver, B.C. and Alaska. Steel-engraved in purple by the Canadian Bank Note Company, slightly over five million of these stamps were eventually issued.

On May 16, 1973, an eight-cent stamp was issued in commemoration of the life achievements of the Nova Scotian politician Joseph Howe (1804-1873). It was

Basques et Sydney, NS. Il le fit jusqu'au 14 octobre 1942. Malgré la menace des sous-marins allemands aux aguets, le Caribou continua d'assurer le service, de nuit, jusqu'à ce qu'il soit torpillé par le sous-marin allemand U-69, à 40 km au sud de Port-aux-Basques. Cette tragédie fit 137 morts, dont 31 membres de l'équipage, y inclus le capitaine Tavenor et ses deux officiers.

Le deuxième timbre, de 6 ¢, de couleur ultramarine foncé, gravé à l'acier et imprimé par Thomas De La Rue & Cie, illustre l'hôtel Newfoundland. Cet hôtel, un édifice de huit étages en brique inauguré en 1926, était exploité par la Newfoundland Hotel Facilities Limited.

L'hôtel avait été construit sur le site de Fort William, un poste militaire britannique datant de 1697. Entre 1939 et 1949, son sixième étage logeait les bureaux et studios de la Broadcasting Corporation of Newfoundland. L'hôtel fut transféré à la division des hôtels du Canadien National en 1949, quand Terre-Neuve se joignit à Confédération canadienne. Au début des années 60, conformément à la politique de bilinguisme du CN, le nom de l'hôtel devint : Newfoundland Hotel - Hôtel Terre-Neuve. Quand l'hôtel actuel fut construit en 1982 sur un site adjacent, l'ancien hôtel fut démoli.

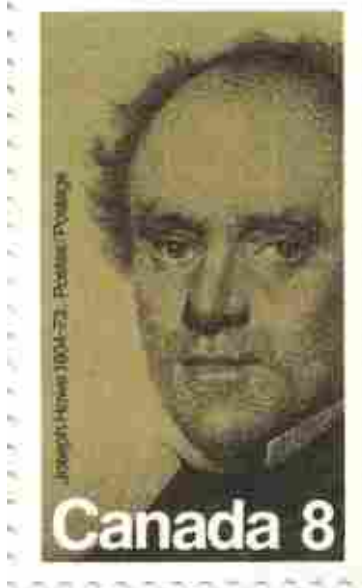
Canada

Le 24 septembre 1951, pour célébrer le centenaire de l'administration postale de l'Amérique du nord britannique, une série de timbres furent émis. Les trois plus petites dénominations (5 ¢) illustraient des livraisons postales par terre, par mer et par air. Le timbre terrestre (trains de 1851 et 1951) était décrit dans l'article d'Angus précité, mais pas le timbre maritime (navires de 1851 et 1951). Sa date d'émission coïncidait avec l'exposition de la CAPEX, l'Association canadienne des expositions philatéliques. Le timbre était basé sur une œuvre de George Adrian Cuthbertson, de 1930 environ, illustrant le S.S. City of Toronto de la Royal Mail Line (œuvre offerte gracieusement par la Canada Steamship Lines) et sur une photographie du Canadien National. La partie supérieure du timbre illustrait le navire Prince George de la Canadian National Steamships, construit à Victoria, BC, en 1948, par Yarrows (officiellement, le # C179563). Lors de l'émission du timbre, ce navire assurait le service entre Vancouver et l'Alaska. Gravé sur acier par la compagnie Canadian Bank Note, de



printed by Ashton-Potter Limited in an offering of 26.19 million stamps. Owner of the Novascotian newspaper, Howe was first elected to office in the provincial assembly in 1836, entered the executive council in 1840, and became speaker of the assembly and collector of excise at Halifax. After the 1847 election, he resigned as provincial secretary in order to devote time to his passion, railways, becoming chief commissioner of the Railway Board. He was a major force in the development of the Nova Scotia Railway, which was begun in 1854, and oversaw completion of lines from Halifax to Windsor and Truro. He also tried unsuccessfully to arrange the building of a railway from Halifax to Quebec. The attainment of this goal would take another generation in the form of the Intercolonial Railway. Resuming as provincial secretary in 1859, he became premier from 1860 to 1863 after the resignation of Premier Young. In 1869, he was elected as a federal member of parliament, becoming secretary of state for the provinces. His last appointment was in 1873, as lieutenant-governor of Nova Scotia, a role he fulfilled for only three weeks before his death.

November 19, 1976 witnessed the issue of a four-stamp, ten-cent- denomination series titled, Ships of Canada, Inland Vessels. One of these vessels was the Athabasca of the Canadian Pacific Railway Great Lakes fleet of three single-propeller sisterships (the other two being the Alberta and Algoma). Built in Scotland at the Glasgow yard of Aiken and Mansel, the vessels steamed to Montreal in 1883 and were cut in half in order to traverse the St. Lawrence and Welland canals. After being rejoined in Buffalo, N.Y., they steamed for Owen Sound, arriving in May 1884. The first lakerees with electric lights, these passenger and freight vessels carried the federal troops who had crushed the Riel Rebellion home to eastern Canada in 1885. The Athabasca (official number C85764) was 262 feet long, 38.2 feet wide and 23.3 feet deep (2,269/1,514 gross/net tons) and equipped with a two-cylinder engine (35- and 70-inch piston diameters, 48-inch stroke, 1700 HP) and two boilers (125 PSI) manufactured by David Rowan. Lengthened in 1910 to 298.8 feet and repowered with a new triple-expansion engine and two forced draft scotch boilers at Western Dry Dock in Port Arthur in 1913, she would remain in the Canadian Pacific fleet until 1947 when she was sold for scrap to the Steel Company of Canada. This stamp was



couleur pourpre, ce timbre fut produit à près de 5 millions d'exemplaires.

Le 16 mai 1973, un timbre de 8 ¢ fut émis pour commémorer les réalisations du politicien néo-écossais Joseph Howe (1804-1873). Il fut imprimé par Ashton-Potter Limited et on en vendit 26,19 millions. Propriétaire du journal Novascotian, Howe fut d'abord élu à l'Assemblée provinciale de la Nouvelle-Écosse en 1836 et il entra à son Conseil exécutif en 1840. Il devint orateur de cette Assemblée et collecteur de la taxe d'excise à Halifax. Après l'élection de 1847, il démissionna du poste de secrétaire provincial pour s'adonner à sa passion, le chemin de fer : il devint Commissaire du Railway Board. Il fut un acteur majeur du développement du Nova Scotia Railway, inauguré en 1854, et il supervisa

l'achèvement de sa ligne d'Halifax à Windsor et Truro. Il tenta aussi, sans y réussir, d'organiser la construction d'un chemin de fer d'Halifax à Québec : il fallut une autre génération pour y arriver avec le Chemin de fer Intercolonial. Redevenant secrétaire provincial en 1859, Howe fut premier ministre de 1860 à 1863, après la démission du premier ministre Young. En 1869, il fut élu député fédéral et devint secrétaire d'État pour les provinces. Son dernier mandat fut à titre de Lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse, poste qu'il n'occupa que trois semaines avant son décès.

Le 19 novembre 1976 fut émise une série de quatre timbres de 10 ¢ portant sur les navires du Canada. L'un de ces navires était l'Athabasca de la flotte des Grands Lacs du Canadien Pacifique, un des trois navires à hélice simple (les autres étant l'Alberta et l'Algoma). Construits en Écosse, au chantier de Glasgow de la Aiken and Mansel, ces navires furent livrés à Montréal en 1883 ; ils y furent coupés en deux pour franchir les



canaux Saint-Laurent et Welland. Après que leurs moitiés aient été rassemblés à Buffalo, NY, ils partirent pour Owen Sound, y arrivant en mai 1884. Premiers laquiers muni d'éclairage électrique, ces navires transportaient marchandises et passagers ; notamment, ils ramenèrent chez eux dans l'est du pays les troupes fédérales qui avaient défait celles de Louis Riel en 1885. L'Athabasca (officiellement, le # C85764) mesurait 80 m de longueur, 11,6 m de largeur et 7,1 m creux ; il jaugeait 2058 tonnes métriques brutes et 1373 nettes. Équipé d'un moteur à deux cylindres (pistons de 35 et 70 pouces, course de 48

printed with a combination of one-colour steel engraving and nine-color lithography, faithfully reproducing the delicate line work of artist Tom Bjarnason and the details of the hull and rigging. Printed by Canadian Bank Note Company, slightly over six million of these stamps were issued.

Two seventeen-cent stamps to commemorate the 75th anniversary of the creation of the provinces of Saskatchewan and Alberta by division of the Northwest Territories were issued on August 27, 1980. Based on aerial photographs taken by George Hunter, they were designed to emphasize the sweep of the great plains from Manitoba to the Rocky Mountains. The railway lines are visible on both stamps on careful inspection, especially so on the Saskatchewan stamp due to the presence of three grain elevator complexes. Printed by Ashton-Potter Limited, approximately twenty-four million of each of these stamps were issued.



On September 8, 1981, a seventeen-cent stamp was issued celebrating the centennial of the birth of Aaron Mosher (1881-1959), a major force in the establishment of labour unions in Canada. By 1903, he was working for the Intercolonial Railway in Halifax and, in 1907, led a strike for better pay and working conditions. In 1908, at Moncton, Mosher founded and became Grand President of the Canadian Brotherhood of Railway Employees, the largest transportation union and largest non-international union in Canada. He constantly battled against communist influences, strong competition from international unions, and attempts by some railways to fire union activists. In 1927, he founded the All-Canadian Congress of Labour (a group of Canadian unions), becoming its first and only president. In 1940, the latter joined with the Canadian branches of the Congress of Industrial Organizations (C.I.O.) to form the Canadian Congress of Labour. Mosher served as its president until



po.) de 1700 hp et de deux bouilloires (de 125 psi), fabriqué par David Rowan. En 1910, l'Athabasca fut allongé à 91 m et, en 1913, équipée d'un nouveau moteur, à triple expansion et à deux bouilloires à air forcé, à la cale sèche de Port Arthur. Ce navire fit partie de la flotte du Canadien Pacifique jusqu'en 1947 et il fut alors vendu pour la ferraille à la Steel Company of Canada. Le timbre fut imprimé comme une combinaison de gravure sur acier d'une seule couleur et d'une lithographie de 9 couleurs, de façon à reproduire fidèlement le tracé délicat de l'artiste Tom Bjarnason ainsi que les détails de la coque et du gréement. Un peu plus de 6 millions d'exemplaires de ce timbre, imprimé par la compagnie Canadian Bank Note, furent produits.

Le 27 août 1980, deux timbres de 17 ¢ furent émis, pour commémorer le 75^e anniversaire de la création des provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta, suite à la division des Territoires du Nord-Ouest. Basés sur des photographies aériennes prises par George Hunter, ces timbres furent conçus pour faire ressortir les vastes étendues des grandes plaines canadiennes, du Manitoba aux Rocheuses. Un examen attentif permet de discerner les lignes de chemin de fer, surtout sur le timbre de la Saskatchewan, où l'on distingue trois élévateurs à grain. Environ 24 millions d'exemplaires de ce timbre, imprimé par Ashton-Potter Limited, furent émis.

Le 8 septembre 1981, un timbre de 17 ¢ fut émis pour célébrer le centenaire de l'anniversaire de naissance d'Aaron Mosher (1881-1959), un acteur important de l'établissement de syndicats ouvriers au Canada (Premier jour d'émission, voir # 6, ou illustration 8). En 1903, Mosher travaillait pour le Chemin de fer Intercolonial à Halifax et, en 1907, il dirigea une grève pour obtenir de meilleurs salaires et conditions de travail. En 1908, à Moncton, Mosher fonda et présida la Canadian Brotherhood of Railway Employees, le plus grand syndicat d'employés du transport et le plus grand syndicat canadien non international. Il se battit constamment contre les influences communistes, l'importante concurrence des syndicats internationaux et les efforts des chemins de fer pour congédier les leaders syndicaux. En 1927, Mosher fonda le All-Canadian Congress of Labour (un regroupement de syndicats canadiens), devenant son premier et seul président. En 1940, ce groupe se joignit aux branches canadiennes du Congress of Industrial Organizations (C.I.O.) pour former le Congrès du travail du Canada. Mosher en fut le président jusqu'en 1956. Il fut décoré Commander de l'Ordre de l'Empire britannique pour son travail au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Le timbre, créé par Roger Hill et imprimé par Ashton-Potter Limited, illustre Mosher entouré de deux cheminots ; 22 millions d'exemplaires furent émis.

Le 29 juin 1984, Postes Canada émit une série de

1956. He was awarded the Commander of the Order of the British Empire (C.B.E.) for his work in World War II. The stamp, created by Roger Hill, features a portrait of Mosher framed with two railway workers. Printed by Ashton-Potter Limited, twenty-two million of these stamps were issued.

In 1984, Canada Post issued a series of thirty-two-cent stamps titled, Canada Day, Paintings by J.P. Lemieux. One of these featured the skyline of Toronto with a prominent CN Tower (titled Canada Day, Ontario). At the time of issue, it was the world's tallest building and free-standing structure at just over 553 meters tall, crowned with sophisticated communication equipment. Built by the Canadian National Railway and opened in 1976, its ownership was transferred to the Canada Lands Company, a Crown corporation, prior to the railway's privatization in 1995. In 1995, it was declared one of the modern Seven Wonders of the World by the American Society of Civil Engineers. Issued on June 29, 1984, eventually 4.6 million of these stamps would be sold (printer: Canadian Bank Note Company).

In 1987, a two-stamp, thirty-six cent denomination series titled Steamships was offered on July 20. At that time the Princess Marguerite was still operating. Part of the Canadian Pacific's British Columbia Coastal Steamships (B.C.C.S.S.) fleet, it was the last classical B.C. coastal steamer built (by Fairfield Ship Building and Engineering, Govan, Scotland), being launched in 1949. The Princess Marguerite (official number C190660) was

timbres de 32 ¢ sous le thème Journée du Canada. L'un de ces timbres (Journée du Canada : Ontario) illustre un panorama de Toronto mettant en évidence la tour du CN. Au moment de l'émission, cette tour, haute de 553 m, était l'édifice autoportant le plus haut du monde, couronné d'équipements de communication sophistiqués. Construite par le Canadien Nationale et inaugurée en 1976, la tour du CN fut transférée à la Société immobilière du Canada, une société de la Couronne, avant que le chemin de fer ne soit privatisé en 1995. Cette année-là, la tour fut nommée l'une des Sept merveilles du monde moderne par l'Association américaine des ingénieurs civils (ASCE). Imprimés par la compagnie Canadian Bank Note, ces timbres furent produits à 4,6 millions d'exemplaires.

Le 20 juin 1987, une série de deux timbres de 36 ¢ intitulée Navires fut émise. À ce moment-là, le Princess Marguerite, illustré, était toujours en opération ; il faisait partie de la flotte côtière (British Columbia Coastal Steamships : B.C.C.S.S.) du Canadien Pacifique. C'était le dernier des caboteurs à vapeur classiques de la Colombie-Britannique. Construit par la Fairfield Ship Building and Engineering de Govan en Écosse, il fut lancé en 1949. Le Princess Marguerite (officiellement, # C190660) mesurait 108,5 m de longueur, 17,1 m de largeur et 4,9 m de creux, jaugeant 5362 tonnes métriques brutes. La motorisation comprenait deux groupes turboélectriques à vapeur. Ce navire desservait surtout une liaison triangulaire entre Vancouver, Victoria et Seattle, WA. Ce timbre était basé sur une peinture du designer Douglas Champion. On note que les cheminées ne montrent pas les couleurs ni le drapeau à damier rouge et blanc de la B.C.C.S.S. Éventuellement, 7,6 millions de ces timbres furent émis (imprimeur : Canadian Bank Note Company).

Le 14 juin 1993, un timbre de 43 ¢, de la série sur les hôtels historiques, fut émis il illustrait l'hôtel Banff Springs. Il fut présenté dans l'article



356 feet long, 56 feet wide, and 16 feet deep (5,911 gross tons) and powered by two turbo-electric steam turbines. She was principally involved in the triangle service between Vancouver, Victoria, and Seattle, WA. This stamp was based on a painting by designer Douglas Champion. Note that the funnels do not sport the colours or the red-and-white chequered houseflag of the B.C.C.S.S. Eventually, 7.6 million of these stamps were issued (printer: Canadian Bank Note Company).

The Banff Springs Hotel forty-three-cent stamp from the Historic Hotels series, offered on June 14, 1993, was covered in the 1997 Angus article since it illustrated an F-unit diesel-led train. However, four other Canadian Pacific-owned hotels constituted the balance of the series: the Algonquin, Chateau Frontenac, Empress, and Royal York hotels. All were issued in runs of three million stamps each (printed by Ashton-Potter Limited) and were based on illustrations by Heather Price. The Algonquin, in St. Andrews, N.B., built in 1889 by American owners and purchased by the C.P.R. in 1903, was famous for its golf links and healthy climate ('free from hay fever'). The Chateau Frontenac in Quebec City was opened on December 21, 1893 on the former site of the seventeenth-century chateau of Governor Frontenac of New France. Conceived by William Van Horne and designed by architect Bruce Price, the Chateau embodied French-Canadian architecture with its sheet metal roof, small gables, highly-artistic woodwork, and impressive stonework. The Empress, designed by Francis Rattenbury, opened in 1908 on reclaimed swampland overlooking Victoria's inner harbor. When the Royal York opened in Toronto in 1929, it was the largest hotel in the British Empire as well as the last luxury C.P.R. hotel built. It sits on the former site of the Queen's Hotel, the former party headquarters of Sir John A. MacDonald as well as the first hotel in Canada with a passenger elevator, running water in every room, and en-suite bathtubs!

In 1995, in a series of five forty-three-cent stamps titled *Golf in Canada*, the Banff Springs Golf Club was represented. This series commemorated the centennial of golf in Canada (both the Royal Canadian Golf Association and the Canadian Amateur Golf Championship). These stamps were issued on June 6 in an offering of three million stamps each (printer: Ashton-Potter Limited). The Banff Springs Golf Club is part of the Banff Springs Hotel, built in 1888 by the C.P.R. To replace the original makeshift course, the C.P.R. contracted with Stanley Thompson to create an eighteen-hole course superior to those at other North

d'Angus, car il montrait aussi un train tracté par une locomotive diesel de type F. Mais quatre autres hôtels du Canadien Pacifique font aussi partie de cette série : l'Algonquin, le Château Frontenac, l'hôtel Empress et le Royal York. Ces timbres, basés sur des illustrations d'Heather Price et imprimés par Ashton-Potter Limited, furent émis à 3 millions d'exemplaires chacun. L'Algonquin, construit à St. Andrews, NB en 1889 par des propriétaires américains et acheté par le Canadien Pacifique en 1903, était connu pour ses terrains de golf et

son climat (ici, pas de rhume des foins). Le Château Frontenac à Québec fut inauguré le 21 décembre 1893 sur le site du palais (du XVII^e siècle) du Gouverneur Frontenac de la Nouvelle-France. Imaginé par William Van Horne et conçu par l'architecte Bruce Price, le Château exprime l'architecture canadienne-française par son toit de tôle, ses petits pignons, ses fines boiseries et sa maçonnerie impressionnante. L'Empress, conçu par Francis Rattenbury fut construit en 1908 sur des marais asséchés offrant une vue sur le port interne de Victoria. Quand le Royal York ouvrit à Toronto en 1929, c'était le plus gros hôtel de l'Empire britannique ; ce fut aussi le dernier hôtel de luxe du Canadien Pacifique ; il est construit sur le site de l'ancien hôtel Queen's, qui servit de quartier général au parti de Sir John A. MacDonald et fut aussi le premier hôtel canadien offrant un ascenseur, de l'eau courante dans chaque chambre et des baignoires dans les suites.

Le 6 juin 1995, dans une série de timbres de 43 ¢ sur le golf au Canada, le club de golf de l'hôtel Banff Springs est représenté. Cette série commémorait le centenaire du golf au pays (anniversaires de la Royal Canadian Golf Association et du championnat canadien amateur). Ces timbres, imprimés par Ashton-Potter Limited, furent émis à 3 millions d'exemplaires chacun. Le club de golf de l'hôtel

Banff Springs fait partie de cet hôtel construit en 1888 par le Canadien Pacifique pour remplacer le terrain de fortune construit à l'origine. Le CP demanda à Stanley Thompson de créer un 18-trous supérieur à ceux de toute autre station touristique ; inauguré en 1929, il est complété par un 9-trous adjacent créé par Bill Robinson et ouvert en 1989. Le timbre est basé sur une photo de Michael Rafelson.

Le 17 mars 2000, deux timbres de 46 ¢ reliés au chemin de fer furent émis dans le cadre de la collection du Millénaire sur les merveilles du génie et de la technologie : les tunnels en spirale du col Rogers (en Colombie-Britannique) et la tour du CN. Ces deux timbres, imprimés par Ashton-Potter Canada Limited, furent émis à raison



American resorts. It opened in 1929. It is complemented by an adjoining nine-hole course created by Bill Robinson and opened in 1989. The stamp design is based on a photograph by Michael Rafelson.

Two railway-related forty-six-cent stamps were issued on March 17, 2000, as part of the series The Millennium Collection: Engineering and Technical Marvels: the Rogers Pass Spiral Tunnel and the CN Tower. Both were issued in offerings of one million stamps each (printer: Ashton-Potter Canada Limited). The Rogers Pass Spiral Tunnel stamp was based on photographs from the Vancouver Public Library, C.P.R. Archives, and Glenbow Museum while the CN Tower stamp was based on a photograph from the National Archives of Canada and line drawings from N.C.K. Engineering. The Spiral Tunnels are 1882 meters (1.2 miles) in combined length through avalanche-prone Rogers Pass in British Columbia. The CN Tower has been discussed previously.

In a series of ten stamps titled Tourist Attractions, issued as five stamps on May 11, 2001 and five additional stamps on June 1, 2002, one historic railway hotel (the Chateau Laurier) and two scenic railways (the White Pass and Yukon Route and the Algoma Central Railway's Agawa Canyon) were represented. These were issued as \$1.05 and 60 cent denominations in 2001 and 65 cents in 2002, respectively. Although the subject matter of the stamp illustrating the Chateau Laurier was the Canadian Tulip Festival, the hotel was reasonably prominent in the background. Built by the Grand Trunk Railway in the French Gothic Chateausque style between 1909 and 1912 to complement the nearby Parliament Buildings, the hotel passed into Canadian National Railways ownership in 1923 and Canadian Pacific Hotels (later Fairmont Hotels) ownership in 1988. This stamp was designed by Bradbury Designs, based on a photograph by Malak Karsh and printed by the Canadian Bank Note Company in an offering of 3.75 million stamps. The White Pass and Yukon Route stamp, with an offering of 3.75 million stamps (printer: Canadian Bank Note Company), was based on a photograph by Paul Astring while the Agawa Canyon stamp, with an offering of



d'un million d'exemplaires chacun. Le timbre illustrant les tunnels est basé sur des photographies de la bibliothèque publique de Vancouver, des archives du CP et du musée Glenbow, tandis que le timbre illustrant la tour est basé sur une photo des Archives nationales du Canada et des dessins de N.C.K. Engineering. Les tunnels en spirale ont une longueur combinée de 1 882 m à travers le col Rogers, qui est exposé aux avalanches. On a discuté plus haut de la tour du CN.

Dans une série de dix timbres sur les attractions touristiques (5 émis le 11 mai 2001 et 5, le 1er juin 2002), un hôtel historique (le Château Laurier) et deux chemins de fer touristiques (le White Pass and Yukon et l'Algoma Central) sont représentés ces derniers furent émis en dénominations de 1,05 \$ et de 60 ¢ en 2002, respectivement. Même si le timbre sur le Château Laurier illustre le Festival canadien des tulipes, on voit bien l'hôtel en arrière-plan. Construit par le Grand Tronc entre 1909 et 1912, dans le style Château gothique français, comme complément aux édifices du Parlement, l'hôtel passa aux mains du Canadien National en 1923 puis aux Hôtels du Canadien Pacifique (par la suite, Hôtels Fairmont) en 1988. Ce timbre fut conçu par Bradbury Designs, à partir d'une photo de Malak Karsh, imprimé par la compagnie Canadian Bank Note et émis à 3,75 millions d'exemplaires. Émis aussi à 3,75 millions d'exemplaires, le timbre sur le White Pass and Yukon, imprimé par la compagnie Canadian Bank Note, est basé sur une photo de Paul Astring, tandis que le timbre illustrant le canyon Agawa, émis à 1,25 million d'exemplaires, et imprimé aussi par la Canadian Bank Note est basé sur une photo de Michael Rafelson. Le Chemin de fer du White Pass and Yukon, à voie étroite (914 mm) est un chemin de fer emblématique de la Ruée vers l'or reliant Skagway, Alaska et Whitehorse, Territoire du Yukon. Son trajet de 176 km comporte les pentes les plus raides au Canada, jusqu'à 3,9 %. Aujourd'hui, il n'est plus exploité que pour le tourisme, sur les premiers 108 km à partir de Skagway. L'Algoma Central, maintenant propriété du Canadien National, parcourt le territoire sauvage du nord de l'Ontario, sur

1.25 million stamps (printer: Canadian Bank Note Company) was based on a photograph by Michael Rafelson. The White Pass and Yukon Route is the iconic three-foot 'gold rush' narrow-gauge railway between Skagway, Alaska and Whitehorse, Y.T. Its 176 kilometres exhibit the steepest grades in Canada, up to 3.9 percent. Today, it is exclusively a tourist road over the first 108 kilometres out of Skagway. The Algoma Central, now owned by Canadian National, runs through pristine northern Ontario Canadian Shield wilderness north of Sault Sainte Marie, ON. It is famous for its year-around tourist excursions to the Agawa Canyon and beyond.

A new Sanford Fleming forty-eight-cent stamp was issued on October 31, 2002 as part of the series Communication Technology, in an offering of 2.5 million stamps (printer: Lowe-Martin Company). The stamp design was based on illustrations by Bonnie Ross and William James Topley and a photograph by Charles Bradbury. It is included here based on Fleming's extraordinary railway career. The stamp commemorates the October 31, 1902 opening of the Pacific cable station at Bamfield, B.C. on the west coast of Vancouver Island. In 1879, Fleming had proposed an expanded 'all-British' telegraph route from Canada to Australia and New Zealand. Eventually, construction began at Bamfield, B.C., extending to Fanning Island, Fiji, Norfolk Island, Southport (Australia) and Auckland (New Zealand). The stamp is composed of a portrait of Fleming, surrounded by the cable ship Iris at Bamfield and his signature. The red line on the stamp signifies the 'all-red' British Empire cable route. A complementary stamp illustrates Marconi and the Atlantic cable.

On March 30, 2004, a series of four forty-nine-cent stamps were issued (in offerings of 1.25 million stamps each; printer: Canadian Bank Note Company), commemorating the fiftieth anniversary of the opening of Canada's first subway in Toronto. The series was titled Urban Transit, Light Rail and featured the Toronto Transit Commission; the TransLink, SkyTrain, Millenium Line in Vancouver; Societe de transport de Montreal (Metro); and Calgary Transit (C Train). All were based on photographs by Andrew Leyerle. The photographer went to the service yards where profile photos were taken with similar lighting in each location. The perception of speed was subsequently digitally mastered. The sense of motion was enhanced by the layout of the four stamps in a vertical strip. This enhanced

le Bouclier canadien, au nord de Sault-Sainte-Marie, ON ; il est réputé pour ses excursions touristiques, à l'année longue, vers le canyon Agawa et au-delà.

Le 31 octobre 2002, dans le cadre de la série sur les technologies de communication, un nouveau timbre à l'effigie de Sanford Fleming, de 48 ¢, fut émis à 2,5 millions d'exemplaires, imprimés Lowe-Martin Company. Ce timbre est basé sur des illustrations de Bonnie Ross et William James Topley et une photo de Charles Bradbury. On le mentionne ici à cause de l'extraordinaire carrière ferroviaire de Fleming. Ce timbre commémore l'ouverture, le 31 octobre 1902, de la station du Câble transpacifique à Bamfield, BC, sur la côte ouest de l'île de Vancouver. En 1879, Fleming avait proposé un réseau de télégraphie britannique étendu du Canada à l'Australie et à la Nouvelle-Zélande. Éventuellement, sa construction débuta à Bamfield, vers les îles Fanning, Fiji, Norfolk, jusqu'à Southport (Australie) et Auckland (Nouvelle-Zélande). Le timbre comporte un portrait de Fleming, à Bamfield, entouré du navire Iris qui posa le câble et de sa signature. La ligne rouge sur le timbre fait référence au tracé (tout-rouge) du câble de l'Empire. Un timbre complémentaire illustre Marconi et le câble transatlantique.

Le 30 mars 2004, une série de quatre timbres de 49 ¢ fut émise à raison de 1,25 million d'exemplaires, imprimés par la compagnie Canadian Bank Note. Ils commémoraient le 50e anniversaire de l'inauguration du premier métro canadien, à Toronto. Sous le thème du transport en commun urbain, la série mettait en vedette le métro de la Toronto Transit Commission ; le SkyTrain de la ligne Millenium de TransLink à Vancouver ; le métro de la Société de transport de Montréal ; le C-Train de la Calgary Transit. Ces illustrations étaient toutes basées sur des photos d'Andrew Leyerle. Le photographe avait pris ces photos dans leurs garages respectifs pour obtenir des éclairages équivalents. L'effet de vitesse fut ensuite produit par numérisation. L'impression de mouvement fut accentuée par l'impression des timbres sur une languette verticale. Ceci accentuait aussi la continuité, mais c'était difficile à produire. Les images devaient être parfaitement alignées sur les côtés parce que les timbres étaient imprimés en feuillets de 16 (quatre languettes verticales attachées côte à côte). En regardant l'ensemble d'un feuillet, les 16 trains paraissent être continus, ce qui donne une impression de mouvement rapide et d'activité de multiples trains, une caractéristique des lignes de banlieue.

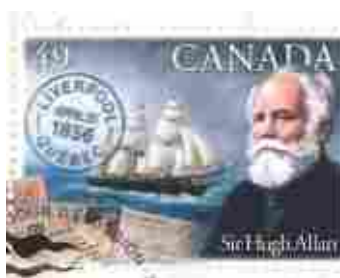


horizontal continuity but was difficult to produce. The images had to be aligned perfectly along the sides since the stamps were printed in panes of 16 stamps (i.e., four vertical strips attached horizontally). Viewing a pane as a whole, the 16 trains appear to be continuous, achieving a sense of rapid movement and multiple-train activity characteristic of commuter lines. Each stamp had three bands: two bands depicting trains in motion and one depicting a stationary train with commuters entraining/detraining and with names of selected stations reproduced in micro type. To produce the latter, the photographer visited actual stations, taking many photos in order to capture appropriate images with people in them.

Also issued in 2004 was the forty-nine-cent stamp commemorating the role of Hugh Allan in the nineteenth century milestone of fast, scheduled transatlantic postal services. Based on an illustration by Bonnie Ross, this stamp was issued on May 28, 2004 in an offering of two million stamps (printer: Lowe-Martin Company). The stamp's design included a portrait of Allan in popular, formalized period style; photographs of actual letters from trans-Atlantic voyages filling the lower portion of the frame and an image of the Allan Line's steamship *North American* en route with a Liverpool postal cancellation. These stamps were part of Canada Post's first issue of self-adhesive stamps. The importance of Hugh Allan to Canadian railroading centres around two issues:

- He was a partner in the first syndicate to attempt to build a Canadian trans-continental railway, although it failed and precipitated the infamous Pacific Scandal which brought down the Tory government and
- The Allan Line formed the initial nucleus of the Canadian Pacific's Atlantic fleet when purchased by the CPR in 1910 (along with the Beaver Line purchased in 1903 from Elder Dempster & Company).

On May 3, 2007, fifty-two-cent (domestic) and \$1.55 (international) stamps were issued to celebrate the 150th birthday of the nation's capital, Ottawa. The design used two images to create a sense of Ottawa 'then' and 'now', with the Chateau Laurier represented in the background. A contemporary photograph of the Parliament Buildings (and the Chateau) showed Ottawa 'now' while an image showing a lumbermen's regatta showed the Ottawa of 1860 (latter was taken from an engraving of a drawing by G.H. Andrews made in 1860).



Chaque timbre comporte trois parties en forme de bande : deux illustrent les trains en mouvement ; la troisième illustre un train à l'arrêt, avec des passagers qui en montent et en descendent et, en tout petits caractères, le nom de la station ; pour ce faire, le photographe visita diverses stations et en prit plusieurs photos en action pour en capturer l'atmosphère.

Le 28 mai 2004 vit l'émission d'un timbre de 49 ¢ commémorant le rôle de Hugh Allan dans le développement, au XIXe siècle, de services postaux transatlantiques rapides. Basé sur une illustration de Bonnie Ross, ce timbre fut imprimé par la Lowe-Martin Company à 2 millions d'exemplaires. Le timbre présente un portrait de Hugh Allan en tenue d'époque ; au bas, des photos de lettres expédiées outre-Atlantique et une image du *North American* en route, avec une oblitération de Liverpool. Ces timbres font partie des premières séries de timbres autocollants de Postes Canada. Hugh Allan est important dans l'histoire ferroviaire canadienne à deux titres. Il était un des associés du premier syndicat qui a tenté de construire un chemin de fer canadien transcontinental ; faute de réussir, ce projet précipita le fameux scandale du Pacifique qui fit tomber le gouvernement Tory. Les lignes Allan Line formèrent le premier noyau de la flotte atlantique du Canadien Pacifique lorsque celui-ci les acheta en 1910 après que celui-ci eut acheté la ligne Beaver en 1903 d'Elder Dempster & Company.

Le 3 mai 2007, des timbres de 52 ¢ et 1,55 \$ furent émis pour célébrer le 150e anniversaire de la capitale canadienne, Ottawa. Le concept du timbre est basé sur deux images visant à faire ressortir l'Ottawa d'autrefois et celui d'aujourd'hui, avec le Chateau Laurier en arrière-plan. Une photo contemporaine des édifices du Parlement (et du Chateau) illustre l'aujourd'hui tandis qu'une régates de bûcherons (tirée d'une gravure de G.H. Andrews datant de 1860) évoque l'Ottawa d'autrefois. Le contraste fut accentué par l'emploi de couleurs vives d'été pour l'aujourd'hui et de tons de sépia pour l'autrefois. Ces timbres, conçus par Neville Smith, furent imprimés par la Lowe-Martin Company à 24,3 et 0,3 millions d'exemplaires, respectivement.

Le 15 octobre 2008, un timbre de 56 ¢ fut émis à 1,5 million d'exemplaires, pour célébrer le XIIe Sommet de la Francophonie, à Québec. En 1970, le Canada avait été un membre fondateur de l'Agence de coopération culturelle et technique (ACCT), une organisation internationale

The contrast was enhanced through the use of bright summer colours for the 'now' image and muted, sepia tones for the 'then' image. Designed by Neville Smith and printed by the Lowe-Martin Company, the fifty-two-cent and \$1.55 stamps were issued in offerings of 24.3 million and 300,000 stamps, respectively.

On October 15, 2008, a fifty-six-cent stamp was issued in an offering of 1.5 million stamps, celebrating the XII Meeting of Francophone Nations in Quebec City. In 1970, Canada was a founding member of l'Agence de coopération culturelle et technique (A.C.C.T.), an international organization spearheaded by four nations: Senegal, Tunisia, Nigeria, and Cambodia. The A.C.C.T. was united by a shared desire to protect and preserve French language and culture while increasing cooperation between member nations. In 2005, the organization was renamed the Organisation internationale de la Francophonie (O.I.F.), having fifty-five member nations and thirteen observer nations in 2008. The O.I.F. meets every two years. The stamp featured a striking photograph of Quebec City, with a prominent Chateau Frontenac, with rich magentas and oranges worked into the background – colours inspired by the Société du 400e anniversaire de Québec's campaign colours. The names of participating nations are listed across the top of the frame, emphasizing the international aspect. The photograph on which the design was based was taken by Marc-André Grenier and Canadian Book Note Company was the printer.

Six years would elapse before the issuance of another railway-related stamp on May 2, 2014. A series of five Permanent domestic-rate stamps was



pilotée par quatre pays : le Sénégal, la Tunisie, le Niger et le Cambodge. Les membres de l'ACCT partageaient leur volonté de protéger et préserver la langue et la culture françaises, tout en intensifiant les échanges entre eux. En 2005, l'ACCT devint l'Organisation internationale de la

Francophonie (O.I.F.) et, en 2008, celle-ci regroupait 55 pays membres et 13 gouvernements observateurs. L'O.I.F. tient un Sommet tous les deux ans. Le timbre présente une photo remarquable de la ville de Québec, mettant en évidence le Château Frontenac, avec de riches

tons de magenta et d'orangé en arrière-plan – des couleurs inspirées par les couleurs de la campagne de la Société du 400e anniversaire de Québec. Les noms des pays participants sont inscrits en haut du timbre, pour faire ressortir l'aspect international. Le timbre est basé sur une photo de Marc-André Grenier et imprimé par la compagnie Canadian Book Note.

Six ans s'écoulèrent avant l'émission d'un autre timbre relié au chemin de fer, le 2 mai 2014. Une série de

cinq timbres permanents pour usage national fut émise, en volume de 630,000 chacun, pour célébrer le 75e anniversaire de l'Office national du film du Canada. L'un de ces timbres présente le Railrodder, une comédie muette hilarante de 24 minutes (datant de 1965), dirigée par Gerald Potterton et mettant en vedette le comédien du cinéma muet Buster Keaton (disponible sur You Tube). Keaton traverse le Canada de l'est à l'ouest sur une draisine Fairmont du Canadien National et vit de nombreuses aventures loufoques. Le film n'est pas une comédie muette conventionnelle (il comporte des effets et une trame sonores) et il était en couleurs (et non en noir et blanc). Ce fut

issued, in an offering of 630,000 of each, celebrating the seventy-fifth anniversary of the National Film Board of Canada. One of these stamps featured *The Railrodder*, a hilarious 24-minute-long silent comedy from 1965, directed by Gerald Potterton and starring legendary film star of the silent era, Buster Keaton (available on YouTube). Keaton makes a trans-Canada journey from east to west on a Canadian National Fairmont speeder, with plenty of hijinks on the way. The film was not a traditional silent film as there was background music and sound effects and it was in colour, not black-and-white. It was one of Keaton's last films. Designed by Louis Gagnon, the stamp was printed by Canadian Bank Note Company.

In the same month, Canada Post released only the second-ever stamp (after 2012's *Titanic*) marking a tragedy: a commemorative issue marking the centennial of the May 29, 1914 sinking of the R.M.S. *Empress of Ireland* after its collision with the Norwegian collier *Storstad* in the St. Lawrence River. A conscious decision was made to celebrate the beauty of the vessel, a proud symbol of the Canadian Pacific Railway which had carried so many immigrants to Canada who populated the Prairies. The Permanent domestic-rate stamp, designed by Isabelle Toussaint, was issued in an offering of 401,200 stamps while the international (\$2.50) stamp, designed by Susan Scott, was issued in an offering of 200,000 stamps. Both were printed by Canadian Bank Note Company, using seven-colour (Permanent stamp) and six-colour (international stamp) lithography.

June 2014 witnessed the first series of Haunted Canada Permanent domestic-rate stamps. Issued on June 13, 2014, in an offering of one million stamps each, three of the five stamps had a railway affiliation: *Ghost Bride of the Banff Springs Hotel*; *St. Louis, Saskatchewan Ghost Train*; and the *Chateau Frontenac's Ghostly Governor, Louis de Buade, Count of Frontenac*. The *Ghost Bride* stamp featured a beautiful young bride dressed in an early twentieth-century wedding gown with a portrait view of the Banff Springs Hotel at the base of the frame. In the 1920s, a young woman was descending the stairs of the hotel on her wedding day when her heel became caught in the gown's train and she tumbled down the stairs to her death. Since then, guests and employees

l'un des derniers films de Keaton. Conçu par Louis Gagnon, le timbre fut imprimé par la Canadian Bank Note.

Ce même mois, Postes Canada émit un timbre commémoratif d'une tragédie : le centenaire du naufrage, le 29 mai 1914, de l'*Empress of Ireland* après une collision avec le charbonnier norvégien *Storstad* sur le fleuve Saint-Laurent. Précédemment, la seule autre tragédie ainsi commémorée était celle du *Titanic*, en 1912. On décida consciemment de faire ressortir la beauté du navire, un fier symbole du Chemin de fer du Canadien Pacifique, qui avait tant d'immigrants arrivant au Canada pour peupler les Prairies. Ce timbre permanent à usage national fut conçu par Isabelle Toussaint et émis en 401 200 exemplaires. Le timbre international de 2,50 \$, conçu par Susan Scott, fut émis en 200 000 exemplaires (Jour d'émission # 2, illustrations 31, 32). Les deux timbres furent imprimés par la Canadian Bank Note Company, utilisant une

lithographie de sept couleurs (timbre national) ou de six (timbre international).

Le 13 juin 2014, on assista à l'émission, 1 million d'exemplaires chacun, de la première série de timbres sur le Canada hanté. Trois de ces timbres ont une relation avec le chemin de fer : la *Mariée fantôme de l'hôtel Banff Springs* ; le *Train fantôme de St-Louis, SK* ; le *Gouverneur fantôme du Château*

Frontenac, Louis de Buade, Comte de Frontenac. La *Mariée fantôme* est une très belle jeune femme, portant une robe de mariée du début des années 1900, représentée devant l'hôtel Banff Springs. Dans les années 20, une jeune femme descendait l'escalier de l'hôtel, le jour de son mariage ; son talon se coinça dans la traîne de sa robe : elle dégringola l'escalier et mourut de ses blessures. Depuis lors, des employés et des hôtes de l'hôtel prétendent avoir vu une jeune mariée, dansant seule au son d'une valse, puis disparaissant brusquement. St-Louis, SK, est le site du

Phase de St-Louis, aussi connu comme le *Train fantôme de St-Louis*. Depuis plus de 80 ans, des témoins prétendent avoir vu une lumière scintiller au bout d'une emprise ferroviaire désaffectée, au nord de la ville : on croit que c'est le spectre d'un conducteur du Canadien National mort depuis longtemps, qui a été décapité au passage d'un train dans les années vingt. Le spectre du Château Frontenac est celui



have claimed to have seen the lone bride dancing to the wedding waltz before abruptly disappearing. St. Louis, Saskatchewan is home to the St. Louis Light, also known as the St. Louis Ghost Train. For over eighty years on an abandoned rail bed north of town, witnesses have claimed to have seen a glowing light believed to be the spectre of a long-dead Canadian National conductor who was decapitated by a passing train in the 1920s. The most famous spectre at the Chateau Frontenac is that of French governor, Louis de Buade, Count of Frontenac (term 1672 – 1698), whose coat of arms adorns the entrance to the Chateau. Witnesses have claimed to have seen him wandering the halls or floating in the ballroom. Designed by Lionel Gadoury, these stamps were printed by the Lowe-Martin Company.

July 7, 2014 witnessed the issue of a second set of stamps in a five-year series celebrating Canadian Photographers. This series, which celebrated 35 photographers, comprised seven stamps issued annually from 2013 through 2017. The 2014 international stamp (\$2.50), issued in an offering of one million stamps, featured Rail cuts #1 from Edward Burtynsky (1985), shot in Skihist Provincial Park in British Columbia. Images like this one explore the interface between industry and nature, finding beauty and humanity in the most unlikely of places. Lowe-Martin Company was the printer and Stéphane Huot was the stamp designer.

Alice Munro, master of the short story and the first Canadian woman to be awarded the Nobel Prize in Literature, was celebrated on a 2015 Permanent domestic-rate stamp issued on her birthday of July 10. Born and raised in Wingham, Ontario, this location formed the backdrop for the Official First Day Cover (O.F.D.C.) which bears a pen-and-ink drawing of a Canadian National wooden trestle in Wingham. Designed by Marcio Morgado and Paul Haslip and printed by Colour Innovations Inc. using five-colour lithography, the O.F.D.C. (cancelled in Wingham) was issued in a quantity of 10,000. The stamp itself bears only the portraits of the author and storefronts in Wingham.

September 14, 2015 witnessed the issue of a



du Gouverneur français Louis de Buade, Comte de Frontenac (en poste de 1672 à 1698), dont les armoiries ornent l'entrée du Château. Des témoins ont prétendu l'avoir vu déambuler ou flotter à travers la salle de bal ou d'autres salles de l'hôtel. Conçus par Lionel Gadoury, ces timbres furent imprimés par la Lowe-Martin Company.

Le 7 juillet 2014 fut émise le deuxième groupe d'une série émises sur cinq ans pour célébrer 35 photographes canadiens : sept timbres furent émis chaque année, de 2013 à 2017. Le timbre international de 2014 (2,50 \$), émis à 1 million d'exemplaires, présente l'œuvre Rail cuts #1 d'Edward Burtynsky (1985), photo prise dans le parc provincial Skihist en Colombie-Britannique (illustration 36). De telles images explorent l'interface entre l'industrie et la nature, faisant ressortir la beauté et l'humanité dans les endroits les plus invraisemblables. Conçu par Stéphane Huot, ce timbre fut imprimé par la Lowe-Martin Company.

Alice Munro, maîtresse de la nouvelle et première Canadienne à recevoir le Prix Nobel de littérature, fit l'objet en 2015 d'un timbre émis à l'occasion de son anniversaire de naissance, le 10 juillet. Wingham, Ontario, où naquit et fut élevée Alice Munro, sert d'arrière-plan au cachet officiel du Premier jour d'émission de ce timbre : on y voit un dessin à l'encre et au crayon du pont de bois à chevalets du Canadien National à Wingham. Conçu par Marcio Morgado et Paul Haslip, imprimé en lithographie à cinq couleurs par la Colour Innovations Inc., le cachet du Premier jour d'émission (oblitéré à Wingham) fut émis en quantité de 10 000. Le timbre lui-même ne présente qu'un portrait de l'auteure et des façades de magasin de Wingham.

Le 14 septembre 2015, émission de la deuxième série des timbres

nationaux permanents sous le thème du Canada hanté. Le seul de ces timbres associé au chemin de fer illustre un serre-frein sans tête dans une cour de triage de Vancouver. C'est le spectre d'un serre-frein qui y fut décapité dans les années 1920. On note que la lanterne tenue par le serre-frein est incorrecte : c'est une lanterne ordinaire au kérosène en acier produite par Kemp Manufacturing ou E.T.



second five-stamp series of Haunted Canada Permanent domestic-rate stamps. The one railway-related stamp illustrated a headless brakeman from the Vancouver, B.C. railyards. His is the spectre of a brakeman decapitated in the yards in the 1920s. Note the incorrect lantern being held up by the brakeman, being an S.M.P. (Sheet Metal Products), G.S.W. (General Steel Wares), Kemp Manufacturing, or E.T. Wright general use kerosene lantern rather than a true railway lantern. Lionel Gadoury was again the designer of the stamp, printed by the Lowe-Martin Company in six-colour lithography with a holographic foil to make the eyes and lantern glow when tilted (number issued: 481,000).



Wright, plutôt qu'une lanterne ferroviaire véritable. Conçu par Lionel Gadoury, imprimé en lithographie à six couleurs par la Lowe-Martin Company, avec un feuillet holographique servant à faire scintiller les yeux et la lanterne quand on incline le timbre (quantité émise: 481 000).

Le 1er février 2016, émission d'un nouveau timbre permanent pour célébrer Le Mois de l'Histoire des Noirs. Les hommes du 2e Bataillon de Construction de la Force expéditionnaire canadienne, le seul bataillon formé de Noirs dans les Forces canadiennes au cours de la Première Guerre mondiale, sont ainsi honorés. À cause des préjugés raciaux répandus parmi les agents

February 1, 2016 witnessed the release of a new Permanent stamp in celebration of Black History Month. The men of No. 2 Construction Battalion, Canadian Expeditionary Force, the only Black battalion in the Canadian forces in World War I, were honoured. This battalion was only formed late in the war due to widespread racial prejudice among



recruteurs, ce bataillon ne fut formé que tard au cours de la guerre. Ces soldats servirent fièrement dans des opérations de foresterie et avec les Troupes canadiennes des Chemins de fer, un contingent de plus de 20 000 hommes qui construisirent et exploitèrent plus de 50 % des voies ferrées à écartement normal et 90

Caucasian recruiting officers. These individuals proudly served in forestry operations and with the Canadian Railway Troops, a force of over twenty-thousand men who built and operated fifty percent of standard-gauge and over ninety percent of narrow-gauge (aka light railway/tramway) lines behind the British Western Front. Line Design Inc. and Dennis Budgen designed the stamp, printed by the Lane-Martin Company in six-colour lithography (number issued: 150,000).

% des lignes à voie étroite derrière le Front occidental britannique. Conçu par Line Design Inc. et Dennis Budgen, imprimé par la Lane-Martin Company en lithographie à six couleurs, ce timbre fut émis à 150 000 exemplaires.

Le 13 avril 2016, Postes Canada émit le quatrième groupe de timbres permanents dans la série de photographes canadiens : l'un de ces timbres présente le pont Victoria du Grand Tronc sur le fleuve Saint-Laurent entre Montréal et la Rive-Sud, vers 1878. À cette époque ce pont était largement acclamé comme la 8e merveille du monde. Le photographe, Alexander Henderson, était reconnu pour ses représentations romantiques et pastorales de paysages canadiens ainsi que pour celles d'activités urbaines et de plein air. Sa première exposition majeure de photos de paysages fut tenue en 1865 et elle fut suivie d'une série de mandats de photos pour les chemins de fer canadiens. Conception de Stéphane Huot, émission de 100 000 exemplaires.

On April 13, 2016, Canada Post released the fourth set of Permanent stamps in the Canadian Photographers series. One of these depicted the Victoria Grand Trunk Railway bridge over the St. Lawrence River between Montreal and the south shore, circa 1878. At the time, the bridge was widely hailed as an eighth wonder of the world. The photographer, Alexander Henderson, earned acclaim for both romantic, pastoral depictions of Canadian landscapes and photographs of urban life and outdoor activities. His first major collection of landscape photographs was exhibited in 1865 and was later followed by a series of photograph commissions for



Canadian railways. Stephane Huot designed the stamp (number issued: 100,000).

United States of America

Although not Canadian stamps, there are two U.S. stamps that do have an affiliation with Canadian railways. The first was a three-cent blue stamp initially issued on August 2, 1948, celebrating one hundred years of friendship between the U.S. and Canada. What scene could be more appropriate than the iconic view of a steam train crossing the 1855 Roebling railway bridge spanning the Niagara River gorge just downstream from the (Canadian) Horseshoe Falls and the American Falls? The first bridge (non-railway) was opened in 1848. The two-level rail bridge featured in this stamp opened to traffic in 1855 and would remain in constant use until 1897, by which time, the weights of modern locomotives, freight and passenger cars, and trains had rendered it obsolete and it was replaced by a newer downstream span near the Whirlpool Rapids. Printed by the U.S. Bureau of Engraving, 113.5 million of these stamps were issued.

The second was a twenty-two-cent stamp issued on October 1, 1987 of the Stourbridge Lion of 1824, first locomotive of the Delaware and Hudson Railroad; the latter eventually operated in Canada and was controlled by the Canadian Pacific Railway for many years. It was part of a five-stamp series titled Locomotives. Imported from Britain, the locomotive was judged too heavy and rigid for use on American track by company engineer Horatio Allen. Printed by the U.S. Bureau of Engraving, 79 million of these stamps were issued.

Conclusion

Since 1997, twenty-five new Canadian railway-related stamps have appeared, approximately one-quarter of the ninety-eight such stamps issued to date. Canada has the longest history of railway-related stamps in the world, going back 158 years to the one cent New Brunswick stamp of 1860. Hopefully, this legacy will continue in the years ahead.

États-Unis d'Amérique

Bien qu'il ne s'agisse pas de timbres canadiens, deux timbres américains sont reliés aux chemins de fer canadiens. Le premier est un timbre bleu de 3 ¢ émis initialement le 2 août 1948, qui célèbre 100 ans d'amitié entre le Canada et les États-Unis. Quelle scène serait plus appropriée que la vision emblématique d'un train à vapeur traversant le pont Roebling construit en 1855 pour franchir la rivière Niagara, juste en aval des chutes canadiennes et américaines ? Un premier pont (non ferroviaire) fut inauguré en 1848. Le pont ferroviaire à deux niveaux fut inauguré en 1855 et fut en service jusqu'en 1897. À cette date, le poids accru des locomotives, voitures et wagons le rendait caduc et on le remplaça par un nouveau pont, situé plus en aval, près des rapides Whirlpool. Le timbre fut imprimé à 113,5 millions d'exemplaires par le U.S. Bureau of Engraving.

Le deuxième est un timbre de 22 ¢ mis le 1er octobre 1824. Il représente la Stourbridge Lion de 1824, la première locomotive du Chemin de fer Delaware and Hudson ; elle fut éventuellement exploitée au Canada et contrôlée pendant plusieurs années par le Canadien Pacifique. Ce timbre faisait partie d'une série de 5 sur les locomotives. Importée d'Angleterre, la Stourbridge Lion fut jugée trop lourde et trop rigide pour les voies ferrées américaines, par l'ingénieur Horatio Allen du D&H. Imprimé à 79 millions d'exemplaires par le U.S. Bureau of Engraving.

Conclusion

Depuis 1997, vingt-cinq nouveaux timbres canadiens qui ont une relation avec les chemins de fer : le quart des 98 timbres émis à date. Le Canada a la plus longue histoire de timbres à thème ferroviaire, remontant 158 ans jusqu'au timbre du New Brunswick en 1860. On espère que cet héritage se maintiendra dans les années à venir.



Stamps With Canadian Railway Themes^a

Issuing Agency/ Denomination	Initial Issue Date ^b	Scott No. ^c	Description (Color)
New Brunswick/			
1 cent	5/15/1860	6	A very old 4-4-0 with tender (lilac)
1 cent	1864	6a	A very old 4-4-0 with tender (violet)
Newfoundland^{d/}			
2 cents	9/1908	86	Map of Newfoundland Railway (red)
10 cents	8/15/1910	95	Grand Falls paper mill showing railway tracks/cars (black)
10 cents	2/7/1911	101	Same as previous entry except engraved (black)
*2 cents	1/3/1928	146	S.S. Caribou (pale brick red)
*5 cents	1/3/1928	150	Newfoundland Hotel (ultramarine)
5 cents	1/3/1928	149	Express train across colony (grey)
5 cents	9/14/1929	167	Same as previous entry but slightly modified (grey)
5 cents	7/1931	176	Same as previous entry except watermarked (grey)
Canada/			
10 cents	--	--	Victoria bridge, never issued (1914) due to WWI (violet)
20 cents	--	--	Western train, never issued (1914) due to WWI (olive)
12 cents	6/29/1927	145	Map showing railways (blue)
20 cents	6/29/1927	E3	Five images of mail transportation with train (orange)
12 cents	1/6/1929	156	Quebec Bridge (grey)
20 cents	1/8/1929	157	Harvesting-Transcontinental train with mountain scenery in left background (red)
20 cents	12/4/1930	175	Harvesting wheat, including grain elevators along railway (red)
4 cents	7/1/1942	253	(Canadian) grain elevator with railcars (black)
\$1	9/16/1946	273	PEI train ferry (pink)
*5 cents	9/24/1951	312	Ships of 1851 & 1951 (CN Prince George) (violet)
5 cents	9/24/1951	311	Trains of 1851 & 1951 (black)
5 cents	3/5/1963	410	Casimir Gzowski (pink)
6 cents	11/1/1968	459	Transportation & Communications (CNR Turbo) (orange)
6 cents	1/7/1970	460	Same as previous entry (black)
6 cents	11/4/1970	531	Donald Smith (green)
7 cents	6/30/1971	543	Transportation & Communications (CNR Turbo) (green)
*8 cents	5/16/1973	616	Joseph Howe (black)
*10 cents	11/19/1976	703	Athabasca (CPSS- Great Lakes) (green)
12 cents	9/16/1977	739	Sanford Fleming (brown)
15 cents	10/17/1979	839	Hand-carved toy locomotive & tender (blue)
*17 cents	8/27/1980	863	Saskatchewan 1905-1980 (townsite view) (multi)

Issuing Agency/ Denomination	Initial Issue Date ^b	Scott No. ^c	Description (Color)
Canada/			
*17 cents	8/27/1980	864	Alberta 1905-1980 (townsite view) (multi)
*17 cents	9/8/1981	899	Aaron Mosher & railway workers (multi)
30 cents	6/30/1982	956	Montreal streetcars (multi)
30 cents	6/30/1982	964	Box cars in Alberta (multi)
32 cents	9/16/1983	998	Antoine Labelle, with very old locomotive (multi)
32 cents	10/3/1983	999	Dorchester 0-4-0 (multi)
32 cents	10/3/1983	1000	Toronto 4-4-0 (multi)
37 cents	10/3/1983	1001	Samson 0-6-0 (multi)
64 cents	10/3/1983	1002	Adam Brown 4-4-0 (multi)
32 cents	6/29/1984	1023	Train in Saskatchewan (multi)
*32 cents	6/29/1984	1027	Canada Day, Ontario (CN Tower) (multi)
32 cents	10/25/1984	1036	Scotia 0-6-0 (multi)
32 cents	10/25/1984	1037	Countess of Dufferin 4-4-0 (multi)
32 cents	10/25/1984	1038	GTR Class E3 2-6-0 (multi)
64 cents	10/25/1984	1039	CPR Class D10a 4-6-0 (multi)
34 cents	11/7/1985	1071	GTR Class K2 4-6-4 T (multi)
34 cents	11/7/1985	1072	CPR Class P2a 2-8-2 (multi)
39 cents	11/7/1985	1073	CNoR Class 010a 0-6-0 (multi)
68 cents	11/7/1985	1074	CGR Class H4d 2-8-0 (multi)
68 cents	4/28/1986	1093	Expo Transportation (streetcar & monorail) (multi)
34 cents	6/27/1986	1099	Science & Technology (rotary snowplow) (multi)
34 cents	11/4/1986	1117	John Molson 1763-1836 (train) (multi)
34 cents	11/21/1986	1118	CNR Class V-1-a-2Do1-1Do2 (multi)
34 cents	11/21/1986	1119	CPR Class T1a 2-10-4 (multi)
39 cents	11/21/1986	1120	CNR Class U2a 4-8-4 (multi)
68 cents	11/21/1986	1121	CPR Class H1A 4-6-4 (multi)
*36 cents	7/20/1987	1141	Princess Marguerite (CPSS-BCCSS) (multi)
\$2	5/5/1989	1182	McAdam, NB station (orange)
38 cents	6/23/1989	1237	Victoria bridge piers (multi)
42 cents	3/25/1992	1404	Montreal view, showing Metro (multi)
*43 cents	6/14/1993	1467	Empress Hotel, Victoria (multi)
43 cents	6/14/1993	1468	Banff Springs Hotel (multi)
*43 cents	6/14/1993	1469	Royal York Hotel (multi)
*43 cents	6/14/1993	1470	Chateau Frontenac Hotel (multi)
*43 cents	6/14/1993	1471	Algonquin Hotel (multi)
43 cents	11/8/1993	1503	Aid to Allies (WWII), with tracks (green)
43 cents	11/8/1993	1506	Italian Campaign (WWII), with tracks (brown)

Issuing Agency/ Denomination	Initial Issue Date ^b	Scott No. ^c	Description (Color)
Canada/			
88 cents	8/19/1994	1527e	Historic Land Vehicles (Ottawa Car Co. streetcar) (multi)
*43 cents	6/6/1995	1553	Banff Springs Golf Club (multi)
45 cents	9/1/1995	1570	Quebec Bridge (multi)
45 cents	10/2/1995	1579	Superman, with train below (multi)
10 cents	6/8/1996	1605k	Historic Land Vehicles (Ottawa Car Co. streetcar) (multi)
45 cents	8/22/1996	1615a	Arrival of the Train at the Station (1896 film) (black)
45 cents	8/22/1996	1616e	The Grey Fox (1982 film) (multi)
*46 cents	3/17/2000	1831a	Rogers Pass Spiral Tunnel (multi)
*46 cents	3/17/2000	1831d	CN Tower (multi)
*\$1.05	5/11/2001	1904c	Tourist Attractions (Chateau Laurier) (multi)
*60 cents	5/11/2001	1903b	Tourist Attractions (WP&Y Route) (multi)
*65 cents	6/1/2002	1952c	Tourist Attractions (Agawa Canyon) (multi)
*48 cents	10/31/2002	1964a	Sanford Fleming (multi)
*49 cents	3/30/2004	2028	TTC Subway (multi)
*49 cents	3/30/2004	2029	TransLink System (multi)
*49 cents	3/30/2004	2030	Montreal Metro (multi)
*49 cents	3/30/2004	2031	Calgary Transit (multi)
*49 cents	5/28/2004	2042	Hugh Allan (multi)
*52 cents	5/3/2007	2213a	Ottawa 1857-2007, including Chateau Laurier (multi)
*\$1.55	5/3/2007	2213b	Same as previous (multi)
*52 cents	10/15/2008	2290	Quebec 2008, including Chateau Frontenac (multi)
*Permanent ^e	5/2/2014	2733b	The Railrodder (1965 film) (multi)
*Permanent ^e	5/29/2014	2745	Empress of Ireland (CPSS-Atlantic) (multi)
*\$2.50	5/29/2014	2746	Same as previous (multi)
*Permanent ^e	6/13/2014	2748a	Banff Spring Hotel's Ghost Bride (multi)
*Permanent ^e	6/13/2014	2748b	St. Louis (SK) Light Phantom Train (multi)
*Permanent ^e	6/13/2014	2748d	Chateau Frontenac's Ghostly Governor, Louis de Buade, Count of Frontenac (multi)
*\$2.50	7/7/2014	2757b	Edward Burtynsky's Railcuts #1 (photo shot in 1985 in Skihist Prov. Park, BC) (multi)
*Permanent ^{e,f}	7/10/2015	2850	Wingham, ON CNR Bridge (multi)
*Permanent ^e	9/14/2015	2861	Haunted Brakeman (Vancouver, BC) (multi)
*Permanent ^e	2/1/2016	2895	No. 2 Construction Battalion, CRT (multi)
*Permanent ^e	4/13/2016	2902c	GTR Victoria Bridge, circa 1878 (multi)
USA			
*3 cents	8/2/1948	961	Celebrating 100 years of friendship between USA and Canada (1848-1948), illustrated by railway bridge over Niagara River with train (blue)
*22 cents	10/1/1987	2362	Stourbridge Lion (Delaware & Hudson Railway controlled by CPR) (multi)

Timbres illustrant des thèmes ferroviaires canadiens^a

Organisme émetteur Dénomination	Jour d'émission ^b	# de catalogue Scott ^c	Description (couleur)
Nouveau-Brunswick			
1 ¢	15 mai 1860	6	Une très vieille 4-4-0 et son tender (lilas)
1 ¢	1864	6a	Une très vieille 4-4-0 et son tender (violet)
Terre-Neuve^d			
2 ¢	septembre 1908	86	Plan du Newfoundland Railway (rouge)
10 ¢	15 août 1910	95	La pulperie de Grand Falls avec voies et wagons (noir)
10 ¢	7 février 1911	101	Comme le précédent, mais gravé (noir)
*5 ¢	3 janvier 1928	150	L'hôtel Newfoundland (ultramarine)
5 ¢	3 janvier 1928	149	Train express traversant la colonie (gris)
5 ¢	14 septembre 1929	167	Modification légère du précédent (gris)
5 ¢	juillet 1931	176	Comme le 167, mais avec filigrane (gris)
Canada			
10 ¢	Pas d'émission	Pas catalogué	Le pont Victoria, jamais émis, à cause de la 1ère Guerre mondiale (violet)
20 ¢	Pas d'émission	Pas catalogué	Un train dans l'Ouest, jamais émis, à cause de la 1ère Guerre mondiale (olive)
12 ¢	29 juin 1927	145	Carte géographique indiquant les chemins de fer (bleu)
20 ¢	29 juin 1927	E3	Cinq images du transport de courrier par train (orange)
12 ¢	6 janvier 1929	156	Le pont de Québec (gris)
20 ¢	8 janvier 1929	157	La moisson: train transcontinental, montagnes en arrière-plan (rouge)
20 ¢	4 décembre 1930	175	La récolte du blé, avec élévateurs à grain le long de la voie ferrée (rouge)
4 ¢	1er juillet 1942	253	Élévateur à grains et wagons (noir)
1 ¢	16 septembre 1946	273	Traversier-rail vers l'île du Prince-Édouard (rose)
*5 ¢	24 septembre 1951	312	Navires de 1851 et 1951: le Prince George du CN (violet)
5 ¢	24 septembre 1951	311	Trains de 1851 et 1951 (noir)
5 ¢	5 mars 1963	410	Casimir Gzowski (rose)
6 ¢	1er novembre 1968	459	Transport et communications: le Turbotrain du CN (orange)
6 ¢	7 janvier 1970	460	Comme le précédent (noir)
6 ¢	4 novembre 1970	531	Donald Smith (vert)
7 ¢	30 juin 1971	543	Transport et communications: le Turbotrain du CN (vert)
*8 ¢	16 mai 1973	616	Joseph Howe (noir)
*10 ¢	19 novembre 1976	703	L'Athabaskan, de la flotte des Grands Lacs du CP (vert)
12 ¢	16 septembre 1977	739	Sanford Fleming (brun)
15 ¢	17 octobre 1979	839	Locomotive-jouet avec tender, sculptée la main (bleu)
*17 ¢	27 août 1980	863	La Saskatchewan, 1905-1980: vue urbaine (multi)
*17 ¢	27 août 1980	864	L'Alberta, 1905-1980: vue urbaine (multi)

Organisme émetteur Dénomination	Jour d'émission ^b	# de catalogue Scott ^c	Description (couleur)
Canada			
*17 ¢	8 septembre 1981	899	Aaron Mosher et des cheminots (multi)
30 ¢	30 juin 1982	956	Tramways de Montréal (multi)
30 ¢	30 juin 1982	964	Wagons marchandises en Alberta (multi)
32 ¢	16 septembre 1983	998	Le curé Labelle avec une très vieille locomotive (multi)
32 ¢	3 octobre 1983	999	La locomotive Dorchester 0-4-0 (multi)
32 ¢	3 octobre 1983	1000	La locomotive Toronto 4-4-0 (multi)
37 ¢	3 octobre 1983	1001	La locomotive Samson 0-6-0 (multi)
64 ¢	3 octobre 1983	1002	La locomotive Adam Brown 4-4-0 (multi)
32 ¢	29 juin 1984	1023	Train en Saskatchewan (multi)
*32 ¢	29 juin 1984	1027	Le jour du Canada en Ontario: la tour du CN (multi)
32 ¢	25 octobre 1984	1036	La locomotive Scotia 0-6-0 (multi)
32 ¢	25 octobre 1984	1037	La locomotive Countess of Dufferin 4-4-0 (multi)
32 ¢	25 octobre 1984	1038	Une locomotive 2-6-0 de classe E3 du GT (multi)
64 ¢	25 octobre 1984	1039	Une locomotive 4-6-0 de classe D10a du CP (multi)
34 ¢	7 novembre 1985	1071	Une locomotive 4-6-4-T de classe K2 du GT (multi)
34 ¢	7 novembre 1985	1072	Une locomotive 2-8-2 de classe P2a du CP (multi)
39 ¢	7 novembre 1985	1073	Une locomotive 0-6-0 de classe 010a du CNOR (multi)
68 ¢	7 novembre 1985	1074	Une locomotive 2-8-0 de classe H4d des CFGC (multi)
68 ¢	28 avril 1986	1093	Commémoration d'Expo-86 à Vancouver: tramway et monorail (multi)
34 ¢	27 juin 1986	1099	Science et technologie: souffleur rotative (multi)
34 ¢	4 novembre 1986	1117	John Molson (1763-1836) avec un train (multi)
34 ¢	21 novembre 1986	1118	Une locomotive 2Do1-1Do2 de classe V1a du CN (multi)
34 ¢	21 novembre 1986	1119	Une locomotive 2-10-4 de classe T1a du CP (multi)
39 ¢	21 novembre 1986	1120	Une locomotive 4-8-4 de classe U2a du CN (multi)
68 ¢	21 novembre 1986	1121	Une locomotive 4-6-4 de classe H1a du CP (multi)
*36 ¢	20 juillet 1987	1141	Le Princess Marguerite, navire CPSS en service BCCSS (multi)
2 \$	5 mai 1989	1182	La gare de McAdam, NB (multi)
38 ¢	23 juin 1989	1237	Les piliers du pont Victoria (multi)
42 ¢	25 mars 1992	1404	Vue de Montréal avec le métro (multi)
*43 ¢	14 juin 1993	1467	L'hôtel Empress à Victoria, BC (multi)
43 ¢	14 juin 1993	1468	L'hôtel Banff Springs à Banff, AB (multi)
*43 ¢	14 juin 1993	1469	L'hôtel Royal York à Toronto, ON (multi)
*43 ¢	14 juin 1993	1470	L'hôtel Château Frontenac à Québec, QC (multi)
*43 ¢	14 juin 1993	1471	L'hôtel Algonquin à St. Andrews, NB (multi)
43 ¢	8 novembre 1993	1503	L'aide aux Alliés, 2e Guerre mondiale, avec voies ferrées (vert)
43 ¢	8 novembre 1993	1506	La campagne d'Italie, avec voies ferrées (brun)
88 ¢	19 août 1994	1527e	Véhicules terrestres historiques: tramway de l'Ottawa Car Co. (multi)

Organisme émetteur Dénomination	Jour d'émission ^b	# de catalogue Scott ^c	Description (couleur)
Canada			
*43 ¢	6 juin 1995	1553	Le club de golf de l'hôtel Banff Springs, à Banff, AB (multi)
45 ¢	1er septembre 1995	1570	Le pont de Québec (multi)
45 ¢	2 octobre 1995	1579	Superman, avec un train (multi)
10 ¢	8 juin 1996	1605k	Véhicules terrestres historiques: tramway de l'Ottawa Car Co. (multi)
45 ¢	22 août 1996	1615a	«L'arrivée du train en gare», film de 1896 (noir)
45 ¢	22 août 1996	1616e	«Le renard gris», film de 1982 (multi)
*46 ¢	17 mars 2000	1831a	Le tunnel en spirale du col Rogers (multi)
*46 ¢	17 mars 2000	1831d	La tour du CN (multi)
*60 ¢	11 mai 2001	1903b	Attractions touristiques: la route du White Pass & Yukon (multi)
*65 ¢	1er juin 2002	1952c	Attractions touristiques: le canyon Agawa (multi)
*48 ¢	31 octobre 2002	1964a	Sanford Fleming (multi)
*49 ¢	30 mars 2004	2028	Le métro de Toronto (multi)
*49 ¢	30 mars 2004	2029	Le système TransLink à Vancouver (multi)
*49 ¢	30 mars 2004	2030	Le métro de Montréal (multi)
*49 ¢	30 mars 2004	2031	Le tramway moderne de Calgary (multi)
*49 ¢	28 mai 2004	2042	Hugh Allan (multi)
*52 ¢	3 mai 2007	2213a	Ottawa 1857-2007, avec le Château Laurier (multi)
1,55 \$	3 mai 2007	2213b	Comme le précédent (multi)
*52 ¢	15 octobre 2008	2290	Québec 2008, avec vue du Château Frontenac (multi)
Permanente	2 mai 2014	2733b	« The Railrodder », film de 1965 (multi)
Permanente	29 mai 2014	2745	L'Empress of Ireland, navire de la flotte CPSS-Atlantique (multi)
2,50 \$	29 mai 2014	2746	L'Empress of Ireland, navire de la flotte CPSS-Atlantique (multi)
Permanente	13 juin 2014	2748a	La Mariée fantôme de l'hôtel Banff Springs (multi)
Permanente	13 juin 2014	2748b	La lumière du train fantôme de Saint Louis, SK (multi)
Permanente	13 juin 2014	2748d	Le gouverneur fantôme du Château Frontenac, Louis de Buade (multi)
2,50 \$	7 juillet 2014	2757b	«Railcuts #1» de E. Burtynsky, photo du parc provincial Skihist, BC (multi)
Permanente, ^b	10 juillet 2015	2850	Le pont à chevaux du CN à Wingham, ON (multi)
Permanente	14 septembre 2015	2861	Le serre-frein hanté, Vancouver, BC (multi)
Permanente	1er février 2016	2895	Le bataillon de construction #2 du CRT (multi)
Permanente	13 avril 2016	na	Le pont Victoria du GT, vers 1878 (multi)
États-Unis			
3 ¢	2 août 1948	961	Le pont ferroviaire sur la rivière Niagara (bleu)
22 ¢	1er octobre 1987	2362	La Stourbridge Lion, une locomotive du D&H, contrôlé par le CP (multi)

^a Including individuals, maritime vessels/facilities/hotels/infrastructure built/owned by Canadian railways, and US holdings of Canadian railways.

^b Dates are expressed as month/day/year.

^c Refers to listing in the Scott Catalogue of Postage Stamps of the World.

^d Newfoundland was a British Colony when these stamps were issued.

^e Permanent domestic-rate postage.

^f Official First Day Cover.

Abbreviations:

CPR = Canadian Pacific Railway, PEI = Prince Edward Island, CN = Canadian National, GTR = Grand Trunk Railway, CNoR = Canadian Northern Railway, CGR = Canadian Government Railway, WP&Y = White Pass & Yukon, TTC = Toronto Transit Commission, SK = Saskatchewan, CPSS = Canadian Pacific Steamships, BCCSS = British Columbia Coastal Steamship Service, CRT = Canadian Railway Troops (WWI).

^a Ces thèmes comprennent: des personnes reliées aux chemins de fer; des infrastructures, équipements, navires et hôtels construits ou possédés par des chemins de fer canadiens ainsi que leurs propriétés aux États-Unis.

^b Jour officiel de la première émission.

^c Ceci réfère à la numérotation du catalogue Scott des timbres du monde. Stamps of the World.

^d À l'époque de l'émission de ces timbres, Terre-Neuve ne faisait pas encore partie du Canada.

^e Il s'agit de timbres pour le courrier domestique: leur valeur peut varier d'une année à l'autre et leur dénomination n'est pas affichée.

* Désigne un timbre qui fait l'objet d'une rubrique dans l'article.

Abbréviations:

BCCSS	Service de navigation côtière de la Colombie-Britannique
CFGC	Les chemins de fer du gouvernement du Canada
CN	La Société des Chemins de fer nationaux du Canada
CNoR	Le Chemin de fer Canadian Northern
CP	Le Chemin de fer du Canadien Pacifique
CPSS	Navire du Canadien Pacifique
CRT	Canadian Railway Troops, corps canadien de soldats affectés aux chemins de fer, Première Guerre mondiale
D&H	Le Chemin de fer Delaware & Hudson
GT	Le Chemin de fer du Grand Tronc
Provinces	Les provinces sont désignées par leur code habituel de deux lettres.



Turcot Roundhouse – Engine Crew Careers in the Steam Era

Part II

By Lorne Perry

French version: Bernard-André Genest

Editor's Note: This part of the story deals with the life and times of one particular railroader and his contemporaries based at Turcot Roundhouse in the 1950's. It provides an insight into the training and daily performance requirements of a fireman in training, through to fully qualified locomotive engineer.

One Witness: Samuel Arendt

Samuel R. Arendt (pronounced like 'aren't') was known as Sam to his friends and co-workers. He started his engine crew experience at Turcot Roundhouse in 1952 following an uninspiring year or so loading express parcels on passenger trains in Central Station, Montreal. Landing at Turcot was an interesting process. The son of missionary parents, Sam was born in China and attended the Christian School in Cheefoo, now called Yentai (in Shandung Province). One of the students several years ahead of him was Douglas V. Gonder whose parents were also Christian missionaries.

Sam's Dad knew the Gonder family and when Sam wanted to get into the running trades at CNR, put him in touch with Doug Gonder who at the time was an officer in the Motive Power and Car Equipment Department at CNR Headquarters. Doug had been foreman at Turcot earlier in his career and sent Sam around to the employment office with his recommendation, and, after he had an interview with the general foreman at the roundhouse, the transfer was duly arranged. Sam suspects that the several days' delay before he got the OK permitted preferred "favourites" to enter the seniority list ahead of him.

Apprenticeship

New engine crew people all started at the bottom, as firemen in training, and that meant working for the first while on the yard engine spare board, where the engineers were the main instructors. During this time Sam was often assigned to industrial switchers or minor road jobs that no

Carrières de cheminots à l'ère de la vapeur

Partie II

Par Lorne Perry

Version française: Bernard-André Genest

Note de l'éditeur : cette partie du récit traite de la vie et des temps d'un cheminot en particulier et de ses contemporains affectés à la rotonde de Turcot au cours des années 1950. Elle donne un aperçu de la formation et des exigences du travail quotidien d'un chauffeur de locomotive du début de sa formation jusqu'à ce qu'il devienne un mécanicien pleinement qualifié.

Un témoin : Samuel Arendt



Samuel R. Arendt (prononcé comme "aren't") était appelé Sam par ses amis et collègues. Son expérience de membre d'un équipage de locomotive commence en 1952 à la rotonde de Turcot, suite à une douzaine de mois peu motivants passés à charger des colis d'express sur des trains de voyageurs à la Gare Centrale. Se rendre jusqu'à Turcot fut un processus fort intéressant. Fils de parents missionnaires, Sam naquit en Chine et étudia à l'école chrétienne de Cheefo (aujourd'hui, Yentai) dans la province de Shandung. Douglas V. Gonder, un étudiant, dont les parents étaient aussi des missionnaires chrétiens, l'y avait précédé de quelques années.

Le père de Sam connaissait la famille Gonder et, lorsque Sam voulut se joindre au personnel d'exploitation du CN, son père le mit en contact avec Doug Gonder qui, à ce moment-là, était cadre au service des locomotives, voitures et wagons, au siège social du CN. Plus tôt dans sa carrière, Doug avait été contremaître à Turcot ; en le munissant de sa recommandation, Doug dirigea Sam vers le bureau de recrutement. Après une entrevue avec le Contremaître général de la rotonde, le transfert de Sam fut dûment organisé. Sam soupçonne que le délai de quelques jours avant d'obtenir son OK a permis à des personnes plus «favorisées» de passer devant lui sur la liste de séniorité.

L'apprentissage

Les membres récemment embauchés des

one else would bid on. Then he was in for at least six months as a hostler at the nearest roundhouse, in Sam's case, Turcot. This process filled a necessary duty in what was considered a relatively undesirable job, since it gave the newcomer an introduction to the peculiarities of a very wide variety of steam locomotives, but he was basically on his own. At the beginning he was called for the least popular shifts, and not every day; but gradually graduated to some day work and a more or less full workweek.

There was much to learn. The basics of steam locomotives, the elements of proper firing, servicing requirements, operating controls, the function and operation of locomotive appliances, the Rule Book, safety guidelines, track layout near the roundhouse, union rules and so on. Some of this he picked up in CNR classrooms on his own time, the rest he learned by doing; often, but not always under the watchful eye of roundhouse staff and management.

Working as a Fireman

The work was hard, physical, and tended to long hours, but Sam thrived on it. He welcomed the challenge of firing a locomotive efficiently, and driving it competently. There wasn't much room for serious error. Things could get out of hand in a moment. It took a watchful eye and a keen sense of sound and feel to keep out of trouble. Steam locomotives 'spoke' to the person driving or tending them. The big engines were well suited to hard slugging, and responded with contented sounds that could be picked up with experience. Every simmer, chug, clank, wheeze, rasp, roar, bang and purr had its own interpretation, sometimes signaling an imminent, or in-the-moment failure. This feedback could only be learned by experience, and some enginemen were insensitive to it; just like the car owner who simply drives his car until it fails, and then calls CAA. But most were keenly attuned to what a locomotive should sound and feel like.

Water quality made a big difference in locomotive performance. Special bricks (water softener) were issued for addition to the tender supply. Some places were notorious for very hard water. It was Sam's opinion that, if Richmond Québec could be avoided as a replenishing point, it was. Their water foamed so badly it was difficult to detect the real level in the water glass, and water tended to collect in the cylinders, adversely affecting pulling power and risking damage.

A truism of steam locomotives is that every one was different, even sisters in the same sub-class. The locomotives regularly operating out of a particular roundhouse were obviously the best known to their crews, but others of similar class could be easily diagnosed, to a certain extent. The feel of them and the sounds they emitted were sometimes related to the number of miles

équipages de locomotives commençaient au bas de l'échelle, comme apprentis-chauffeurs : ils devaient donc travailler d'abord à partir de la liste de rappel de la cour de triage ; là, des mécaniciens de locomotive étaient les principaux formateurs.

Durant cette période, Sam fut souvent affecté à des locomotives de manœuvres industrielles ou à des affectations mineures « sur la route », des affectations de travail sur lesquelles personne d'autre n'aurait postulé. Par la suite, pendant au moins six mois, il travailla comme mécanicien de manœuvre à la rotonde la plus proche, en l'occurrence Turcot.

Ce processus jouait en fait un rôle utile. Il permettait de combler des affectations considérées indésirables tout en permettant au nouveau venu de se familiariser avec les particularités de plusieurs types de locomotives à vapeur ; mais il devait faire son apprentissage seul. Au début, Sam était appelé pour les quarts de travail les moins populaires, et pas tous les jours ; progressivement, il « gradua » vers quelques affectations de jour et, éventuellement, obtint des semaines de travail à peu près complètes.

Il y avait beaucoup à apprendre : les fondements des locomotives à vapeur, les notions de chauffage correct, les exigences de révision, les contrôles d'opération, le fonctionnement des divers appareils, le livre des règlements, les directives de sécurité, la disposition des voies près de la rotonde, les règles syndicales, etc. Sam apprit quelques-unes de ces notions dans le cadre de cours organisés par le CN (il n'était pas rémunéré pour y assister) ; le reste, il l'apprit à force de le faire, souvent, mais pas toujours, sous l'œil attentif du personnel de la rotonde ou de la direction.

Le travail de chauffeur de locomotive

Le travail de chauffeur était dur, physiquement, et les heures longues, mais Sam en profitait bien. Il relevait avec plaisir le défi de chauffer une locomotive efficacement, de la conduire avec compétence. Il n'y avait pas de place pour les erreurs graves : on pouvait perdre le contrôle en un instant. Il fallait un œil vigilant, une ouïe et un toucher bien aiguisés pour éviter les ennuis. Une locomotive à vapeur parlait aux personnes qui la conduisaient et la chauffaient. Ces grosses machines étaient bien faites pour travailler fort et elles émettaient des bruits de contentement que l'expérience permettait de comprendre.

Chaque bouillonnement, chaque halètement, chaque cliquetis, chaque éternuement, chaque sifflement, chaque râlement, chaque rugissement, chaque claquement, chaque ronronnement avait sa propre interprétation ; il signalait parfois un bris imminent ou prochain. Seule l'expérience permettait de comprendre ces signaux et certains mécaniciens de locomotive y étaient peu sensibles, comme certains automobilistes qui conduisent leur voiture jusqu'à ce qu'elle tombe en panne

since the last general overhaul, the kind of service in which they operated, the proficiency of the engineer and fireman, and the quality and thoroughness of the last regular maintenance. Given the passage of a little time, this all started to come easily to Sam. He liked steam locomotives and reveled in the sense of control he could exercise over their idiosyncrasies.

Working as a Hostler

As a hostler at Turcot, his shift began with signing in on time and picking up a list of locomotives needing to be moved. The list had been prepared by the assistant foreman who presided over shop mechanics, laborers and hostlers. There were usually two hostlers assigned to inbound locomotives, and one to outbound. The former required more time per unit, what with coaling, ash-pit, etc.

Inbound, it was a case of shuttling the locomotive to the coal chute where the operator there used the appropriate chute to fill the coal bunker to the brim, and replenish the sand supply in the domes atop the boiler. Especially at night the coal chute operator had a snooze between locomotives. Some hostlers delighted in approaching as silently as possible, and then issuing a sharp whistle blast to shock the operator into action.

A spring switch lined the locomotive up for the track to the ash pit where workers on the ground dumped the ashes, flushed out the ash pan and steam cleaned the running gear. This crew was mostly Italian, including their boss who directed the locomotives to the correct positions. They worked hard at a rather unpleasant occupation, and most of them had off-duty secondary jobs. A popular income supplement was to act as a purveyor of desirable merchandise, with fellow-

et appellent alors le CAA. Mais la plupart des mécaniciens, comme des accordeurs de piano, connaissaient bien les sons et les réactions normaux d'une locomotive.

La qualité de l'eau faisait une grande différence dans la performance des locomotives. Des briques spéciales (servant à adoucir l'eau) étaient fournies pour incorporer à l'eau quand on faisait le plein du tender. Certains points de plein d'eau étaient bien connus pour la grande dureté de leur eau. Selon Sam, si on pouvait éviter de faire le plein d'eau à Richmond, Québec, il fallait le faire : l'eau de Richmond écumait tellement qu'il devenait difficile de bien évaluer le niveau d'eau en consultant les tubes de verre indicateurs ; de plus, cette eau tendait à s'accumuler dans les cylindres, ce qui affectait négativement la traction et pouvait causer des dommages.

Chaque locomotive à vapeur a ses particularités ; elle diffère même de ses sœurs de la même classe : pour les gens du milieu, cela allait de soi. Les locomotives basées à une rotonde donnée sont évidemment celles que les équipages rattachés à cette rotonde connaissent le mieux ; mais ceux-ci peuvent, jusqu'à un certain point, diagnostiquer d'autres locomotives de la même classe. Les sons et vibrations qu'émettait la locomotive révélaient son kilométrage depuis la dernière révision générale, le type de trajet sur lequel elle était exploitée, la compétence de son mécanicien et de son chauffeur, ainsi que la qualité et la minutie de son dernier passage en entretien. Avec le temps, Sam apprit tout cela. Il aimait les locomotives à vapeur et il se délectait de sentir le contrôle qu'il pouvait exercer sur leurs différentes manies.

Le travail de mécanicien de manœuvre

Comme voiturier à Turcot, après avoir été chauffeur,



The hostler waits patiently while the turntable is lined up before backing 4-6-2 5280 onto it. The fire is clearly being worked up to provide full pressure, the electrical generator is humming and the cylinder cocks are open to prevent water collection in the cylinders. These J-7-a series locomotives filled a variety of assignments on lines radiating from Montreal including north to the Laurentian mountains, north-east to Joliette and beyond, the South Shore commuter trains, locals to Brockville and Ottawa, and south-east on the Portland ME line. The tall chimney in the background locates the engine terminal's power plant. This was shot by Bob Krone in the late 1950s while on a search for active steam in its latter days, well after its almost universal demise in the U.S.A. Bob. Krone

Le mécanicien de manoeuvre attend patiemment pendant qu'on ajuste la table tournante, avant d'y reculer la locomotive #5280, une 4-6-2. On devine que la pression de vapeur monte, que la génératrice ronronne, et que les robinets des cylindres sont ouverts pour y éviter l'accumulation d'eau. Ces locomotives de classe J-7-a étaient utilisées pour diverses affectations à partir de Montréal : vers le nord et les Laurentides ; vers le nord-est (Joliette et au-delà) ; vers la Rive-Sud sur des trains de banlieue ; vers Brockville et Ottawa sur des trains locaux ; vers le sud-est, jusqu'à Portland, ME. La haute cheminée à l'arrière-plan est celle de l'usine thermique du terminal des locomotives. Cette photo fut prise par Bob Krone vers la fin des années 1950 : il cherchait à photographier des trains à vapeur, alors dans leurs derniers jours ici, tandis qu'ils étaient presque tous retirés aux États-Unis.

employees as the target. Watches, wallets, jewelry, jackets, and later on small electrical appliances were thus readily available through this early form of direct marketing. No one ever asked if the merchandise had 'fallen off a truck'!

It was a short ride from ash pit to turntable, where the operator beckoned the hostler forward once everything was properly aligned and locked in place. A roundhouse helper opened the big doors to the assigned stall and signaled the entry, then putting chains under a driving wheel to prevent further motion. The hostler opened the cylinder cocks to prevent water accumulation and, from the ground, operated a release valve to discharge steam pressure from the cylinders. At that point the locomotive was under the care of the roundhouse staff, a machinist and helper soon attending to minor repairs. The hostler went on to his next assigned locomotive.

Yard engines approached on a different track, the fire was cleaned of ashes, and a machinist and helper looked after repairs. A fourth hostler, at busy times, took the loco to the coal chute and then directly out to the departure track or to a storage track until its next assignment. These storage tracks filled up on weekends, and a laborer had to watch the fire and water level in each engine.

After a student fireman had gained a bit of experience, he would be qualified to venture beyond the roundhouse tracks as 'outside hostler' and might be assigned 'the scout', a job that involved delivering yard engines to Turcot freight yard and picking up others requiring servicing, usually after they had been on duty 24 hours.

Outbound, the locomotives were handled in a precise order, based on the sequence required for their assigned time of departure for duty. A watchman was detailed to monitor the fires on waiting locomotives, and move them up as the first in line departed. One track was kept clear as much as possible so that a loco late for assignment could by-pass the rest of the line-up. Once in a great while, the order of departure had to be changed when a locomotive was already in the departure line-up. There was usually no roundhouse trackage available to make such a shift, so it required a call to the dispatcher to allow moves onto the main lines for a further shuffle. Extra work, but all part of what a shift might bring.

Working on the Road, from the Left-hand Side

The first firing jobs were yard assignments. At least three different engineers had to sign a student fireman's paper before he was qualified to start receiving pay for his effort. In those days engine crew worked seven days a week. Every Sunday they moved up one shift; with just eight hours off duty. At the end of three weeks this gave them one day off. How generous!

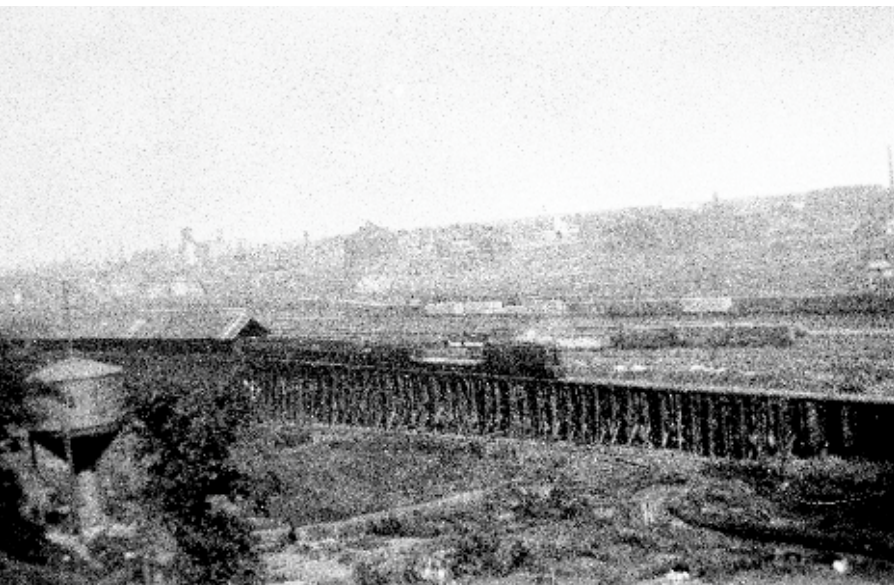
Sam commençait son quart de travail en pointant et en prenant une liste de locomotives à transférer. Cette liste avait été préparée par l'assistant contremaître ; celui-ci était responsable des mécaniciens, des mécaniciens de manœuvre et des ouvriers de l'atelier. Habituellement, deux mécaniciens de manœuvre étaient affectés aux locomotives qui arrivaient à Turcot et un mécanicien de manœuvre à celles qui en partaient : les locomotives qui arrivaient demandaient plus de travail : elles devaient passer au plein de charbon, à la fosse à cendres, etc.

À l'arrivée d'une locomotive, le mécanicien de manœuvre la conduisait à la chute à charbon, où l'opérateur remplissait à ras-bord la soute à charbon du tender et refaisait le plein des dômes à sable au-dessus de la bouilloire. La nuit, surtout, l'opérateur de la chute faisait un somme entre deux locomotives : certains mécaniciens de manœuvre, pour s'amuser, s'approchaient silencieusement puis lançaient un coup de sifflet strident pour surprendre l'opérateur.

Une aiguille à ressort alignait la locomotive vers la voie qui conduisait à la fosse à cendres ; des ouvriers postés là vidangeaient les cendres, rinçaient à l'eau le cendrier de la locomotive et nettoyaient les organes de roulement à la vapeur. Ces ouvriers étaient principalement d'origine italienne, y compris leur patron, celui qui positionnait la locomotive. Ils travaillaient fort et leur travail était assez déplaisant ; la plupart d'entre eux avaient un autre emploi, souvent comme revendeurs d'articles divers aux autres employés : des montres, des portefeuilles, des bijoux, des gilets et, plus tard, de petits appareils électriques étaient ainsi facilement disponibles grâce à cette forme de marketing direct. Personne ne se demandait si ces articles étaient « tombés d'un camion en marche ».

La distance était très courte entre la fosse à cendres et la table tournante ; l'opérateur de la table alignait celle-ci avec la voie, verrouillait la table en place puis faisait signe au mécanicien de manœuvre d'avancer la locomotive sur la table. Un aide ouvrait les grandes portes de la rotonde qui donnaient sur la stalle choisie et faisait signe d'y faire entrer la locomotive. Il enchaînait ensuite une des roues motrices de la locomotive pour l'empêcher de bouger. Le mécanicien de manœuvre ouvrait le robinet des cylindres pour prévenir l'accumulation d'eau, descendait de la locomotive et actionnait une valve de vidange pour abaisser la pression de vapeur dans le cylindre. À ce moment, le personnel de la rotonde prenait le contrôle de la locomotive, un machiniste et son aide se lançant déjà dans les révisions mineures. Le mécanicien de manœuvre allait prendre la locomotive suivante, selon sa liste de travaux.

Les locomotives de cour s'approchaient de la rotonde par une voie différente ; on vidangeait les cendres et un mécanicien et son aide voyaient aux révisions et réparations. En période de travail intense, un quatrième mécanicien de manœuvre conduisait la locomotive à la



In the days when much of CNR's coal requirement was shipped in gondola cars, early diesel switcher 7750 (class Q-3-a added to the fleet in 1932 as part of CNR's early diesel experimentation) performs the duty of switching loads and empties in and out of the coal chute. Not long after he began work as a clerk at Turcot Roundhouse, Ernest Modler captured this view in July 1935. In the right foreground are garden allotments tended by Italian folk who lived at the top of the hill. Ernest Modler

À une époque où la plus grande partie du charbon requis par le Canadien National était acheminée par wagon-tombereau, la locomotive 7750 (de classe Q-3-a, ajoutée au parc en 1932 dans le cadre de l'expérimentation du diesel par le CN) transfère des wagons pleins et vides à/de la chute à charbon. Ernest Modler a pris cette photo en juillet 1935, peu après avoir commencé à travailler comme commis à la rotonde de Turcot. À droite, à l'avant-plan, on voit les jardins cultivés par des personnes d'origine italienne qui demeuraient en haut de la côte. Ernest Modler



This view from atop the coal chutes shows 2-10-2 4003 coaling up in June 1947. The employee on the tender is the labourer who actually did the filling job, and is here busy trimming the load. Ernest Modler

Cette vue prise du toit de la chute à charbon montre la locomotive #4003, de type 2-10-2, faisant le plein, en juin 1947. L'employé sur le tender est celui qui a rempli le tender et on le voit s'affairer à égaliser la charge. Ernest Modler

chute à charbon et, de là, directement à la voie de départ ou à une voie de garage. En fin de semaine, ces voies de garage étaient pleines et un ouvrier devait vérifier les niveaux de feu et d'eau dans chaque locomotive.

Une fois qu'un apprenti chauffeur avait accumulé suffisamment d'expérience sur place, il devenait qualifié pour s'aventurer au-delà des voies de la rotonde en tant que « mécanicien de manœuvre extérieure » et pouvait agir comme « éclaireur », une affectation qui consistait à livrer des locomotives à la cour Turcot et à en ramener les locomotives qui avaient besoin de révision, habituellement après 48 heures en service.

Les locomotives en partance étaient traitées dans un ordre précis, selon l'ordre de leur heure respective de départ en service. Un préposé était chargé de surveiller les foyers des locomotives en attente et de les amener en queue de file d'attente quand la première locomotive en partait. Autant que possible, on gardait une voie libre : de cette façon, si une locomotive était en retard pour prendre son départ, elle pouvait contourner la file d'attente. À l'occasion, l'ordre de départ devait être changé alors qu'une locomotive était déjà dans cette file ; en général, aucune voie de manœuvre n'était disponible, alors on devait appeler un répartiteur pour avoir l'autorisation de faire ce mouvement sur une voie principale : plus de travail, mais cela faisait partie des événements qu'amenaient chaque quart.

Sur la route, du côté gauche de la locomotive (celui du chauffeur)

Les premiers emplois reliés à la chauffe des locomotives étaient reliés aux affectations dans la cour de triage. Au moins trois mécaniciens de locomotive devaient signer la fiche d'un apprenti chauffeur avant qu'il ne puisse être payé pour son travail. En ce temps-là, les équipages travaillaient sept jours par semaine. À tous les dimanches, ils passaient d'un quart de travail au suivant n'étant au repos que 8 heures. Au bout de trois semaines, ils avaient

There were always two crew dispatchers on duty. Their call gave the engine crew two hours notice. Engineers were paid 30 minutes preparation time and firemen 20 minutes. Checking watches against a master clock was an unfailing ritual, and any new bulletins had to be signed to show the crew had received them (whether read thoroughly or not!). The hostler placed the outgoing locomotive near the supply shed (sometimes called the 'can room'). The men assigned there put needed supplies on the engine; such things as the flagging kit, coal oil lamps for signaling, toolbox, oilcan, cotton waste, classification flags, signaling flares, warning torpedoes and a can of drinking water (thus accounting for the term 'can room'). The fireman checked all this and made sure he had a long poker, a coal pick and a shovel. These were all required whether or not the locomotive had a stoker. Lights had to be checked and valve lubricators turned on.

All the large locomotives had an automatic stoker, basically a steam driven corkscrew in a tube that propelled coal forward from the bottom of the coal supply to the firebox. The fireman operated it according to need, and a set of air jets under his control directed the coal to different sectors of the firebox. When coal was needed just below the distribution apron, the jets were turned off so the coal would drop straight down. Student firemen had to learn about each of the three types of stoker. In stoker locomotives the only need for a shovel was for occasional redistribution of coal and adding coal to the near corners.

On a yard switcher Sam discovered that he could bank up the front end of the firebox with a deep layer of coal, and work from a thin fire elsewhere. Thus adequate steam was supplied throughout the shift with little additional shoveling, just a little moving of the coal from the front.

Yard switchers and the smaller locomotives assigned to way-freights, transfers, and branch line passenger trains were 'hand bombers'; fired by shoveling

une journée de congé. Quelle générosité !

Il y avait toujours deux répartiteurs d'équipages en devoir. Ils appelaient un équipage deux heures d'avance. Les mécaniciens étaient payés 30 minutes pour la préparation et les chauffeurs, 20 minutes. Vérifier sa montre avec l'horloge principale était un rituel immuable, et on devait signer tout nouveau bulletin, confirmant ainsi que l'équipage l'avait reçu (qu'il l'aient lu ou non !). Le mécanicien de manœuvre plaçait la locomotive en partance près de l'atelier de fournitures (parfois appelé *can room*). Les préposés plaçaient les fournitures nécessaires dans la locomotive, par exemple : un nécessaire de signalisation par fanion, de l'huile de charbon pour les lampes de signalisation, une boîte d'outils, une burette d'huile, des bourres de coton, des fanions de classification, des fusées de signalisation, des pétards d'avertissement et un bidon d'eau potable (d'où l'expression de *can room*). Le chauffeur vérifiait tout cela et s'assurait qu'il avait un long tisonnier, un pic à charbon et une pelle ; ces outils étaient considérés comme nécessaires même si la locomotive était équipée d'un chargeur de charbon mécanique. On vérifiait les différents feux lumineux et on mettait en marche les lubrificateurs de soupape.

Toutes les locomotives de grande taille étaient équipées d'un chargeur mécanique : un tire-bouchon mû par la vapeur, logé dans un tube, qui amenait le charbon du tender au foyer. Le chauffeur le faisait fonctionner au besoin et un jeu de jets d'air, sous son contrôle, dirigeait le charbon vers les différentes sections du foyer. Quand on avait besoin de charbon juste sous le tablier de distribution, les jets d'air étaient fermés et le charbon tombait vers le bas. Un apprenti-chauffeur devait se familiariser avec les trois types de chargeur mécanique. Dans une locomotive qui en était équipée, on n'avait besoin d'une pelle que pour une redistribution occasionnelle du charbon ou pour en envoyer dans les coins rapprochés.

Sur une locomotive de manœuvre, Sam découvrit qu'il pouvait amonceler une couche profonde de

Number 5529 (class K-1-d) didn't spend much time at Turcot while assigned to the local to Granby and Waterloo, since it made two round trips a day. For overnight stabling it used a small roundhouse at the end of the line. Here (July 1958) it rests outside stall 21 through the mid-day hours. In clement weather the big stall doors were left open for convenience and 'air-conditioning'. Ronald Ritchie

La locomotive # 5529, de classe K-1-d, ne passait pas beaucoup de temps à Turcot, alors qu'elle était affectée au train local vers Granby et Waterloo : elle faisait deux aller-retour quotidiens. Pour se garer la nuit, elle utilisait une petite rotonde au bout de la ligne. Ici, en juillet 1958, elle passe quelques heures, en milieu de journée, à côté de la stalle 21. En cas de mauvais temps, on laissait les grandes portes de la stalle ouverte, pour la commodité et pour la « climatisation ». Ronald Ritchie



only. It was within an engineer's power to make the fireman's job easy or hard. If the hogger didn't take advantage of the reversing lever to 'notch up' the valve gear to the most efficient position, either through ignorance, carelessness or even spite, the steam consumption rose and the fireman shoveled hard to keep up. The company kept track of excessive coal use to prevent such abuse from becoming common practice. There were also smoke inspectors on duty at Turcot whose duty was to spot excessive black smoke, signaling improper combustion, and issue demerit marks to the guilty fireman.

One of Sam's early runs to Richmond, Québec (74 miles) was particularly hard. The freight train was double-headed with two older locomotives that were just barely adequate for the task. As a result the engineer had to keep a heavy hand on the throttle, and Sam remembers shoveling all the way without a pause. He drank so much water that it made him ill. He booked sick on arrival but this turned out to be a mistake because he had to return home later than scheduled on his own time instead of being paid to deadhead.

Once an engineer gained confidence in his firemen he was usually pleased to hand over the controls for a spell. This is the way firemen learned the routes, how to handle grades, make smooth station stops, interpret and follow train orders and signals, whistle for crossings, keep the coupler-slack from running in on freight trains and so on. Each student fireman had to make three trips on main line freight runs on his own time, and bring back the forms signed by three different engineers. Then the Master Mechanic (now called Road Foreman of Engines) informed the crew supervisor that he was qualified for freight. This permitted him to bid to be added to the Spare

charbon à l'avant du foyer et n'en mettre qu'une couche mince ailleurs. De cette façon, on pouvait faire un quart en pelletant peu, se contentant d'amener le charbon de l'avant du foyer vers l'arrière.

Ces locomotives de manoeuvre et les petites locomotives employées pour les trains de voyageurs sur les lignes secondaires étaient nommées « bombardiers à main » : on ne pouvait alimenter le foyer qu'à la pelle. Le mécanicien pouvait y faciliter le travail du chauffeur ou le rendre plus difficile : s'il n'utilisait pas le levier de recul pour placer la tringlerie des soupapes dans la position la plus efficace, que ce soit par ignorance, par négligence ou même par malveillance, la consommation de vapeur augmentait et le chauffeur devait pelleter fort pour suivre. La compagnie tenait des statistiques sur la consommation de charbon pour éviter que de tels incidents ne deviennent une pratique courante. Il y avait aussi des « inspecteurs de fumée » en devoir à Turcot : ils étaient chargés de repérer les fumées excessivement noires, ce qui révélait une combustion incorrecte du charbon : des points de démerite étaient donnés au chauffeur coupable.

Un des premiers trajets de Sam, vers Richmond, Québec (120 km) s'avéra particulièrement difficile. Le train de marchandises était tracté par deux vieilles locomotives tout juste assez puissantes pour leur charge. Le mécanicien devait constamment rouler à pleine vapeur et Sam se rappelle avoir dû pelleter constamment, sans une pause. Il but tant d'eau qu'il s'en rendit malade. À l'arrivée, il se déclara malade : cela s'est avéré une erreur car il dut retourner chez lui plus tard que prévu, sans être payé : il l'aurait été s'il avait ramené les locomotives haut-le-pied.

Une fois qu'un mécanicien avait appris à faire confiance à son chauffeur, il n'hésitait pas à lui passer les contrôles pour de courtes périodes. De cette façon, le chauffeur se familiarisait avec le parcours, apprenait à monter et descendre les pentes, à arrêter en douceur aux gares, à interpréter et à



In September 1957 number 48 was having work done on pistons and rods, as well as something requiring the boiler jacket to be removed in the firebox area, perhaps a leaky staybolt. I wish the work order on the pilot were legible. Ron Ritchie

En septembre 1957, on travaille sur les pistons et les bielles de la locomotive # 48. On fait aussi un autre travail qui requiert qu'on enlève la chemise de la bouilloire, autour de la boîte à feu : peut-être une fuite dans un boulon de support. J'aimerais bien que le bon de travail (sur le pilote) soit lisible. Ron Ritchie

Board and thereby receive working experience out on the line. Six months of freight experience was required before application could be made for passenger. Again, the student had to take the necessary courses on his own time, make three trips unpaid and be approved by three engineers. Experience was needed on a variety of branch line, secondary main and suburban runs before he was entrusted with the big locomotives on the Toronto trains.

Sam worked on the so-called Third District, or the Montreal District. It was mainly on the south shore of the St. Lawrence River (except for the main line to Lévis, Québec), west as far as Brockville and north-west to Brent, the next division point past Ottawa, Ontario. Occasionally he would be called for a Second District job to the Laurentians or along the north shore of the St. Lawrence when there was a shortage of men ready for duty in one of those areas.

Some yard or transfer assignments, as well as the occasional mainline run, ran into overtime, which was good for extra pay but bad for home life and rest. Some engine crewmembers delighted in overtime because of their constant need for funds to support expensive habits and way of life. One engineer named MacDonald, a Scot, opined "The slowest thing in the world is a Scottish engineer on overtime!" Some engineers detested overtime because of the demands of their 'moonlighting' activities. One fellow was keen to let his firemen run the locomotive for almost the whole shift so he could bury himself in his account book. It seems he operated a loan-sharking business in his off duty hours.

A fireman had to be ready for emergencies such as a broken water glass in the gauge measuring the level of water in the boiler. A spare was always kept aboard, and it could be changed out by isolating the gauge from the piping under pressure. Sam doesn't remember a glass ever breaking on one of his runs, but knows of several such cases elsewhere. The gauge was about eight inches tall, measuring the critical level for boiler water. Too low and there was the risk of explosion. Too high and there was insufficient space above the water for good steam production. Care had to be taken on runs with steep gradients, such as the ski specials to the Laurentian Mountains. Going uphill the water appeared high in the glass; downhill it seemed to be much too low. The first time he was called for a ski special, Sam embarked on new territory and was happy to be with an engineer who coached him along the way as to when to shovel (uphill) and when to relax (downhill); when to ignore the water glass and when to replenish the boiler.

If there was a problem with the automatic stoker, the fireman had to become the 'stoker'. Hard work on a big locomotive. Steam leaks in gaskets and joints were commonplace especially in winter, and if they weren't too

suivre les ordres de marche et les signaux, à siffler aux croisements, à maîtriser le jeu dans les attelages des trains de marchandises, etc. Chaque apprenti-chauffeur devait faire, sans être payé, trois parcours de trains de marchandises sur une voie principale et ramener trois formulaires signés par trois mécaniciens différents. Alors, le Maître-mécanicien (aujourd'hui, le Contremaître des locomotives de route) informait le superviseur des équipages que ce chauffeur était qualifié pour les trains de marchandises. Pour être qualifié pour les trains de voyageurs, il fallait avoir accumulé six mois d'expérience sur des trains de marchandises. Encore là, l'apprenti-chauffeur devait faire trois trajets sans être payé et se faire approuver par trois mécaniciens différents. Avant de pouvoir travailler sur les grosses locomotives des trajets Montréal-Toronto, il devait avoir de l'expérience dans les trajets sur des embranchements, sur des lignes secondaires et sur des trains de banlieue.

Sam travaillait au district de Montréal, qu'on appelait aussi le 3^e district : surtout la rive sud du fleuve Saint-Laurent (sauf la voie principale vers Lévis, Québec), vers l'ouest jusqu'à Brockville, Ontario et vers le nord-ouest jusqu'à Brent, ON, le premier point de division au-delà d'Ottawa. Occasionnellement, il était appelé à travailler au 2^e district, vers les Laurentides ou sur la rive nord du Saint-Laurent, quand on y manquait de personnel disponible.

Il arrivait que des affectations à des manoeuvres dans la cour, à des transferts, ou même sur les lignes principales, exigent de travailler en surtemps : c'était bon pour le porte-monnaie, mais pas pour la famille ni pour le repos. Certains membres d'équipage, en besoin constant d'argent pour supporter leurs habitudes de vie coûteuses, se délectaient du temps supplémentaire. Un mécanicien nommé MacDonald, un Écossais, faisait remarquer : « Rien n'est plus lent au monde qu'un mécanicien écossais payé à temps supplémentaire. ». D'autres mécaniciens détestaient le temps supplémentaire, qui réduisait le temps qu'ils pouvaient consacrer à leurs autres activités de travail au noir. L'un de ces mécaniciens aimait bien laisser le chauffeur conduire pendant qu'il se plongeait dans ses livres de comptes : dans ses temps libres, il opérait une affaire d'usurier.

Un chauffeur devait être prêt à toute urgence, comme le bris du tube de verre d'un indicateur du niveau de l'eau dans la bouilloire. Une pièce de rechange était toujours disponible à bord et on changeait le tube après avoir isolé l'indicateur de la tuyauterie sous pression. Sam ne se rappelle pas d'un tel bris quand il était lui-même en service, mais il sait que cela s'est produit. L'indicateur, d'environ 20 cm de hauteur, mesurait le niveau d'eau dans la bouilloire : trop bas, risque d'explosion ; trop haut, pas assez d'espace au-dessus de l'eau pour une bonne production de vapeur. On devait



One of Sam's early instruction trips as student fireman was on a ski special to the Laurentians. This shot shows a J-7 Pacific bringing a ski train from Montreal to the Laurentians. The train has passed St. Sauveur and is approaching Morin Heights, Quebec. CNR, Lorne Perry collection

Un des premiers trajets de Sam comme apprenti chauffeur était sur un train de ski. La photo montre une locomotive Pacific de type J7 tractant un train de ski de Montréal vers les Laurentides. Le train a passé Saint-Sauveur et s'approche de Morin Heights, QC. CN, collection Lorne Perry

Suburban trains were handled by class X-10-a 4-6-4T Suburban Type tank locomotives, 1545 is the last in a class of 6 units (1540 - 1545). They were purchased by the Grand Trunk from Montreal Locomotive Works in 1914. The series was renumbered to 45-50 by the CN. Three of them are extant today with the 49 on display at Exporail. Ralph Friske collection



Les trains de banlieue étaient tractés par des locomotives tenders de type 4-6-4T Suburban, de classe X-10-a ; la # 1545 est la dernière de cette classe de six (# 1540 à # 1545). Elles furent acquises de la Montreal Locomotive Works par le Grand Tronc à compter de 1914. Elles furent renumérotées #45 à #50 par le CN. Trois de ces locomotives existent encore, dont la #49, exposée à Exporail. Collection Ralph Friske

bad, could be tolerated. A leak up front somewhere could obscure the view forward on one side, calling for extra vigilance by the man on the other side of the cab.

Suburban train assignments demanded lots of hard shoveling. The starts were always at maximum power and there were many of them. But the run was only an hour each way. A shift consisted of two round trips between Montreal and Vaudreuil, Québec.

Freight trains in those days had three men in the cab, the third being the head-end brakeman. He perched on a seat in front of the fireman, and was supposed to be an extra set of eyes forward. He had lots to do on yard, way-freight or transfer assignments turning switches and uncoupling cars, but on main line runs he might have three to six or more hours just sitting there.

The fireman had control of the turret valves. The turret was a steam distribution point just inside the top front of the cab or outside it in a special housing, with valves extending inside. Steam could be controlled leading to electrical generator, air pump, valve gear cylinder, booster engine, stoker, to name the main ones.

The injector was the device for adding water to the boiler; an interesting problem when the boiler, at

faire attention dans les pentes plus raides, comme celles que devaient négocier les trains de ski à destination des Laurentides : en montant, l'indicateur affichait un niveau d'eau supérieur à la réalité ; en descendant, c'était l'inverse. À sa première affectation à un train de ski, Sam était en terrain inconnu et il fut bien content que le mécanicien lui explique quand pelleter fort (en montant) et quand prendre cela plus relaxe (en descendant) ; aussi, quand ignorer l'indicateur de niveau d'eau et quand refaire le plein de la bouilloire.

Si le chargeur mécanique tombait en panne, le chauffeur devait le remplacer et alimenter le foyer en charbon : un gros travail sur une grosse locomotive. Les fuites de vapeur dans les joints d'étanchéité étaient assez communes en hiver ; si elles n'étaient pas trop importantes, c'était tolérable : une fuite à l'avant de la locomotive pouvait bloquer la vue du mécanicien : le chauffeur, de l'autre côté de la cabine de conduite, devait être plus vigilant.

Les affectations aux trains de banlieue étaient exigeantes en pelletage. Les départs devaient se faire à puissance maximale et ils étaient nombreux. Mais le trajet ne durait qu'une heure. Un quart de travail consistait en deux allers-retours entre Montréal et Vaudreuil, par exemple.

Trois personnes occupaient à cette époque la

200 lbs/sq.in. or more, fights against the water trying to enter. The injector used live steam forced through a series of narrowing cones to multiply the pressure and propel the water into the boiler. This was a critical piece of equipment so each locomotive had two, just in case one should fail. Both had to be tested by the fireman before departure.

One very cold night in Brockville, Sam remembers his engineer letting the air pump work steadily for eight hours and still pressure could not be maintained. He wanted to get home, so he gave up and pulled out anyway. Once the train was underway and everything had been well shaken, one sticky brake valve clicked into normal position and pressure came up to the proper level. Put it down to experience.

The Time Book

The Brotherhood of Locomotive Firemen and Enginemen provided its members with booklets entitled Enginemen's Time Book. The first several pages outlined the employee's rights and privileges as members of the union, and the balance was columnar pages for the employee to record details of his work assignments over a few months. I have a photocopy of one example that belonged to student fireman George S. McCullough, working out of Turcot Roundhouse in 1944. True to form, he lived close by on Desnoyers Street in the St. Henri District. Sam remembers firing for McCullough after he became an engineer.

His record begins with several hostling shifts of eight hours each, two worked back to back. Such a shift was credited as 100 miles and earned him \$5.50. Remember, this was in a day when his room and board probably cost under \$10. a week. He fired a main line trip to Rouses Point, New York, booking 139 miles in 11 hours for \$7.50 on an extra freight powered by 2-8-2 3712 that operated through the night. He worked many yard assignments during the four months shown in his book, including several on the early diesel yard switchers in the Q-5-a class numbered from 7900 to 7914, only two years old at the time. He also served aboard old 7750 an early diesel switcher dating from 1932, on duty at the coach yard in Pointe St. Charles. During this period he fired locomotives for the Waterloo way-freight (2-8-0 2569 and 4-6-2 5605), a St. Albans, Vermont turn (2-8-2 3725), a couple of runs to Island Pond, Vermont on the line to Portland, Maine (2-8-2s 3700 and 3705), several more runs to Rouses Point including one double header (3726 and 3719) and one with a leased Delaware and Hudson heavy 2-8-0 1081.

A few times he was assigned to electric locomotives shuttling trains between the coach yard and Central Station (just opened a year earlier). The fireman's duties were pretty marginal on those days but he still

cabine de conduite des locomotives tractant des trains de marchandises : le mécanicien, le chauffeur et le serre-freins de l'avant du train. Ce dernier se plaçait sur une chaise devant le chauffeur et derrière lui servir de deuxième paire d'yeux. Sur les trains de manoeuvre, les trains de marchandises omnibus et les mouvements de transferts, ce serre-freins était très occupé à manipuler les aiguillages, atteler et dételer les wagons, etc. ; sur les trains de grande ligne, il était assis à ne rien faire pendant 3 à 6 heures.

Le chauffeur était responsable de la tourelle de distribution de la vapeur vers divers appareils, dont : la génératrice d'électricité, la pompe à air, les cylindres de la tringlerie des soupapes, le moteur d'appoint, le chargeur mécanique de charbon. Cette tourelle était située dans la cabine, en haut et vers l'avant, ou dans un boîtier extérieur, les manettes étant dans la cabine.

L'injecteur était l'appareil servant à ajouter de l'eau à la bouilloire : problème intéressant quand la bouilloire, avec sa pression de 13,6 atmosphères (200 lb/po²) empêchait l'eau d'entrer. L'injecteur utilisait de la vapeur vive pour forcer l'eau à travers une série de cônes de plus en plus étroits pour en augmenter la pression et en forcer l'entrée. Comme il s'agissait d'une pièce d'équipement critique, chaque locomotive en comptait deux, en cas de panne : les deux devaient être testés avant le départ.

Sam se rappelle qu'une nuit très froide, à Brockville, le mécanicien fit fonctionner la pompe à air constamment pendant 8 heures sans réussir à maintenir une pression suffisante. Il voulait rentrer chez lui : alors, il cessa d'essayer et prit le départ quand même. Une fois le train démarré, tous les appareils s'étant mis en branle, une soupape de freins collée se remit en position normale et la pression monta au niveau requis. À mettre au compte de l'expérience.

Le registre d'équipage

Le syndicat des mécaniciens et chauffeurs de locomotive fournissait à tous ses membres un Registre d'équipage. Les premières pages rappelaient les droits et privilèges de l'employé en tant que membre du syndicat et la suite consistait en pages blanches dans les colonnes desquelles l'employé enregistrerait le détail de ses affectations successives pendant quelques mois.

L'auteur a en main une photocopie du registre de l'apprenti-chauffeur George S. McCullough, qui travaillait à la rotonde Turcot en 1944. Comme on s'y attendrait, il demeurait tout proche : rue Desnoyers, dans le quartier Saint-Henri. Sam se rappelle avoir travaillé comme chauffeur pour McCullough, une fois que celui-ci fut devenu mécanicien.

Le registre de McCullough fait état de plusieurs quarts de travail comme mécanicien de manoeuvre, de 8 heures chacun, dont deux quarts consécutifs. Un tel quart de travail était considéré comme équivalent à un trajet de 161 km (100 mi) et rapportait 5,50 \$. À cette époque, il ne faut pas l'oublier, chambre et pension coûtaient moins de 10 \$ par

earned his \$6.20.

Back in the 1940s personal injuries were common and George McCullough records a twisted ankle sustained at Turcot Center that forced him to book off 22 days.

Near the end of the period he notes that he passed his first year exam qualifying him for firing on passenger trains.

Working on the Road, from the Right Hand Side

In the steam days firemen were required to attend rule instruction classes on their own time. Before qualifying as an engineer there were exams that needed to get a passing grade, dealing with the A Book of rules and several mechanical courses. Three years of service were needed before eligibility to write them. In Sam's time there was no shortage of engineers so it became a five-year wait. In the meantime, he often had opportunity to run locomotives from the right hand side while the regular engineer offered counsel.

Some engineers instructed by reporting errors of judgment to the Master Mechanic resulting in demerit marks. Sam had one such experience the first time he fired one of the big 6200's in passenger service out of Brockville, Ontario. The train was number 16, the overnight sleeping car train from Toronto to Montreal, and the engineer's name was Racicot. Sam saw that the fire in the locomotive he was to take over was in relatively poor shape and asked for the regular ground crew at Brockville to clean the fire. Fine, except that there is a hill eastward and the fire hadn't yet re-worked up to full heat. Although the train didn't stop for lack of steam or even run late, Racicot reported Sam to Master Mechanic Amundsen on arrival in Montreal. Later on, when Sam was a more experienced fireman, Racicot seemed happy to work with him.

Montreal engine crews slept in railroad YMCA's at the far end of their runs, or sometimes in railway dormitories. At Coteau (to the west) and Ste. Rosalie (to the east), the dormitory was one large room. Sleep could only be enjoyed between bouts from the snorers. The men considered the Island Pond, Vermont, Ottawa and Brockville runs to be the best for off-duty facilities.

Sam remembers firing for a rather inexperienced engineer when they were called at St. Albans, Vermont for a hot freight loaded with copper. This is a very heavy commodity and the train was therefore rather short. Braking is tricky on such a train because, given the total tonnage; there were relatively few cars to do the braking. Keeping up a good pace in deference to the urgency to get the train north, they approached the long trestle at Alburgh, Vermont, intending to come to a full stop just before the swing span for the Richelieu/Lake Champlain waterway; required to make sure it was ready for them. They didn't actually stop until well past the stop sign. Good thing the swing span wasn't open!

semaine. Une autre affectation : comme chauffeur sur un trajet de grande ligne (un train de marchandises en extra, de nuit) tracté par la locomotive 3712 de type 2-8-2, de Turcot à Rouses Point, NY ; pour une distance nominale de 224 km (139 mi), parcourue en 11 heures, un salaire de 7,50 \$.

Durant les quatre mois de ce registre, McCullough travailla souvent à faire du triage, sur des locomotives de manœuvre diesel de classe Q-5-a, numérotées 7900 à 7914, alors vieilles de deux ans seulement ; il servit aussi à bord d'une des premières diesel, la 7750, datant de 1932, dans la cour de triage des voitures voyageurs à Pointe-Saint-Charles. Au cours de cette période, il fut aussi chauffeur à bord du train de marchandises omnibus de Waterloo (locomotives 2569 de type 2-8-0 et 5605 de type 4-6-2), d'un aller-retour à St. Albans, Vermont, (loco 3725 de type 2-8-2), d'une couple d'allers-retours à Island Pond, Vermont, sur la ligne de Portland, Maine, (locomotives 3700 et 3705 de type 2-8-2), de quelques autres trajets vers Rouses Point, dont un train à deux locomotives (3726 et 3719) et un avec une grosse locomotive (1081 de type 2-8-0) louée du Delaware & Hudson.

Il fut affecté quelques fois à des locomotives électriques entre Pointe-Saint-Charles et la Gare Centrale (ouverte un an plus tôt). Les tâches du chauffeur y étaient marginales, mais il gagnait quand même son 6,20 \$.

Dans les années 1940, les blessures étaient nombreuses et George McCullough mentionne une entorse à la cheville subie à Turcot Center, qui lui valut un arrêt forcé de 22 jours.

Vers la fin de cette période, il note avoir passé son premier examen de qualification comme chauffeur de trains de voyageurs.

Sur la route, du côté droit de la locomotive (celui du mécanicien)

Au temps de la vapeur, les chauffeurs devaient suivre les cours sur les règlements, mais sans être rémunérés. Avant de se qualifier comme mécanicien, il fallait avoir réussi des examens concernant le livre A des règlements et avoir réussi divers cours de mécanique. Avant de s'inscrire à ces examens, il fallait avoir complété 3 ans de service. Au temps de Sam, on ne manquait pas de mécaniciens : le temps d'attente était de 5 ans. Entretemps, Sam eut souvent l'occasion de conduire des locomotives (de travailler du côté droit), pendant que le mécanicien en service lui donnait des conseils.

Certains mécaniciens « enseignaient » en se contentant de rapporter les erreurs de jugement au Maître mécanicien, ce qui valait des points de démerite à l'apprenti. Sam en fit l'expérience la première fois qu'il travailla comme chauffeur sur une grosse 6200 en service voyageurs au départ de Brockville, ON. Il s'agissait du train n° 16, le train de nuit de Toronto à Montréal ; le mécanicien était un nommé Racicot. Sam constata que le feu dont il prenait la charge était en assez

Steam was coming to an end before Sam moved officially to the right hand side of the cab, and as a full-fledged engineer he did drive yard locomotives but never a steamer on the main line. He put in a full 40 years with CN; towards the end hustling diesel powered freight trains mainly between Montreal and Belleville ON.



Turcot's massive coal chute when new. Ralph Friske collection

L'immense chute à charbon de la cour Turcot, quand elle était neuve. Collection Ralph Friske

Turcot People, all photos by Ernest Modler, Ronald Ritchie collection

These two pages pay tribute to the daily workers at Turcot Roundhouse, who assured there was motive power available for each assignment, all day every day, as well as the on board staff to manage the steam giants over the line. Ernest Modler, locomotive statistician at the roundhouse, took portraits of many of his co-workers in the 1940's and 50's. Ernie loved railways, and particularly locomotives; chronicling his long career in hundreds of black and white photos. All the ones in this grouping are from the collection of the late Ronald Ritchie.



Ernie Modler at Turcot c1940. / Ernie Modler à Turcot c1940.

mauvaise condition et il demanda à l'équipe au sol à Brockville de rectifier la situation. Bien, mais il y avait une montée un peu à l'est de Brockville et le feu ne s'était pas rétabli à plein puissance. Le train n'eut pas à s'arrêter faute de pression de vapeur et ne fut même pas retardé. Néanmoins, Racicot fit, au Maître mécanicien Amundsen, un rapport défavorable sur Sam dès l'arrivée à Montréal. Par la suite, quand Sam fut un chauffeur plus expérimenté, Racicot sembla prendre plaisir à travailler avec lui.

Au point extrême à la fin de leur trajet, les équipages de locomotive basés à Montréal dormaient dans le YMCA du Chemin de fer ou, quelques fois, dans des dortoirs. À Coteau (vers l'ouest) et à Sainte-Rosalie (vers l'est) le dortoir ne comportait qu'une grande salle : on ne pouvait dormir qu'entre les assauts de ronflements. Les équipages considéraient que les meilleurs sites de repos étaient au bout des trajets vers Island Pond VT, Ottawa et Brockville.

Sam se rappelle avoir travaillé comme chauffeur avec un mécanicien peu expérimenté : ils furent appelés à aller chercher à St. Albans, VT, un train important chargé de cuivre. Le cuivre est une marchandise très lourde : donc, le train était assez court. À cause du poids important, il est difficile de freiner un tel train : il y avait peu de wagons pour contribuer au freinage. Roulant à bonne allure parce qu'il était urgent de conduire ce train vers le nord, ils s'approchèrent du long pont de bois à Alburgh, VT, voulant s'arrêter juste avant la travée pivotante à la traversée de la voie navigable de la rivière Richelieu et du lac Champlain : cet arrêt permettait de s'assurer que la travée était orientée pour le passage du train. Ils n'arrivèrent pas à freiner le train avant d'avoir dépassé le panneau d'arrêt. Heureusement, la travée était dans la bonne position !

Avant que Sam ne soit promu officiellement comme mécanicien, l'âge de la vapeur se termina. En tant que mécanicien qualifié, il conduisit des locomotives de manœuvre, mais jamais une locomotive de grande ligne. Au total, il travailla 40 ans pour le CN ; vers la fin, il conduisait des trains de marchandises tractés par diesel entre Montréal et Belleville, ON.

Toutes les photos du personnel de Turcot sont d'Ernest Modler, collection Ronald Ritchie.

Les deux pages qui suivent rendent hommage aux travailleurs de Turcot qui assurèrent que de la force motrice soit disponible tout au long de chaque journée pour chacune des affectations et aussi aux cheminots qui prirent soin de ces géants de la vapeur sur le réseau. Ernie Modler, statisticien des locomotives à la rotonde, photographia plusieurs de ses confrères de travail au cours des années 1940 et 1950. Ernie aimait les chemins de fer, et les locomotives en particulier, et il préserva le souvenir de sa longue carrière à l'aide de centaines de photographies en noir et blanc. Toutes celles de cet article proviennent de la collection de feu Ronald Ritchie.

Boiler Foreman – George Thorne headed a team of boilermakers, charged with repairing worn and leaky flues, staybolts and other boiler appurtenances. This was a vital part of operating a safe railway, given the high pressure steam normally surrounding the fire-tubes. On this day in 1947, locomotive 6250 was assigned to him for such attention.

Le contremaître George Thorne dirigeait une équipe de chaudronniers chargés de réparer des tuyaux usés et fuyants, des boulons de support et d'autres accessoires de bouilloire. Ces réparations sont vitales pour assurer l'exploitation sécuritaire du chemin de fer, compte tenu de la forte pression entourant les tubes à feu. En cette journée de 1947, la locomotive # 6250 lui était confiée pour de telles révisions.



The Coal Chute – The coaling plant was one of the first stops for a locomotive coming off duty. Hopper cars loaded with coal were shunted up the long ramp, ready to be dumped into bins below, still high enough to be well above the locomotive tenders. In 1947, S. Marra was in charge of the immense chute, and his team of helpers, most of them of Italian descent.

La chute à charbon était un des premiers arrêts d'une locomotive en fin de trajet. Des wagons trémies chargés de charbon étaient montés sur la longue rampe, prêts à être déversés dans des silos; le dessous de ceux-ci était encore assez haut pour être au-dessus du tender des locomotives. En 1947, S. Marra était responsable de cette immense chute; il dirigeait une équipe d'assistants, la plupart d'origine italienne.

The Can Room – This was the everyday designation for the small building from which supplies and equipment were furnished to each locomotive being dispatched, according to need. Number one on the list was the vital can of drinking water, hence the name; along with flags, lubricant, cotton waste, tools, etc. Ernie Modler lined up the staff on duty there one day in 1946, and added the hostler at the right, Joseph Paquette. But what are they holding? – perhaps the pole for a classification flag. The others are left to right, George Alverman, George Breddy and Sam Berry.



La salle des bidons. C'était le surnom habituel du petit édifice d'où l'équipage obtenait les fournitures et l'équipement nécessaires à une locomotive en partance, selon ses besoins particuliers. Tout en haut de la liste : le bidon d'eau potable, une fourniture vitale, qui donnait son nom à l'édifice. On y distribuait aussi : des drapeaux de signalisation, des lubrifiants, des chutes de coton, des outils, etc. Ernie Modler prit une photo de l'équipe en devoir et y ajouta le mécanicien de manœuvre, à droite : Joseph Paquette. Mais que tiennent-ils ? Peut-être un poteau pour un drapeau de classification. Les autres membres sont, de gauche à droite : George Alverman, George Breddy et Sam Berry.



Out on the line – Bill Cunningham was road foreman of engines in 1948, responsible for the daily performance of engine crews as they piloted and fired locomotives over the road. He's standing in front of a four-year-old 4-8-4 Northern, number 6203.

Sur la route - Bill Cunningham, contremaître des locomotives de ligne en 1948, était responsable, chaque jour, de la performance des équipages qui chauffaient et pilotaient les locomotives sur la route. Il se tient ici devant la locomotive #6203, une 4-8-4 Northern de quatre ans d'âge.



Engine crew – In March of 1946, locomotive 6186 (a 4-8-4, only six years old) was assigned to Second 493, a manifest freight out of Turcot Yard on the line towards Toronto and Chicago. In control were S. Malyon, engineer, right, and E. F. Jackson, fireman.

Un équipage de locomotive - En mars 1946, la locomotive # 6186 (une 4-8-4 de six ans d'âge seulement) fut affectée au deuxième train 493, un train marchandises déclaré, allant de la cour Turcot à Toronto et Chicago. Aux contrôles : S. Malyon, mécanicien, à droite et E. F. Jackson, chauffeur.



A Key Man – the Turcot crew dispatcher was responsible for matching engine crews to locomotives according to seniority and experience, the direction and class of train assigned, and their order of rotation on the list. He occupied a desk in the office building adjacent to the roundhouse, had the crew callers under him, as well as a clerk to keep track of everything. F. Samborsky, engine crew dispatcher, posed in the cab of number 6173, just in off the Montreal from Washington and New York City.

Un homme-clé - Le répartiteur des équipages de locomotives, à Turcot, était responsable des affectations d'équipages. Il devait tenir compte de la séniorité, de l'expérience, de la direction et de la classe du train à conduire et de l'ordre de rotation sur la liste. Il occupait un pupitre dans l'édifice à bureaux adjacent à la rotonde et dirigeait les agents d'appel des équipages, ainsi qu'un commis, qui devait tout enregistrer. F. Samborsky, répartiteur des équipages de locomotives, pose dans la cabine de la locomotive # 6173, détachée du train Montreale, qui vient d'arriver arrivant de diverses villes américaines.

Diesels encroaching – By 1950, new freight diesels were being serviced at Turcot. 9402 was fresh from Montreal Locomotive Works when Ernie Modler chose it as the backdrop for his portrait of B. Costall, assistant crew dispatcher, left, and R. S. Dimichelle, assistant crew caller.



Les diesels empiètent - Vers 1950, les nouvelles locomotives diesel-électriques étaient maintenues à Turcot. La locomotive # 9402 venait d'arriver de la Montreal Locomotive Works quand Ernie Modler la choisit comme fond de scène pour son portrait de B. Costall, répartiteur adjoint d'équipages, à gauche, et de R. S. Dimichelle, agent adjoint d'appel des équipages.

The Photographers

The photos accompanying and illuminating the text are credited in each case, except for my own. Ron Ritchie is the custodian of the late Ernest Modler's negatives, and kindly supplied digital copies of the ones relevant to the Turcot Roundhouse story.

Ernie was born in 1920 (his father worked at Turcot as a boilermaker) and, in 1938, after high school, joined CNR at Turcot Roundhouse as Crew Clerk. After wartime service overseas with the RCAF, he rejoined CNR at Turcot in 1945 as Motive Power Clerk. Please do not underestimate the title of "Clerk". Railway Operating Departments assigned this descriptor to most anyone below officer rank, and the skill levels and areas of responsibilities of many railway clerks were impressive; to the point where it was said that the clerks actually ran the railway!

My understanding of the title "Motive Power Clerk" is that it took in all record-keeping and scheduling for locomotive assignments and statistics, housing, maintenance, repair, and reporting to Regional Headquarters. Ernie was like the turntable that spun the locomotives; right at the center and the key to everything that went on.

Always eager to learn, he took courses and passed the mechanical examinations as Locomotive Fireman but never pursued that path full time. He did, however, occasionally pinch-hit as fireman on a locomotive assigned in a hurry to the Auxiliary Train on its way to handle a derailment, or to cover for a fireman on a regular assignment who took sick at the last minute. When Turcot Roundhouse closed its doors in 1960, Ernie moved to Headquarters, still as Motive Power Clerk, where he stayed until retirement.

Another photographer of note is Robert Krone who kindly sent me a number of colour and black and white images of Turcot in its latter days. He was one of a tribe of U.S. keeners who descended on Canadian railways after the steam era ended at home around 1950. CNR and CPR retained steam to a degree for nine more years. Bob and his father headed for Turcot, recording the action in both daylight and dark.

Les photographes

Les photographies accompagnant et éclairant ce texte sont créditées au fur et à mesure, sauf les miennes. Ron Ritchie est le conservateur des négatifs de feu Ernest Modler et il a gracieusement fourni des tirages numériques de ceux pertinents à l'histoire de la rotonde de Turcot.

Ernie est né en 1920 (son père était chaudronnier à Turcot) et, à la fin de ses études secondaires en 1938, il joignit le CNR en tant que commis des équipages à la rotonde de Turcot. Après son service de guerre outremer avec l'Aviation royale canadienne (« la RCAF »), il retourna au CNR en 1945, à Turcot, en tant que commis du matériel de traction. Ne sous-estimez pas, s'il vous plaît, le titre de commis. Les groupes d'opération des chemins de fer affublaient de ce titre presque tous ceux qui n'étaient pas cadres et les niveaux de compétence et l'étendue des responsabilités de bien des commis étaient impressionnants, au point que l'on pouvait dire que les commis étaient effectivement maîtres des opérations des chemins de fer.

Ma compréhension du titre de Commis du matériel de traction est qu'il englobait la planification de toutes les affectations de locomotives et l'enregistrement des données chiffrées pertinentes à leur entreposage, leur entretien et leur réparation et le rapport de tout ceci au quartier général de la Région. En étant au plein cœur et à la direction de tout ce qui se déroulait, Ernie ressemblait à la table qui tournait les locomotives.

Toujours désireux d'apprendre, il suivit des cours et passa les examens de mécanique pour les chauffeurs de locomotive, mais il ne continua pas à plein temps dans cette direction. Tout de même, occasionnellement, il fut chauffeur d'une locomotive affectée d'urgence au train auxiliaire sur le point d'aller déblayer un déraillement ou il remplaça, sur un train à l'indicateur, un chauffeur qui s'était déclaré malade à la dernière minute. Lorsque la rotonde de Turcot ferma ses portes en 1960, Ernie déménagea au quartier général, avec encore le même titre, et il y demeura jusqu'à sa retraite.

Un autre photographe de renom est Robert Krone qui m'a aimablement envoyé une quantité de photos en couleur et en noir et blanc de Turcot vers la fin de son existence. Il fit partie d'un groupe de fervents amateurs de vapeur américains qui se précipitèrent sur les chemins de fer canadiens à la fin de l'ère de la vapeur dans leur pays autour de 1950. Le CNR et le CPR continuèrent d'utiliser la vapeur, dans une certaine mesure, pendant neuf années de plus. Bob et son père se concentrèrent sur Turcot, y enregistrant l'action de jour comme de nuit.

Stan's Photo Gallery

July - August, 2018

by Stan J. Smaill

Translation: Gilles Lazure

CNR Turcot - A Personal Remembrance

All photos from the Smaill collection and are credited to their sources whenever possible.

To accompany Lorne Perry's marvelous treatise on Canadian National's Turcot roundhouse in Montreal, it is only fitting that a Canadian Rail photo gallery be devoted to Turcot and its environs. With this issue, and continuing for the balance of 2018, we celebrate the art inherent in black and white Canadian railway photography. Future issues of Canadian Rail will feature the Canadian railway photography of Philip R. Hastings, Jim Shaughnessy and others.

CNR Turcot and its environs hold many cherished memories for me. For years, until the end of regular CNR steam operation out of Montreal in 1959, my Dad, brothers and I would make regular visits to "stall 57", the main access track to and from the turntable at Turcot's immense 56 stall roundhouse. The movies and photos that Stanton Sutherland Smaill shot and collected during this time mean a lot to me and, doubtless, helped to shape a lifelong obsession with trains and railroading.

This photo gallery is dedicated to the memory of Stanton Sutherland Smaill and to Vernon Hawley, career trainman with Canadian National Railways.

CNR U-2-h 4-8-4 6250 faces west on the shop track leads at Turcot East on March 29, 1958 late in the steam era on Canadian National Railways. 6250 displays its Elesco exhaust steam injector, a temperamental contraption found on modern CNR steam power such as the U-1-f 4-8-2's and U-2-h 4-8-4's like 6250. It is seen suspended in front of the last driving wheel. J.R. Quinn / Smaill collection

Le 21 mars 1958, à la toute fin de l'ère de la vapeur au CNR, la 4-8-4 6250 est en direction ouest sur les voies d'atelier de Turcot East. La 6250 exhibe l'injecteur d'eau de son réchauffeur Elesco, un accessoire au fonctionnement capricieux équipant les locomotives les plus modernes du CNR telles que celles des 4-8-2 classe U-1-f et des 4-8-4 classe U-2-h dont la 6250 faisait partie. On l'aperçoit suspendu devant la dernière roue motrice. J.R. Quinn, collection Smaill

Les photos de Stan

Juillet - Août 2018

Par Stan Smaill

Traduction : Gilles Lazure

Mes souvenirs de la cour Turcot du CNR

Toutes les photos proviennent de la collection de Stan Smaill et sont créditées autant que possible à leurs créateurs.

Il est très à propos qu'une galerie de photos de Canadian Rail sur la rotonde de Turcot du CNR et de ses environs à Montréal, accompagne l'excellent article de Lorne Perry sur ces derniers. Débutant avec ce numéro, et au cours du reste de 2018, nous allons célébrer l'art propre à la photographie ferroviaire canadienne en noir et blanc. De futurs numéros de Canadian Rail mettront en vedette les photographies de chemins de fer canadiens de Philip R. Hastings, Jim Shaughnessy et bien d'autres.

La cour de Turcot et ses environs recèlent pour moi de nombreux souvenirs qui me sont chers. Pendant des années, jusqu'à la fin de l'exploitation de la vapeur par le CNR à partir de Montréal en 1959, mon père, mes frères et moi avons fait de nombreuses visites à la « stalle 57 », la principale voie d'accès partant de, et menant à, l'immense rotonde de 56 baies de Turcot. Les films et photos que Stanton Sutherland Smaill fit et collectionna à cette époque ont une grande signification pour moi et ont sans doute contribué à façonner une obsession avec les trains et le domaine ferroviaire toute ma vie durant.

Cette galerie de photos est dédiée à la mémoire de Stanton Sutherland Smaill et à Vernon Hawley, un cheminot de carrière des Chemins de fer nationaux du Canada.



'Montreal City Limits' indicates the sign at CNR Turcot West circa 1951, reminding enginemen of the 'No whistling' ordinance within the metropolis of Montreal. Turcot West was the gateway for outbound CNR trains leaving Turcot Yard for the north via the L'Assomption Subdivision or to the west via the Cornwall Subdivision. CRHA Archives, Paterson Fonds



« Montreal City Limits » est inscrit sur ce panneau planté à Turcot West autour de 1951, rappelant aux mécaniciens de locomotive du CNR l'interdiction d'utiliser le sifflet à l'intérieur des limites de la métropole. Turcot West était le point de départ des trains du CNR se dirigeant vers le nord par la subdivision L'Assomption ou vers l'ouest par la subdivision Cornwall. Archives ACHF, fonds Paterson

CNR S-1-f 2-8-2 3488's mighty exhaust rattles the windows of the operator's shack on a wintry November 26, 1949. The west end Turcot water tower is clearly evident as the 3488's train passes in review. CRHA Archives, Paterson Fonds



Le puissant échappement de la 3488, une 2-8-2 classe S-1-f du CNR, fait trembler les fenêtres de la hutte du signaleur par un 26 novembre 1949 hivernal. Le château d'eau localisé à Turcot West apparaît clairement alors que le train de la 3488 défile. Archives ACHF, fonds Paterson



Thundering and struggling to hold the rail, CNR N-1-b 2-8-0 2389 is at Turcot West in 1952. At the ready to pass hand signals from the roof-top on the point of a lengthy cut of stock cars, the yardman looks to the east while 2389's engineer has his gaze firmly fixed on the photographer! CRHA Archives, Paterson Fonds

Faisant un bruit d'enfer et cherchant l'adhérence, la 2389, une 2-8-0 classe N-1-b du CNR, est à Turcot West en 1952. Sur le toit de l'un d'une longue file de wagons à bestiaux et prêt à retransmettre les signaux à bras, le préposé de la cour regarde vers l'est tandis que le mécanicien de la 2389 a son regard carrément fixé sur le photographe! Archives ACHF, fonds Paterson

White flags fly on green and gold CNR F7 9042 heading for the CNR Cornwall Subdivision in September 1952. One of the operators at Turcot West was Dick Poulton. Later, when your Photo Editor worked as a train dispatcher on the CPR Lyndonville Subdivision in Vermont, he worked with Dick who had migrated to the Boston & Maine Railroad as operator at White River Junction, Vermont. Small world! CRHA Archives, Paterson Fonds

Des fanions blancs battent au vent sur la F7 9042 verte et or du CNR se dirigeant vers la sub Cornwall en septembre 1952. L'un des opérateurs à Turcot West était Dick Poulton. Plus tard, lorsque votre éditeur photos fut un contrôleur de trains sur la sub Lyndonville du CPR au Vermont, il travailla avec Dick qui était devenu contrôleur de trains pour le Boston & Maine, à White River Junction, aussi au Vermont. Le monde est petit! Archives ACHF, fonds Paterson





Bound for Convent with a vengeance is CNR X-10-a 4-6-4T 48 on March 26, 1950. The 48's consist is all wooden coaching stock of Grand Trunk heritage and includes a combine for the handling of express and company mail. A 7900 series EMD NW2 diesel switcher waits in the distance at Turcot Centre, while an MTC 1300 series streetcar is eastbound with a Lachine Route 91 car on the Tramways' private right of way. Shaw collection

La 48, une 4-6-4T classe X-10-a du CNR, roule résolument vers la gare Convent, le 26 mars 1950. Son convoi est entièrement formé de voitures en bois héritées du Grand Trunk et inclut une voiture d'usage mixte pour la manutention de l'express et du courrier interne de la compagnie. Un diesel de manœuvre EMD modèle NW2 de la série 7900 est en attente au loin à Turcot Centre, tandis qu'un tramway de la série 1300 de la MTC passe en direction est sur le circuit 91 Lachine sur la voie privée réservée aux tramways. Collection Shaw

Dusting the catenary with its strident exhaust, CNR U-4-a 4-8-4 6401 has train No 5, the westbound La Salle westbound at Turcot East on May 6, 1948. No 5 had exchanged an electric hauler locomotive for the 6401 at that location. This exchange became regular practice after the opening of Montreal's new Central Station. The arrival of passenger road diesel locomotives in the mid 1950s eliminated the practice. Shaw collection



Le 6 mai 1948, à Turcot East, époussetant la caténaire avec son échappement perçant, la 6401, une 4-8-4 classe U-4-a du CNR, est à la tête du train n° 5, le La Salle, en direction ouest. Le train avait échangé à cet endroit sa locomotive électrique pour la 6401. Cet échange devint pratique courante après l'inauguration de la nouvelle Gare Centrale de Montréal. L'avènement des locomotives diesels-électriques pour trains de passagers au milieu des années cinquante élimina cette pratique. Collection Shaw



Turcot East in the opposite direction! CNR U-2-g 4-8-4 6213, a regular sight on CNR Montreal-Toronto passenger trains in the fifties, lifts its pops as it awaits an electric hauler to complete train 18's eastward trek to Central Station in 1952. Happily, today Northern 6213 is a well preserved exhibit at Toronto's Roundhouse Park, thanks in no small measure to the efforts of the Grant Kingsland family. CRHA Archives, Paterson Fonds

Turcot East en direction contraire! En 1952, la 6213, une 4-8-4 classe U-2-g du CNR et une locomotive régulièrement aperçue sur les trains de voyageurs du CNR entre Montréal et Toronto au cours des années cinquante, a ses soupapes de sécurité ouvertes, alors qu'elle attend la locomotive électrique de manœuvre qui va faire compléter le trajet de son train en direction est, vers la Gare Centrale. De nos jours, la Northern 6213 est heureusement préservée avec soin et en montre au Roundhouse Park de Toronto, en grande partie grâce aux efforts de la famille de Grant Kingsland. Archives ACHF, fonds Paterson

The case for the elimination of the smoke nuisance at Turcot and its environs is painfully obvious in this magnificent view of CNR FA-1 9406 leaving Turcot Centre for the L'Assomption Subdivision circa 1951. Of note is the fact that 9406 still sports its as-delivered green and gold paint scheme. Within a scant eight years, the water tower and gigantic GTR-built coal chute will disappear along with smoke from steam locomotives displaced by diesels like 9406 and its ilk. CNR / CSTM collection

Le motif pour l'élimination de la nuisance de la fumée à Turcot et ses environs est salement évident sur cette photo de la FA-1 9406 du CNR alors qu'elle quitte Turcot Centre en direction de la sub L'Assomption autour de 1951. Il est à noter que la 9406 porte encore la livrée vert et or datant de sa livraison. En moins de huit ans, le château d'eau et la gigantesque tour à charbon construite par le GTR vont disparaître ainsi que la fumée des locomotives à vapeur remplacées par des diesels tels que le 9406 et ses semblables. CNR, collection du MSTC





History in the making. CNR CLC CFA-16-4 8704 has all three CNR CLC freight 'B' units in tow as it prepares to leave Turcot Centre with what purports to be its first run eastward out of Montreal in May 1952. Freight C-Lines like 8704 did not enjoy a long career on CNR and were all retired by 1967. CNR / CSTM collection.

L'histoire en train de se faire. Toutes de fabrication CLC, la 8704 du CNR, un modèle CFA-16-4, est à la tête de toutes les trois unités B de la compagnie alors qu'elle se prépare à quitter Turcot Centre avec ce qu'il semble être son premier trajet vers l'est hors de Montréal, en mai 1952. Les locomotives C-Liner pour trains de marchandises, telles que la 8704, n'ont pas fait une longue carrière au CNR et furent toutes retirées du service avant la fin de 1967. CNR, collection du MSTC

The view from above. The sight of the CNR Turcot engine terminal and yards in Montreal as viewed from what is sometimes known as the 'Falaise St. Jacques' or the 'Upper Lachine Escarpment' was nothing short of magnificent.

Turcot d'en haut. À Montréal, l'observation du terminal Turcot et de la cour du CNR à partir de ce qui était parfois appelé la falaise Saint-Jacques, ou escarpement d'Upper Lachine, n'était rien de moins que magnifique.

In the first of three views, all taken on June 27, 1955, most of the 56 stalls of legendary Turcot roundhouse are visible. Now preserved at Exporail, CNR X-10-a 4-6-4T 49 simmers on the lead track to stall 43, while H-6-g 4-6-0 1408 faces outward from stall 8. C Smith / Shaw collection



Sur la première de ces trois photos, toutes prises le 27 juin 1955, la majorité des 56 baies de la légendaire rotonde de Turcot sont visibles. La 49, une 4-6-4T classe X-10-a du CNR maintenant préservée à Exporail, est en attente sur la voie menant à la baie n° 43, tandis que la 4-6-0 H-6-g 1408 fait face vers l'extérieur de la baie n° 8. C. Smith, collection Shaw



Swinging the camera somewhat westward, the monstrous ramp style coal chute built by the Grand Trunk Railway in 1906 is front and centre in this view. U-2-d 4-8-4 6160 has just taken on coal and a pot-pourri of smaller CNR steam power, which includes X-10-a 4-6-4T's 46 and 47, a T class 2-10-2 and others all command our attention. In the distance, X-10-a 4-6-4T 48 is arriving with a Lakeshore suburban train service. C. Smith / Shaw collection

Orientant la caméra légèrement vers l'ouest, la gigantesque tour de ravitaillement de charbon en forme de rampe apparaît en plein centre de la photo. La 6160, une 4-8-4 de la classe U-2-d, vient tout juste de recevoir son plein de charbon, tandis qu'un pot-pourri de plus petites vapeurs du CNR qui incluent les 4-6-4T X-10-a 46 et 47, une 2-10-2 de la classe T et d'autres attirent toutes notre attention. Au loin, la 4-6-4T X-10-a 48 arrive avec un train du service de banlieue du Lakeshore. C. Smith, collection Shaw

In this final view of Turcot from above, the Lakeshore commuter train has arrived Turcot East to swap X-10-a 4-6-4T 48 for an electric hauler, U-2-d 4-8-4 6160 is headed for Turcot roundhouse via 'the back door' entry point and a P class 0-8-0 carrying white flags is bound for a L'Assomption Subdivision switching assignment. An 8500 series GM SW8 is staged beside the 0-8-0, demonstrating the gradual shift from steam to diesel switching power at Turcot. Still, no less than fourteen hopper cars of locomotive coal can be seen awaiting a trip up the ramp of the Turcot coal chute on June 27, 1955, some four years before the cessation of regular service CNR steam operation. C. Smith / Shaw collection

Sur cette dernière photo de Turcot vu de haut, le train de banlieue du Lakeshore est arrivé à Turcot East pour l'échange de sa locomotive à vapeur pour une électrique, la 6160, une 4-8-4 classe U-2-d, se dirige vers Turcot par la porte d'entrée « arrière » et une 0-8-0 de la classe P exhibe des fanions blancs pour une affectation de manœuvre sur la sub L'Assomption. Une locomotive GM modèle SW8 de la série 8500 apparaît à côté de la 0-8-0, attestant le passage graduel des manœuvres des vapeurs aux diesels à Turcot. Tout de même, pas moins de quatorze wagons de charbon pour locomotive peuvent être aperçus, attendant leur poussée sur la rampe de la tour de ravitaillement en charbon de Turcot, en ce 27 juin 1955, quelque quatre ans avant la fin de l'exploitation de la vapeur en service régulier au CNR. C. Smith, collection Shaw





Turcot from below . May 8, 1948 and a classic lineup of CNR steam power awaits assignment at Turcot engine terminal. H-6-g 4-6-0 1393 began life as Canadian Northern 1393, U-2-g 4-8-4 6232 still sports the smoke deflectors it was built with in January 1943 and S-3-a 2-8-2 3728 has been on CNR metals for five years having been transferred from the Grand Trunk Western in September 1943. Shaw collection

Turcot d'en bas. Nous sommes le 8 mai 1948 et des vapeurs classiques alignées du CNR attendent leurs affectations au terminal de locomotive de Turcot. La 1393, une 4-6-0 classe H-6-g, débuta sa carrière en tant que 1393 du Canadian Northern, la 6232, une 4-8-4 classe U-2-g, exhibe encore les pare-fumée reçus lors de sa construction en janvier 1943 et la 3728, une 2-8-2 classe S-3-a, a roulé sur les voies du CNR depuis cinq ans suite à son transfert du Grand Trunk Western en septembre 1943. C. Smith, collection Shaw

"Take a good look at these steam engines boys, 'cause pretty soon all trains will be hauled by diesels like those over there". So said Stanton Sutherland Smaill to sons Stanton Jr. and Stephen during a visit to the CNR Turcot engine terminal circa 1954. "Over there" meant the makeshift three track diesel servicing area just outside the roundhouse. In May 1958, a year before the end of steam at Turcot, CNR diesels from GMD, MLW and CLC outnumber the already retired J-7-a 4-6-2 5251. Ian Donaldson / G. Ness collection



« Mes garçons, regardez bien ces locomotives à vapeur parce que très bientôt, tous les trains seront tractés par des diesels tels que ceux là-bas. » Ainsi déclara Stanton Sutherland Smaill à ses fils Stanton Jr et Stephen lors d'une visite au terminal de locomotives du CNR à Turcot autour de 1954. « Là-bas » réfère aux trois voies construites en toute hâte pour l'entretien des diesels tout juste à côté de la rotonde. En mai 1958, un an avant la fin de la vapeur à Turcot, des diesels du CNR fabriqués par la GM, la MLW et la CLC, surpassent en nombre la 5251, une 4-6-2 classe J-7, déjà hors de service. Ian Donaldson, collection G. Ness



'Big Eight Wheelers' as Nova Scotia country singer Hank Snow called them stand side by side at the Turcot roundhouse water plug circa 1952. U-1-b 4-8-2 6016 was built by Canadian Locomotive Company in June 1924 and U-2-g 4-8-4 6229 was a graduate of Montreal Locomotive Works in 1942. J. Norman Lowe / Shaw collection

Des « Big Eight Wheelers », comme les désignait le chanteur country Hank Snow de la Nouvelle-Écosse, sont côte à côte à un robinet de ravitaillement en eau de la rotonde de Turcot autour de 1952. La 6016, une 4-8-2 classe U-1-b, fut construite par la CLC en juin 1924 et la 6229, une 4-8-4 classe U-2-h, fut un produit de la MLW en 1942. J. Norman Low, collection Shaw

Only once circa 1954 did the Smaill visits to Turcot yield a Central Vermont 2-10-4. What we saw was exactly as depicted in this CNR image of CV T-3-a 2-10-4 708 given to my father by J. Norman Lowe, Historical Projects Officer for CNR. White flags on the boiler front of the 708 suggest that it will southbound for St. Albans before long. CNR

Une seule des visites des Smaills à Turcot, autour de 1954, permit d'observer une 2-10-4 du Central Vermont. Ce que nous avons vu est exactement ce que montre cette photo du CNR de la 708, une 2-10-4 de la classe T-3-a du CV, donnée à mon père par J. Norman Lowe, responsable des projets d'histoire au CNR. Les fanions blancs à l'avant de la bouilloire laissent supposer que la locomotive roulera sous peu en direction sud, vers St. Albans. CNR





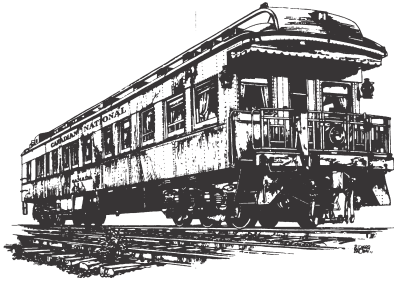
A scarce smokeless 1950 image at Turcot finds CNR U-2-e 6176 turned out in splendid condition near the ubiquitous cold storage building which for years was an unofficial backdrop for most locomotive photos at Turcot. A close look reveals that 6176 still carries its experimental 'box' style smoke deflectors applied to this sub class of Northerns in 1949-1950. J. Norman Lowe / Shaw collection

Une rare photo sans fumée de Turcot en 1950 montre la 6176 U-2-e du CNR, en splendide condition, près de l'omniprésent entrepôt réfrigéré qui pendant bien des années a servi d'arrière-plan non officiel pour la plupart des photos de locomotives prises à Turcot. Un examen de près révèle que la locomotive porte encore les pare-fumée expérimentaux de style « boîte » dont cette sous-classe de Northerns fut équipée en 1949-1950. J. Norman Low, collection Shaw



Legend, contrivance, fact or fiction? J. Norman Lowe gave my father this photo years ago, supposedly depicting CNR U-2-b 4-8-4 6130 tilting to the right as a result of a sink hole on the shop tracks west of Turcot roundhouse sometime in the 1930s or 1940s. Readers, please help! J. Norman Lowe / Smaill collection

Légende, invention, fait ou fiction? Il y a bien des années, J. Norman Lowe donna à mon père cette photo montrant la 6130 du CNR, une 4-8-4 classe U-2-b, inclinée vers la droite à cause d'un affaissement de terrain sous les voies des ateliers, à l'ouest de la rotonde de Turcot, quelque temps au cours des années 1930 ou 1940. Lecteurs, s'il vous plaît, aidez-nous! J. Norman Low, collection Smaill



Heritage Business Car

July - August, 2018

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Your Photo Gallery Editor, Stan Smaill, was provided incorrect caption information for the photo of Grand Trunk ten-wheeler 922 (Exporail's 713) which appeared on page 76 of the March-April issue No. 583. This prompted the following edited response from John R. Davis, of South Paris Maine:



The photo of 4-6-0 922 jumped right off the page when I turned to it, for it is the image of GT 713 in its original livery as GTR 922, which I delivered to the Curator of the National Museum of Science and Technology in Ottawa back around 1982 at the time the engine was displayed there.

Unfortunately there is a glaring error in the caption of that photograph which has to be corrected so as to provide the readers with factual information. I clearly labeled the photograph's location as being at Locke's Mills, Maine in 1902. Lest we forget the GTR laid no tracks in New Brunswick or Nova Scotia, the rails leading to Halifax during the early 1900s were those of the Intercolonial Railway (ICR).

I was born at Locke's Mills, and from the age of four spent far many hours growing up at the depot where Grandfather Bartlett was the agent and in the cabs of former GT and CN steam engines. The small jetty of land at the bottom left in the photo was the site of a water tank from the 1850s into the 1870s from which bridge # 39 received its name 'Tank' as reflected in the GTR's Eastern Division B&B book of 1907 and what the local folks always referred to it as.

The curved fill the train is moving upon came into being during the summer and fall of 1850 when the Atlantic & St. Lawrence's (A&StL) contractor dumped countless drags of stone and carts of earth dividing Locke's Pond into two separate bodies of water. The land on the left and site of the water tank became Round Point.

It turned out several years ago that this scene was the lenswork of Nettie C. Maxim, a pioneer lady photographer in the village who took many area views during the 1890-1920 period. Her entire negative collection is held by the Greenwood Historical Society in Locke's Mills. Regrettably, there is only one other railway image in her collection, that of a 1907 winter scene of GTR 4-6-0 1014 drawing a westbound passenger train in the vicinity of milepost 64.

Our thanks to John R. Davis for correcting our mistake and our apologies to the Greenwood Historical Society for this error.

VIA Rail Moves Forward On Renewal Of Québec City-Windsor Corridor Fleet

Via Rail has announced the names of the railway equipment manufacturers who will be asked to participate in the Request for Proposals (RFP) to manufacture the rolling stock to replace the current fleet that operates in the Québec City-Windsor Corridor. Four companies will have until October 5, 2018 to submit a proposal. The new trainsets will come into service starting in 2022.

The qualified companies are:

- Bombardier Transportation Canada Inc.
- Siemens Canada Limited

- Stadler US Inc.
- Talgo Inc

Only Bombardier currently have a Canadian manufacturing facility. (Via Rail)

GE Transportation and Wabtec Form New Company



Michael Leduc

One of the two box-cab locomotives assembled in Peterborough, Ontario for the Canadian Northern Railway by General Electric in 1917.

Une des deux locomotives électriques de « style boxcar » manufacturées par la General Electric à Peterborough, Ontario, pour le Canadian Northern Railway, en 1917.

The recent merger of GE Transportation with Wabtec to produce a major player in the railway equipment and service market has not created a company with a strong manufacturing presence in Canada, though their products can be found on all Canadian railways. However General Electric has had a history involving locomotive productions in Canada.

In 1917 GE at their Peterborough, ON plant built two boxcab electric locomotives for the Canadian Northern Railway. These units were used in service through the Montreal Mount Royal Tunnel.

Indirectly GE made another manufacturing appearance in Canada through its partnership with American Locomotive Company (ALCO) in the production of road diesel locomotives. Alco owned Montreal Locomotive Works (MLW) which built Alco-GE road units. The Alco-GE partnership was discontinued when GE went into manufacturing road units on its own which in turn ended MLW's GE connection.

MLW was eventually purchased by Bombardier and the Montreal plant closed. The dormant MLW plant was sold to GE in 1988 and was used by GE to rebuild some of its earlier Universal series road switchers. The plant was closed in 1993 and with it the last GE direct involvement in manufacturing locomotives in Canada. (David Gawley)

Toronto Peter Witt 2890 update



TTC Collection

The Seashore Trolley Museum in Kennebunkport, Maine is restoring TTC Witt 2890. Latest efforts concentrated on finishing the interior and preparing the body to be placed back on its rebuilt trucks. Inside, all remaining lettering have been produced and applied to the varnished surfaces.

Following this, Colonel and Rita Tirrell cleaned the interior, giving a decidedly finished appearance. The distinctive front door mounted mirror (allowing the motorman to see the center door) was overhauled and placed back on the car. Charles Hughes, on one of his regular visits from Baltimore, installed the lightning arrestor on the roof, and attended to some minor leaks. One of the car's main air tanks, which had been removed when the car was re-trucked, was placed back under the car and tests began on the air system.

The trucks were re-gauged (from Toronto's 4' 10 7/8" rail spacing) years ago and more recently its motors were overhauled by AC Electric (made possible by donations of about \$35,000). The next step is to mount the motors back in the trucks then place them back under the car so work to make it operational can begin. (Jim Schantz)

Streetcars Get the IMAX Treatment at Hot Docs 2018



Stephen Low Company

The Trolley, a creation of award-winning IMAX filmmaker Stephen Low (of Rocky Mountain Express fame), showcases the beauty, history, and impact of one of the greatest innovations in transportation.

Filmmaker Stephen Low, who has spent three decades producing and perfecting large-format cinema experiences, had his newest project, **The Trolley**, debut as a Special Presentation at 'Hot Docs 2018'. The Trolley propels audiences on a journey around the world to explore the power and potential of the trolley, tram or streetcar—a once nearly forgotten masterpiece of 19th century innovation. The film's stunning aesthetic and 'how-things-work' approach turn a streetcar ride into something extraordinary. Following the trolley's rollercoaster existence from 19th century invention to near extinction in the 1960s, the film focuses on Toronto as one of the only cities in North America to have retained an extensive streetcar network.

"The Trolley stares down the automobile. In climate change, humanity faces a global crisis that is in scale and complexity unlike anything we have encountered before, yet we already have the solutions. And one of them is staring us in the face," explains filmmaker Stephen Low. "I had to make this film to give streetcars their due. The film may prove especially poignant and nostalgic for Torontonians, given that streetcars (trolleys) have been these charming fixtures in the city since before we can remember. I hope we are able to give people a look at how and why they evolved – and I hope that the film helps humanize the transit system that is so vital to our lives and future."

Can the trolley triumph? This film is sure to stimulate passions in its viewers. Showcasing surging urban machines from across of the eras, **The Trolley** evokes nostalgia, romance and adventure, but also underlines the dramatic transportation dilemma faced by humankind in an era of enduring auto-mania and impending climate catastrophe. In its visuals, its storytelling, its soundtrack, and its overall enchantment, the film is accessible and informative, elucidating the true and enduring magic of streetcars, including the red rockets that have been seen as both a point of pride and contention for so many Torontonians.

The first fully functional trolley car was considered a miracle of the electric age, sparing citizens from piles of putrid horse manure and allowing them to glide effortlessly through daily commutes. Within a short period, trolleys revolutionized cities—yet today, only a few urban centres still use them. Traveling from Milan to Hong Kong and featuring the TTC's Red Rocket fleet through the years, this immersive cinema experience traces the invention, popularization and decline of a marvel of modern technology. Created specifically for IMAX presentation by Stephen Low (son of IMAX inventor and

documentary pioneer Colin Low), it's a musical journey through the decades, a love letter to a bygone era—and a vision for a tram-filled future. As the world becomes increasingly urbanized and planners seek sustainable means of transportation, could the trolley see a resurgence? (Alexander Rogalski, *The Globe and Mail*)

Waterloo Central Railway acquires three passenger cars from Credit Valley Express

Three Credit Valley Express (CVE) pieces of rolling stock, two coaches with silver and red letterboards 1978 (xCN, VIA 5628); 2003 (xCN, VIA 5506), and RDC-9 DAWX 6006 (xCN, VIA 6006) left Orangeville, Ontario recently to begin their transfer move to the Waterloo Central Railway (WCR) near Waterloo, Ontario.

Reports for last fall showed WCR had 36,000+ riders on their events, but they turned away at least 3,000 others; thus the rationale for acquiring this equipment. (Tempo)

Orangeville Brampton Railway begins new era under Trillium Railway Company

As of early July, the Orangeville-Brampton Railway has a new operator for its 55-kilometre line running to Mississauga, but a return of the Credit Valley Explorer tourism train is not yet clear.

Aaron White, vice-president of Trillium Railway Co. Ltd., a subsidiary of Gio Rail Holdings, confirmed an agreement awarding the company operating rights has been reached. Trillium has begun serving customers along the railway.

Founded in 1997, Trillium currently operates the Port Colborne Harbour Railway, serving customers on the 50-kilometre long track running from St. Catharines to Port Colborne in the Niagara region.

Trillium tends to focus primarily on freight operations. With the Credit Valley Explorer tourism train's final trip under Cando management being on February 24, 2018. Cando, which had operated the service for 18 years, ceased operating the line on June 30th. White said the fate of the town's popular passenger tourist train is something Trillium plans to evaluate in the future. "We know it was a popular tourist train. It is something to be considered as times rolls on. Nothing is an absolute no at this point," he explained.

"It is a new short-line start-up in Ontario. There hasn't been one of those in several years. It is an exciting opportunity for us so we're looking to expand the business," White said. "We were in the right place at the right time."

In 2000, CP Rail transferred ownership of the 55-kilometre railway connecting Orangeville to its main line in Streetsville to the Orangeville Railway Development Corporation (ORDC). (Orangeville Banner)

Ontario Northland Railway (ONR) 2-8-0 503 may be restored



Joseph Bishop

There's a movement afoot to consider the possible restoration and future operation of the old Ontario Northland 503 steam engine that was given to the city of North Bay decades ago. A group of local volunteers hopes to breathe new life into an old train engine. The small group, led by train enthusiasts William Love and Bill Ferguson, hosted a public meeting at Discovery North Bay museum to discuss the possible restoration and operation of the old Ontario Northland Railway engine 503 as an historic tourist train. "The first step we are taking is to have a community meeting," said Ferguson, noting the group is looking for others who may be interested in working on the project. He said volunteers would be needed to help out with the restoration work, as well as organizing and fundraising.

Ferguson said the group is starting from scratch without any financial backing. And, he said, the restoration project would be a not-for-profit initiative that's likely to be a lengthy endeavour. "It hasn't been fired since 1960 when it was given to the city by Ontario Northland," Ferguson said, noting the steam engine will have to be professionally assessed to see if restoration is even feasible. Ferguson said it was kept at Lee Park for some time before being moved to its current location near the CaNoR Sand Centre at Wyld Street a number of years ago. Ferguson said the intent at that time was that the steam engine would be made into a static display behind the museum as part of the city's Waterfront Park. But that plan never materialized. "We don't want to see it just sit and be further vandalized," said Ferguson, noting the long-term concept is to see the engine operate out of North Bay as a tourist train utilizing existing track.

"North Bay does have a long-standing railway history," said Ferguson, noting an historic rail attraction would be fitting for the city. He said the group would need to figure out exactly how that would work. But Ferguson

said the first step would be to get the engine running again if restoration is deemed feasible. If that's the case, he said, the engine would need to be stripped down and rebuilt. (Don McQueen's Tempo Jr.)

Comber train station on track for new life



Orama website



Windsor Star

The one time Canadian Southern Railway station at Comber, Ontario is about to have a new life. The one story wood frame station built by the CSR in 1872-73 is located on the former CSR Windsor to Fort Erie line 29 miles east of Windsor, Ontario.

The station is one of the few surviving early stations built by the CSR. Its design is typical of the first generation wooden stations built by railway companies in Ontario.

An Ottawa architect, Ovidio Sbrissa, has offered to buy station and turn it into his office.

The station was designated in 2006 under the Heritage Railway Stations Protection Act for its history, and its architectural elements which include its simple rectangular plan, its wood frame construction and board-and-batten sheathing, the projecting operator's bay on the south side, its representation of the Classical revival design principles, the simplified Carpenter Gothic style, and the influence of the Italianate style. (Windsor Star, Canadian Register of Historic Places)

Third diesel unit added to Aspen Crossing's roster



Cor van Steenis

The Aspen Crossing Railway, located on the former CPR Lomond Sub in Southern Alberta now has a fleet of three locomotives which are used to haul its Prairie Tour Excursion Train across the prairies east and west of Mossleigh, Alberta

The latest unit is ex-CPR GP9u No. 1624 which was built in 1955 by GMD as CPR GP9 No. 8515, Class DS-17. It was equipped with a steam generator and larger fuel and water tanks for use in passenger service; its air tanks were located on the roof.

In 1986, it was chop-nosed and rebuilt and equipped with remote control belt-pack equipment. Declared surplus, it was then acquired by Jason Thornhill of the Aspen Crossing Railway. The photos show the unit with its train along with 9 cars, including the three stainless steel cars acquired by Aspen Crossing from the Ontario Northland Railway. (Cor van Steenis)

Alberta Prairie Railway going strong in 2018

We've been coming to Big Valley, Alberta, population 364, every few years since 1994, shortly after the Alberta Prairie Railway started its excursion train trips from Stettler. It is one of the most well preserved examples of a small east-central Alberta prairie town, with a 1912 Canadian Northern Railway station, a more modern 1960 Alberta Wheat Pool elevator and a number of historic buildings on Main Street and Railway Avenue as well as the ruins of a former roundhouse.

The Alberta Prairie Railway operates several excursion options hauled by both steam and diesel; check

Cor van Steenis



Cor van Steenis

their website for schedules and reservation details. Equipment includes 41 a 2-8-0 (Baldwin 1920) originally Johnsboro, Lake City and Eastern; 6060 ex CNR 4-8-2 U-1-f (Montreal Locomotive Works 1944); 4 GM diesels; and a fleet of 14 passenger cars including a diner, open air observation, lounge, sleeper, combine and coaches.

Canadian Pacific FP9A 1400 placed on display next to 4-4-029



William Hubbard

CP has placed FP9A 1400 on display alongside 4-4-029 outside their Ogden head office facility in Calgary. The 1400 was built by GMD in London, Ontario in April 1953 as CP FP7A 4099, it was later renumbered 1400. In 1978 it became VIA 1400, it was then upgraded to FP9A standards and renumbered VIA 6550. It was retired in 1991 and became Nebkota Railway 55. CP reacquired it in 1998, renumbered it back to 1400 and used it on business assignments. It was retired in late 2011 and was held at Ogden Yard in Calgary. (William Hubbard, Charles de Jean, Len Thibeault)

Full Steam Ahead for Calgary Heritage Park's Steam Crane

Heritage Park



Heritage Park Historical Village, in Calgary, Alberta is a living history museum that brings the settlement of Western Canada to life through its interactive and engaging exhibits and programs. The park's timeline spans the 1860s through to the 1930s, with much of the focus on the railway, and life on the prairies in the early 20th century. The park features two kilometers of track, an operating steam train, (with two steam engines) three historical train stations, plus a vast collection of rolling stock located in a roundhouse, car shop and scattered throughout the historical village.

Much of Heritage Park's powerful artifacts run on steam power. The mighty 2023 and 2024 locomotives that reign supreme all summer long are nothing without their steam. Those who have visited the park during the Country Kickback weekend in August, 2016 may be familiar with Heritage Park's Case steam tractor and this past summer, a much anticipated artifact made its steam powered debut: a 1920 steam crane.

The steam crane has been a passion project for Heritage Park's in-house rail crew for nearly 10 years. The park acquired the crane in 1974 and it sat idle ever since. The majority of all repair and restoration work on all of Heritage Park's rolling stock is done in-house, but the steam crane required much more than the crew could handle on their own. A new welded boiler was required, which meant a trip to Lund Machine Works in New Ulm, Minnesota. After a decade of laborious work, the crane was finally unveiled this past September, 2017 during Heritage Park's Railway Days weekend. A large crowd gathered to watch Heritage Park's Head Engineer, Brian Manning, operating the machine in all its glory. The team was also recognized for its outstanding work on the steam crane by the Canadian Railroad Historical Association, honouring Manning and his team with a Preservation Award.

Heritage Park is now home to the only operating steam crane of its kind in Canada and one of only a dozen in all of North America. Classified as a mountain crane, it is rated to lift a 100 ton load and was previously in operation from Field, BC to the Crowsnest Pass area. The steam crane will be put to good use throughout the park, working in tandem with a tender (a separate piece of equipment that holds the water and coal required for the crane's operation). Manning dreams of one day having a full working Auxiliary, which comprises a caboose, tool car, tender, steam crane and idler car. The park currently has all the required pieces ready to go with the exception of the idler car, which Manning and his crew are working on throughout the winter and hopes to unveil this spring. As rare as it is to have a working steam crane, it's even more so to have a fully operating auxiliary. Brian does not believe there are currently any in Canada.

Learning the Art and Science of Steam

Not just anyone can get behind the wheel of one of these powerful steam machines. In Alberta, you must be

qualified through the Heritage Boiler Association of Alberta. Brian, who is a 3rd class Steam Engineer and former President of the Association, initiated a training program, which provides certification for operating steam powered equipment. The appropriately titled Steam School provides training to 20-25 students each year. Students must complete 100 hours of practice time on equipment, write an exam and complete a practical test to receive qualification to pass. Many of the students hone their skills at historic sites like Heritage Park, Pioneer Acres and the Reynolds Albert Museum. There are currently 30 certified Steam Engineers in Alberta.

Visitors to Heritage Park in Calgary can watch the powerful crane at work during the summer operating season, from May to September. For more information about Heritage Park, visit www.HeritagePark.ca (Barb Munro, Heritage Park)

Kettle Valley Railway Trestle Bridge damaged by fire



The Ladner Creek Trestle Bridge 28 km northwest of Hope, BC, which was once part of the Kettle Valley Railway line through the Coquihalla Pass, has been damaged by fire. The bridge which was constructed in 1916 was used by the railway until the railway's abandonment in 1959. It has since become part of the Kettle Valley Rail Trail.

It is believed that the fire started from a lit cigarette butt. (CBC News)

Canadian Forest Products 112 moved to Port Alberni for restoration

Canadian Forest Products (CANFOR) 112, a 2-6-2T built by the Baldwin Locomotive Works in March 1923 (builder's number 56323). Sent to Washington State, it worked as Snoqualmie Falls Lumber Number 6 until 1947 when it became Weyerhaeuser No 6. In 1948 it was purchased by CANFOR and, after upgrades to Canadian specifications in Vancouver, was barged up to Beaver Cove. Following retirement in 1968, it was put on display by CANFOR in Beaver Cove. In the fall of 2014, Western Forest Products contacted the Western Vancouver Island Heritage Society to offer them the locomotive.



This is a photo of the 112 at work for CANFOR in the Nimpkish Valley in the 1960s. Dave Wilkie, from the Collection of Robert Turner.

Ceci est une photo de la 112 au travail pour CANFOR dans la vallée de Nimpkish au cours des années 1960. Dave Wilkie, Collection Robert Turner

During the winter of 2014-15, volunteer crews from the Western Vancouver Island Industrial Heritage Society made the 200 km. trek to northern Vancouver Island several times, to prepare the 1923 Baldwin for the move to its new home in Port Alberni. They did everything possible to reduce the height and the weight of the old locomotive, to make the transfer possible. Nickel Brothers made the move the night of March 11-12, 2015.

Since that time, a small group of dedicated volunteers, led by Sandy Macham and K.G. ('Soup') Campbell, have been methodically working away at this massive restoration project. Last summer, the front axle, trued up and with new babbit bearings, was slid back into position. The hull of the boiler has been ultra-sounded and the air brake pots removed, serviced and re-installed. A new cab is to be fabricated this year.



Sliding the front axle back into position.

Remise en place de l'essieu avant

The old locomotive had been sitting outside since its arrival in Port Alberni. To facilitate further restoration and make the work less miserable for the crew the 112 was moved inside the Alberni Pacific Railway (APR) roundhouse. The APR's 1942 GE diesel-electric switcher was used for the move. (Daivid Hooper)

Ownership of White Pass & Yukon (WP&Y) Changing



James L. Haney

The White Pass & Yukon Railway, a 3-foot narrow gauge railway which links Skagway, Alaska to Whitehorse, Yukon Territory has been bought by Carnival Corp, the world's largest cruise ship operator. The railway, which was completed in 1900, remained in operation until 1982, with the movement of ores and concentrates through the port of Skagway being its major business. The collapse of metal prices and the resulting mine closure caused the shutdown of the railway.

With the increasing popularity of cruise ships traveling to Alaska, WP&Y was restarted in 1988, initially to White Pass Summit, AK and then to Bennett, BC in the 1990s and to Carcross, YK in 2007.

Included in the purchase is the railway infrastructure, the railway equipment which includes 20 diesels, 69 restored and replica passenger coaches and two Baldwin steam locomotives: 2-8-0 No. 69 built in 1907 and 2-8-2 No. 73 constructed in 1947, three docks in Skagway that support the railway and provide four berths for cruise ships and associated retail operations in Skagway.

Carnival has made an agreement with Survey Point Holdings, Inc., an Alaskan company to establish a company that will manage the various Skagway operations, a company in which Survey Points will hold the majority and Carnival will be a minority partner. An aside: the design on the funnels of Carnival's ships are the design of Canadian Pacific's multi mark as CP's Empress of Canada was Carnival's first ship.

An Historic Railroad Station to be Renovated by Ford Motor Company



Wikipedia



Fortune Magazine website

The long abandoned Michigan Central Railway Station in Detroit, Michigan, is connected to Canadian passenger train history though located in the United States. It is about to be restored though not for railway use. The station was the western terminus of CPR trains from Toronto, and home to Michigan Central trains operating between Chicago, Detroit, Buffalo, Boston and New York. Between Detroit and Buffalo, the trains operated through Southwestern Ontario on the Michigan Central's subsidiary, Canada Southern. An office tower attached to the station was the head office of the Michigan Central, which was a part of the New York Central system.

The landmark has been bought by the Ford Motor Company to become their new mobility hub. As part of the renovation of the complex, Ford will restore the station's grand hall to its original design. The Beaux-Arts building was designed by the same firm which designed NYC's Grand Central Terminal and its design was intended to complement the Grand Central design.

Opened in 1914, the station remained in use until Amtrak service ended on January 6, 1988. From its opening until after the end of the Second World War, up to 200 trains passed through the station every day. (Trains magazine)



COMMUNICATIONS

July/August • juillet/août 2018

By / Par Stephen Wray

CRHA Awards - 2017
Les prix 2017 de l'ACHF

Version française Gilles Lazure

Lifetime Achievement Award Gerald and Mary Janet Knowlton

The CRHA's Lifetime Achievement Award for 2017 goes to Gerald and Mary Janet Knowlton for the founding, expansion, maintaining and donating Champion Park near Okotoks, Alberta.

Not only is it one of the largest privately held collection of authentic CPR structures in Canada, but it also memorializes the life and times of a rural prairie CPR agency. Champion Park is both a personal as well as a public historical record.

Rolling stock at Champion Park includes:

19	Diesel hydraulic switcher, CLC 1960, ex CPR 19
3622	Mail express car, CC&F 1947, ex CPR 3622
236220	Outside braced box car, c 1920, ex CPR 236220
278522	Double stack stock car, CC&F 1958, ex CPR 278522
400304	Tank car, c 1923, ex CPR 400304
437178	Caboose, CPR 1945, ex CPR 437178
437266	Caboose (bay window), CPR 1948, ex CPR 437266
437269	Caboose, CPR 1948, ex CPR 437269
M-100	Inspection car, Wickham 1955, ex CPR M-100
Saskatchewan	Official car, CPR Angus 1930, ex CPR 12

(Canadian Tracksider Guide)



Michael Harle

Prix de la réalisation d'une vie : Gerald et Mary Janet Knowlton

Le Prix de la réalisation d'une vie 2017 de l'ACHF est accordé à Gerald et Mary Janet Knowlton, pour la fondation, l'expansion, l'entretien et le don du 'Champion Park', près d'Okotoks, Alberta.

Non seulement est-ce l'une des plus grandes collections privées de structures authentiques du CPR au Canada, mais elle perpétue le souvenir de la vie d'antan d'une

agence rurale du CPR dans les Prairies. Le 'Champion Park' est un mémorial commémoratif autant personnel que public.

Le matériel roulant au 'Champion Park' inclut:

19	Locomotive de manœuvre diesel-hydraulique, CLC 1960, ex-CPR 19
3622	Voiture pour express et courrier, CC&F 1947, ex-CPR 3622
236220	Wagon couvert à châssis externe, ~1920, ex-CPR 236220
278522	Wagon pour petit bétail à deux niveaux, CC&F 1958, ex CPR 278522
400304	Wagon-citerne, ~ 1923, ex-CPR 400304
437178	Wagon de queue, CPR 1945, ex-CPR 437178
432266	Wagon de queue (avec fenêtres latérales en saillie), CPR 1948, ex CPR 437266
437269	Wagon de queue, CPR 1948, ex-CPR 437269
M-100	Voiture d'inspection 'Wickham', ~1955, ex-CPR-M-100
'Saskatchewan'	Voiture de fonction, CPR Angus 1930, ex-CPR 12

The CRHA's Calgary & Southwestern Division restored and leased many railroad signals from their collection to Champion Park. Following is a list of restored items on display along the tracks:



Mike Westren

La Division de Calgary et du Sud-ouest de l'ACHF a restauré, et loué au 'Champion Park', plusieurs équipements de signalisation pour chemin de fer de sa collection. Ce qui suit est une liste des articles restaurés

Station mounted, Train Order signal	One	Champion owned	en exposition le long de la voie :		
Wig-wag level crossing signal	One	C&SW leased	Signal d'ordre de marche monté sur toiture de gare	un	propriété de Champion Park
Three Aspect Color Lights signal, US&S	two	C&SW leased	Signal de passage à niveau de type 'Wig-wag'	un	loué de C&SO
Interlocking semaphores, Saxby&Farmer	two	C&SW leased	Signal lumineux à trois couleurs US&S	deux	loués de C&SO
3-position semaphore, GRS, ex NP	one	C&SW leased	Sémaphores d'enclenchement Saxby&Farmer	deux	loués de C&SO
Train Order semaphore at Conrad	one	Champion owned	Sémaphore à trois positions GRS, ex-NP	un	loué de C&SO
Interlocking relay-power and control panel	one.	Champion owned	Signal d'ordre de marche (à la gare Conrad)	un	propriété de Champion Park
Tool shed (most southerly, along the line)	one	C&SW leased	Panneau de contrôle à entre-verrouillage avec relais d'activation	un	propriété de Champion Park
			Remise d'outils (la plus au sud le long de la voie)	une	louée de C&SO

Over its first 37 years the Park has delighted thousands of visitors as well as having been an inspiration to the writing of the books, 'Not as Long, But Every Bit As Wide' and 'The Station Agent's Boy : The Life and Times of Gerald Knowlton'.

With the donation of the entire Champion Park to the Town of Okotoks and the Municipal District of Foothills, Alberta the public will continue to learn and enjoy what prairie railroading was like for generations to come.



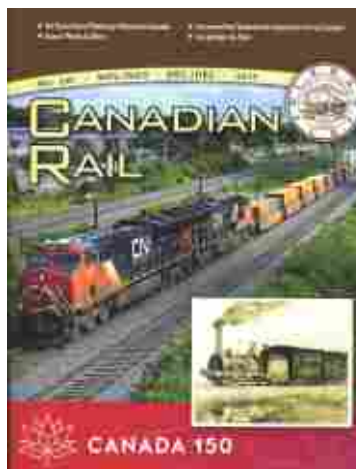
Mike Westren

Lors de ses 37 premières années d'existence, 'Champion Park' a enchanté des milliers de visiteurs et inspiré l'écriture des livres *Not as Long, But Every Bit As Wide* et *The Station Agent's Boy : The Life and Times of Gerald Knowlton*. Avec le don de l'entière collection à la Ville d'Okotoks et au District municipal de Foothills, Alberta, le grand

public en profitera et conservera cette possibilité d'apprendre comment se déroulait le quotidien du chemin de fer dans les Prairies pour des générations à venir.

Article published in Canadian Rail**Robert Robinson and Douglas N. W. Smith**

'An Overview of Railway History in Canada', co-authored by Robert Robinson and Douglas N.W. Smith. This Canada 150 issue pulled together the concise history of Canadian railroads with excellent research. It was easy to read, well written and should become the standard text for anyone wanting an overview of Canadian railway history.

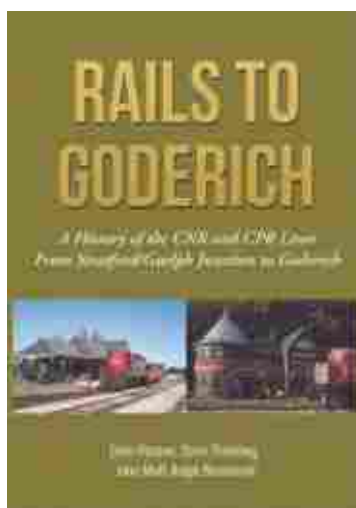
**Prix pour un article publié dans la revue Canadian Rail:****Robert Robinson et Douglas N.W. Smith**

« Un survol de l'histoire du chemin de fer au Canada » cosigné par Robert Robinson et Douglas N.W. Smith. À l'occasion du 150e anniversaire du Canada, cet article a rassemblé d'une façon concise l'histoire des chemins de fer canadiens grâce à une excellente recherche. Il fut facile à lire, bien écrit et devrait devenir le texte tout indiqué pour quiconque recherchera une vue d'ensemble de l'histoire du chemin de fer au Canada.

Book Award**Dave Hooten, Steve Thorning, John Mull, Ralph Beaumont****Rails to Goderich***Published by John Mull*

'Rails to Goderich', the story of how this book came to be is a book in itself – 20 years in the making. The research and collaboration produced a book on one of the most 'railroaded' regions of Canada. From the Buffalo, Brantford and Goderich Railway through to the Grand Trunk; the building of the CPR followed by the CNR, this book takes us from the steam era to a colourful wealth of early diesels, ending with today's Goderich-Exeter and Ontario Southland Railways.

Unfortunately the book is sold out.

**Prix pour un livre :****Dave Hooten, Steve Thorning, John Mull, Ralph Beaumont****Rails to Goderich***publié par John Mull*

L'histoire de la façon avec laquelle cette publication est venue à terme est un livre en soi - 20 ans de préparation. Recherche et collaboration ont produit un ouvrage sur une des régions les plus exploitées par les chemins de fer au Canada. À partir du 'Buffalo, Brantford and Goderich Railway' jusqu'au 'Grand Trunk', de la construction du 'CPR' suivie de celle du 'CNR', ce livre nous mène de l'ère de la vapeur à d'abondantes illustrations en couleurs des premiers diesels et se termine avec le 'Goderich-Exeter and Ontario Southland Railway' actuel. Malheureusement le tirage de ce livre est épuisé.

DIVISION NEWS**CRHA's Niagara Division holds its 36th. Annual 'Longest Day Event'**

On June 21st this year the CRHA, Niagara Division held their 36th annual 'Longest Day' rail-fanning event. This event started 37 years ago, before the Niagara Division was officially formed, when two rail enthusiast buddies George Rout (in photo) and Frank Delogu (still a member but absent from photo) wanted to liven up the December doldrums and tried a 'shortest day' photo shoot on December 21st. Judging it a flop with severe cold temperatures and almost no sun, they decided to make it a 'Longest Day' event the following June in 1982 and every summer solstice since.

NOUVELLES DES DIVISIONS**La Division Niagara de l'ACHF vit son 36e « Jour le plus long » annuel**

Le 21 juin dernier, la Division Niagara de l'ACHF a fait sa 36e excursion annuelle du « Jour le plus long ». Cet événement a débuté, il y a plus de 37 ans, avant même que la Division Niagara ne soit officiellement constituée, lorsque deux amis passionnés des trains, George Rout (sur la photo) et Frank Delogu (encore membre, mais non sur la photo) voulurent combattre le cafard de décembre et tentèrent de faire de la photo le 21 décembre, « le jour le plus court ». Ayant jugé le tout comme un échec avec des températures très froides et pratiquement pas de clarté, ils décidèrent de transformer le tout en l'excursion du « jour le

After breakfast on a pedestrian bridge at the Royal Botanical Gardens, the group began their usual 12 to 14 hour 'Longest Day' by photographing a GO Transit train.



Bob Chambers

plus long », le 21 juin 1982 suivant et depuis, à tous les solstices d'été.

Voici ses membres, après le déjeuner et sur le pont pour piétons aux Royal Botanical Gardens, en train de commencer leur « jour le plus long » habituel d'entre 12 et 14 heures, par la photographie d'un train du GO Transit.

Front row: L-R: Roy Warner, William Sharpe, Marlene Howard, John Brown, George Rout, Tammy Frakking (President), Garry Eller, Dave Bingham (Treas), Russ Milland.

Back row: Iain Tugwell, Ron Danielsen (VP), Harry Svantesson. Patrick Ryan, Paul Thomson, Robert Ryan, Jim Gardner, Rod Brown, Lyall Baskin, Gerald Arends, Keith Sirman, Bob Martin. (Bob Chambers)

En première rangée, de gauche à droite : Roy Warner, William Sharpe, Marlene Howard, John Brown, George Rout, Tammy Frakking (présidente), Garry Eller, Dave Bingham (trésorier), Russ Milland.

À l'arrière : Iain Tugwell, Ron Danielsen (vice-président), Harry Svantesson. Patrick Ryan, Paul Thomson, Robert Ryan, Jim Gardner, Rod Brown, Lyall Baskin, Gerald Arends, Keith Sirman, Bob Martin.



The Canadian Commission for UNESCO names the Canadian Pacific collection as one of the first inscriptions to the Canada Memory of the World Register



The Canadian Commission for UNESCO at a press conference recently held at the Royal British Columbia Museum named six new inscriptions to the Canada Memory of the World Register. The event, intended for media and partners of the Canadian Commission for



La Commission canadienne pour l'UNESCO nomme la collection du Canadien Pacifique comme l'une des premières inscriptions au Registre de la Mémoire du monde du Canada



La Commission canadienne pour l'UNESCO a récemment annoncé six nouvelles inscriptions au Registre de la Mémoire du monde du Canada lors d'une conférence de presse tenue au Musée royal de la Colombie-Britannique. L'événement, tenu à l'intention des médias et

UNESCO and the Royal BC Museum, featured a presentation from collections holders such as the Royal BC Museum, Library and Archives Canada, National Film Board of Canada and Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAHQ).

The purpose of the Memory of the World Program, created by UNESCO in 1992, is to facilitate the preservation of documentary heritage and ensure access to it. The international register and national registers objective is to raise awareness about the importance of documentary heritage as the 'memory' of humanity. The Canadian Advisory Committee for Memory of the World review applications and make recommendation for both the International Register and the Canada Memory of the World Register.

In creating the Canada Memory of the World Register in May 2017, the Canadian Commission for UNESCO wanted it to be the reflection of the immense diversity of the documentary heritage that is significant to Canada whose roots extend from the initial settling of the land by Indigenous Peoples up to the present time.

The Canadian Pacific Railway Company Fonds, are held by the Canadian Railroad Historical Association, at Exporail in Delson/Saint Constant, Quebec. The collection documents the management and administration of an international company that played a major role in many key aspects of society, including transportation, telecommunication, culture, corporate art, immigration, colonization, agriculture, tourism, engineering, natural resources development, insurance, trucking, warfare, aviation, and real estate.

des partenaires de la Commission canadienne pour l'UNESCO et du Musée royal de la Colombie-Britannique, comportait une présentation de quelques détenteurs de collections tels que le Musée royal de la Colombie-Britannique, Bibliothèque et Archives Canada, l'Office national du film du Canada et Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAHQ).

L'objectif du programme Mémoire du monde, créé par l'UNESCO en 1992, est de faciliter la préservation du patrimoine documentaire et d'assurer l'accès à ce patrimoine. Le registre international et les registres nationaux visent à augmenter la sensibilisation au patrimoine documentaire en tant que « mémoire » de l'humanité. Le Comité consultatif canadien pour la Mémoire du monde examine les candidatures et fait des recommandations pour le Registre international et le Registre de la Mémoire du monde du Canada.

En créant le Registre de la Mémoire du monde du Canada en mai 2017, la Commission canadienne pour l'UNESCO a voulu qu'il soit le reflet de l'immense diversité du patrimoine documentaire ayant une signification pour le Canada, dont les racines s'étendent de l'établissement initial des peuples autochtones sur les terres jusqu'au temps présent.

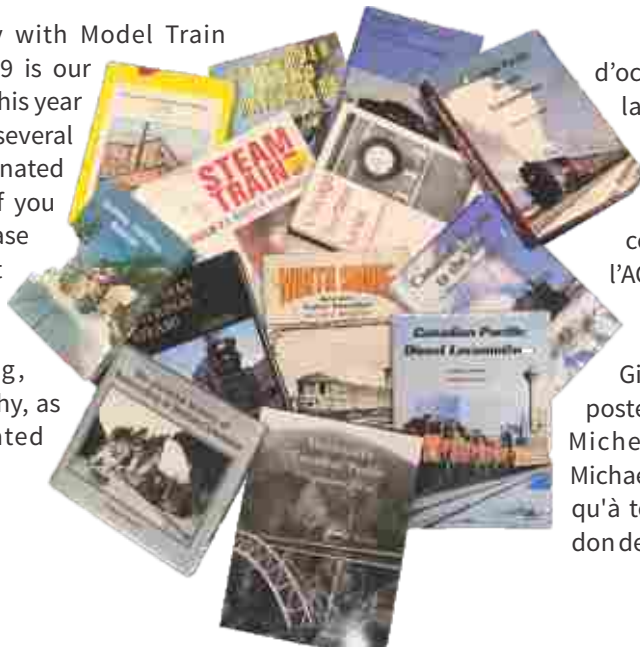
Le Fonds de la Canadian Pacific Railway Company, est détenu par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire, au musée Exporail à Saint-Constant/Delson, Québec. Cette collection documente la gestion et l'administration d'une entreprise internationale qui a joué un rôle majeur dans bien des aspects clés de la société, dont les transports, les télécommunications, la culture, les collections d'art d'entreprises, l'immigration, la colonisation, l'agriculture, le tourisme, l'ingénierie, le développement des ressources naturelles, les assurances, le camionnage, la guerre, l'aviation et l'immobilier.

CRHA's Annual pre-owned book sale

Held simultaneously with Model Train Weekend on August 18 and 19 is our Annual pre-owned book sale. This year we have books available from several collections that have been donated to the CRHA since last year. If you have any books to donate please contact Nicole Gilbert at 450-638-1522 Local 221. Special thanks to Michel Belhumeur, Heather Haig, Michael Leduc and Peter Murphy, as well as all those who donated books for the sale.

Vente annuelle de livres d'occasion de l'ACHF

Notre vente annuelle de livres d'occasion a lieu en même temps que la fin de semaine des modèles réduits. Cette année, nous disposons de livres faisant partie de plusieurs collections qui ont été données à l'ACHF depuis l'an dernier. Si vous avez des livres à donner, contactez, s'il vous plaît, Nicole Gilbert au numéro 450 638 1522, poste 221. Remerciements spéciaux à Michel Belhumeur, Heather Haig, Michael Leduc et Peter Murphy, ainsi qu'à toutes les personnes qui ont fait don de livres pour la vente.



Exporail's Annual Model Train Weekend

Exporail's Annual A Great Passion for Model Trains, otherwise known as Model Train Weekend will be held on Saturday and Sunday, August 18 and 19. Come and join in the fun, see many model railway exhibits and meet some interesting people.



“Petits trains, grandes passions” d'Exporail

L'évènement annuel à Exporail, Une grande passion pour le modélisme ferroviaire, aussi connu sous le vocable Fin de semaine annuelle des modèles réduits, aura lieu les samedi 18 et dimanche 19 août prochains. Venez et soyez de la partie, admirez plusieurs expositions de modèles réduits et rencontrez beaucoup de passionnés.

A reminder about EXO weekday train transportation to Exporail (St. Constant Station) and return

Un rappel au sujet du transport sur semaine EXO vers Exporail ou en revenant (gare de Saint-Constant)



Lucien L'Allier	Train 77	09:35 (makes all the scheduled stops to St. Constant)
St. Constant	Train 86	13:27 (makes all the scheduled stops to Lucien L'Allier)
St. Constant	Train 83	16:26 (by special arrangement - board the southbound train at St. Constant for Candiac, ride return to Lucien L'Allier with no intermediate stops)

A valid EXO ticket is required to ride any of the trains

Lucien L'Allier	Train 77	9 h 35 (effectue tous les arrêts intermédiaires vers Saint-Constant)
Saint-Constant	Train 86	13 h 27 (effectue tous les arrêts intermédiaires vers Lucien L'Allier)
Saint-Constant	Train 83	16 h 26 (sur entente spéciale - à la gare de Saint-Constant, montez à bord du train en direction sud vers Candiac et revenez à Lucien L'Allier sans arrêts intermédiaires)

Un billet EXO valide est requis pour voyager à bord de n'importe lequel de ces trains.

CRHA Foundation news, July 2018

Our good news is that the Foundation received its latest matching contribution from Quebec's Ministry of Culture and Communications in June, a further \$200,000. This brings the Foundation's assets to over \$1.4 million.

Some donors worry that charities they give to may not spend their money wisely on the stated objective. But donors to the CRHA Foundation need have no concerns

Nouvelles de la Fondation de l'ACHF - Juillet 2018

Nos bonnes nouvelles sont que la Fondation a reçu, en juin, la contribution à parts égales du Ministère de la Culture et des Communications du Québec, soit une somme supplémentaire de 200 000 \$. Ceci fait que les actifs de la Fondation dépassent maintenant le 1,4 million de dollars.

Certains donateurs craignent que les organismes

on this matter. We do not spend money on salaries, advertising, promotion or give-aways. Our total expenses for the last year were less than \$7,500, most of which went as fees to the outside professionals who manage our funds and perform our legally-required accounting reviews. And since some of our fund management is done on a fee-waiver basis, we benefit even more.

Anyone who is contemplating making a gift or leaving a bequest to the Foundation can request a copy of our financial statements to see in a most transparent way where the money comes from and goes to. The latest financial statements for 2017-8 will be available after approval by the Foundation's board of directors in July.

There are many ways to support railway heritage in Canada, and the Foundation is a most efficient way of doing this. Generally a gift to the Foundation will have the effect of reducing income taxes. If you would like information about how to help out, contact us at crha.foundation@exporail.org.

de bienfaisance auxquels ils font un don ne dépensent pas adéquatement leur argent en fonction de l'objectif qui est spécifié. Toutefois, les donateurs de la Fondation de l'ACHF n'ont pas à s'inquiéter à ce sujet. Nous ne dépensons pas d'argent pour les salaires, la publicité, la promotion ou les cadeaux. Nos dépenses totales pour l'année dernière ont été inférieures à 7 500 \$ et une grande partie de ce montant s'applique aux honoraires de professionnels externes qui gèrent nos fonds et effectuent les examens comptables légalement requis. Enfin, comme une partie de notre gestion de fonds est effectuée sur la base d'une dispense de frais, nous en profitons encore davantage.

Toute personne désireuse de faire un don à la Fondation ou de prévoir un legs en sa faveur peut faire la demande d'une copie de ses états financiers afin de constater le plus clairement possible d'où viennent les fonds et où ils sont dirigés. Les états financiers de la Fondation pour 2017-18 seront disponibles au cours du mois de juillet suivant leur approbation par son conseil d'administration.

Il y a bien des manières d'encourager la préservation du patrimoine ferroviaire du Canada et la Fondation est une des plus efficaces pour le faire. Un don à la Fondation a généralement l'effet de réduire les taxes sur le revenu imposable. Si vous désirez plus d'information sur comment l'aider, contactez-nous à crha.foundation@exporail.org.

BACK COVER TOP: Forster Kemp caught CNR 4-8-2 Mountain Type 6018 is travelling light through Turcot West in the late 1950s, 6018 was a product of the Canadian Locomotive Company (CLC) in Kingston, Ontario. It was built in 1924 and was scrapped in 1958. CRHA Archives Kemp Fonds 1110

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Forster Kemp prit cette photo de la 6018, une 4-8-2 de type Mountain du CNR, roulant haut-le-pied à travers Turcot West vers la fin des années 1950. La 6018 fut un produit de la Canadian Locomotive Company (CLC) de Kingston, Ontario. Elle fut manufacturée en 1924 et mise à la ferraille en 1958. Archives ACHF, fonds Kemp 1110

BACK COVER BOTTOM: Champion Park in Okotoks, Alberta is more than a regional railway museum, it's a family destination. This idyllic scene of the pond, grounds, picnic area and station was taken by Mike Westren

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Champion Park à Okotoks, Alberta, est plus qu'un musée ferroviaire régional : c'est une destination pour toute la famille. Cette scène idyllique des lieux, de l'étang, de l'endroit pour pique-niques et de la gare a été captée par Mike Westren

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



CANADIAN RAIL

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

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

