

- Wheat Kings & Pretty Things
- Canada's Railway Hotels
- Stan's Photo Gallery
- Business Car
- CRHA Communications

- Au royaume du blé
- Les hôtels des chemins de fer au Canada
- Les Photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF

No. 586 • SEPT./SEPT. - OCT./OCT. • 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

- 223** Wheat Kings and Pretty Things / *Au royaume du blé*, by / par Jason Sailer
- 236** Canada's Railway Hotels / *Les hôtels des chemins de fer au Canada*, by / par Garth Stevenson
- 256** Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan* by / par Stan J. Smail
- 265** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 267** 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 Loiselle, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Micheline Vaillancourt

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Shareholders of Forty Mile Rail (FMRX) hold the banner as FMR president, Paul Laqua and Lindsay Wall watch from the rear of the approaching locomotive on October 18, 2016 at Foremost, Alberta.

PAGE COUVERTURE: Le 18 octobre 2016, à Foremost, Alberta, des actionnaires du Forty Mile Rail (FMRX) tiennent la bannière alors que Paul Laqua, le président du FMR, et Lindsay Wall observent de l'arrière de la locomotive approchant celle-ci.

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

Wheat Kings & Pretty Things

Railfanning on Alberta's second short-line railway

By Jason Sailer

French translation: Bernard-André Genest

Introduction

Through a Facebook group, I was apprised that the local short line, Forty Mile Rail, had received empty grain hoppers from CP at their transfer track just east of Stirling on the former CP Stirling subdivision, and that Forty Mile would be moving the cars sometime the next day. After messaging and some text messages to my contacts in Foremost, Alberta it was confirmed around 8:00 am on Sunday, May 14, 2017 (Mother's Day) that the Forty Mile train would be heading east towards Foremost. After talking with my wife Becky, we agreed that I would get the morning to chase the train and then the afternoon I'd take her and our daughter Kayla out west to the Crowsnest Pass for a relaxing drive. But first let's take a few minutes to look at the history of the railway line and how it opened up settlement in southeastern Alberta at the turn of the century.

Au royaume du blé :

Un railfan à la poursuite du deuxième CFIL albertain

Par Jason Sailer

Traduction de Bernard-André Genest

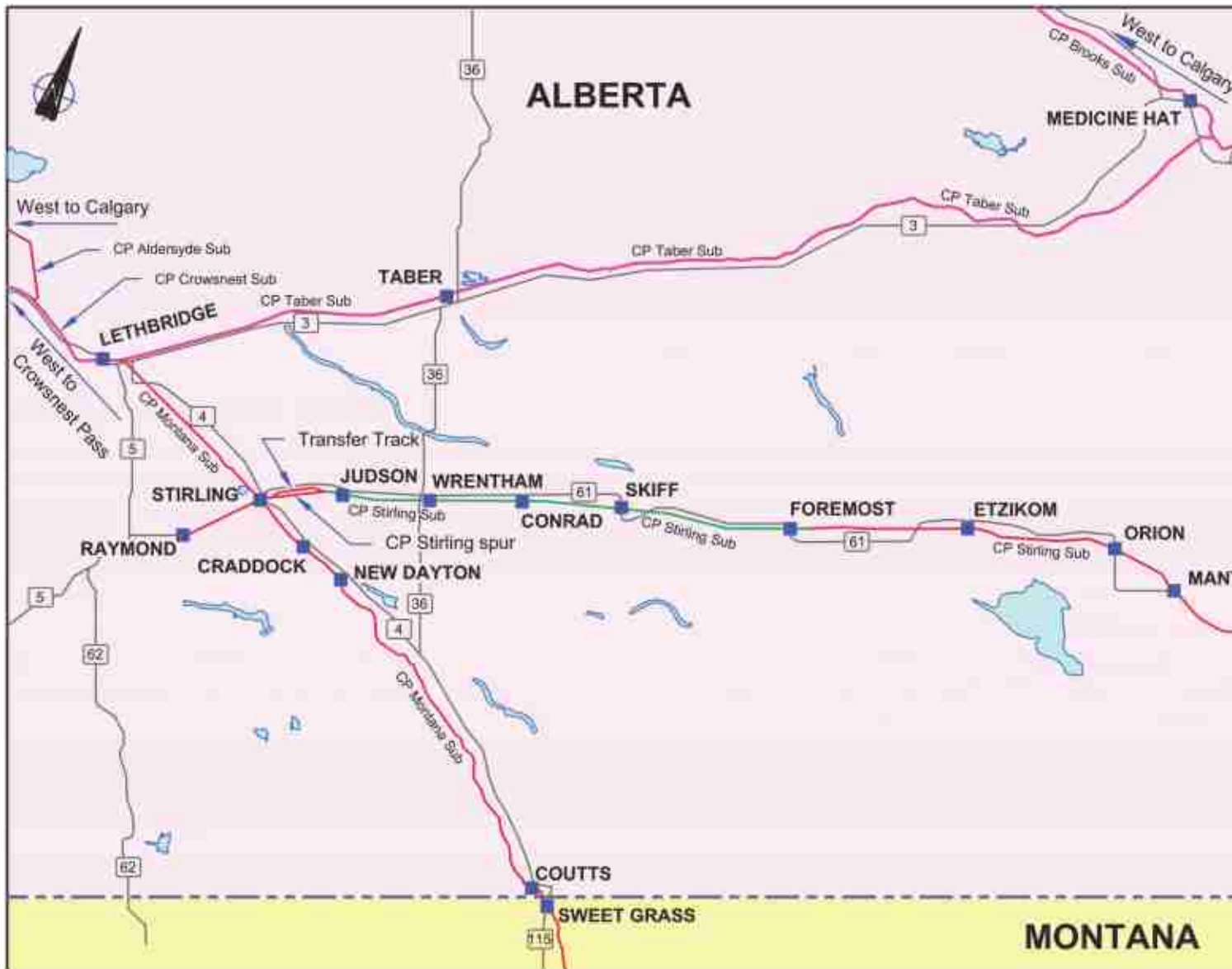
Introduction

C'est par un groupe sur Facebook que j'ai été informé que le CFIL local, Forty Mile Rail, avait reçu du CP des wagons-trémies vides, à sa voie de transfert, juste à l'est de Stirling, sur l'ancienne subdivision de Stirling du CP, et que Forty Mile déplacerait ces wagons au cours de la journée, le lendemain. Après un échange de messages avec mes contacts à Foremost, Alberta, j'ai obtenu confirmation que c'est vers 8h00, dimanche, que le convoi de Forty Mile circulerait vers l'est, en direction de Foremost. Je me suis entendu avec mon épouse Becky à l'effet que je chasserais ce train le matin et qu'en après-midi, nous irions ensemble faire un tour de voiture du côté du col du Nid-de-Corbeau, avec notre fille Kayla. Mais d'abord, prenons quelques minutes pour examiner l'histoire de ce chemin de fer d'intérêt local qui a ouvert le sud-est de l'Alberta à la colonisation, au début du XXe siècle.

Stirling station under construction in 1900, workers take a break to pose for the photographer. Galt Museum & Archives

La gare de Stirling en construction en 1900 : les travailleurs s'arrêtent pour une photo. Galt Museum & Archives



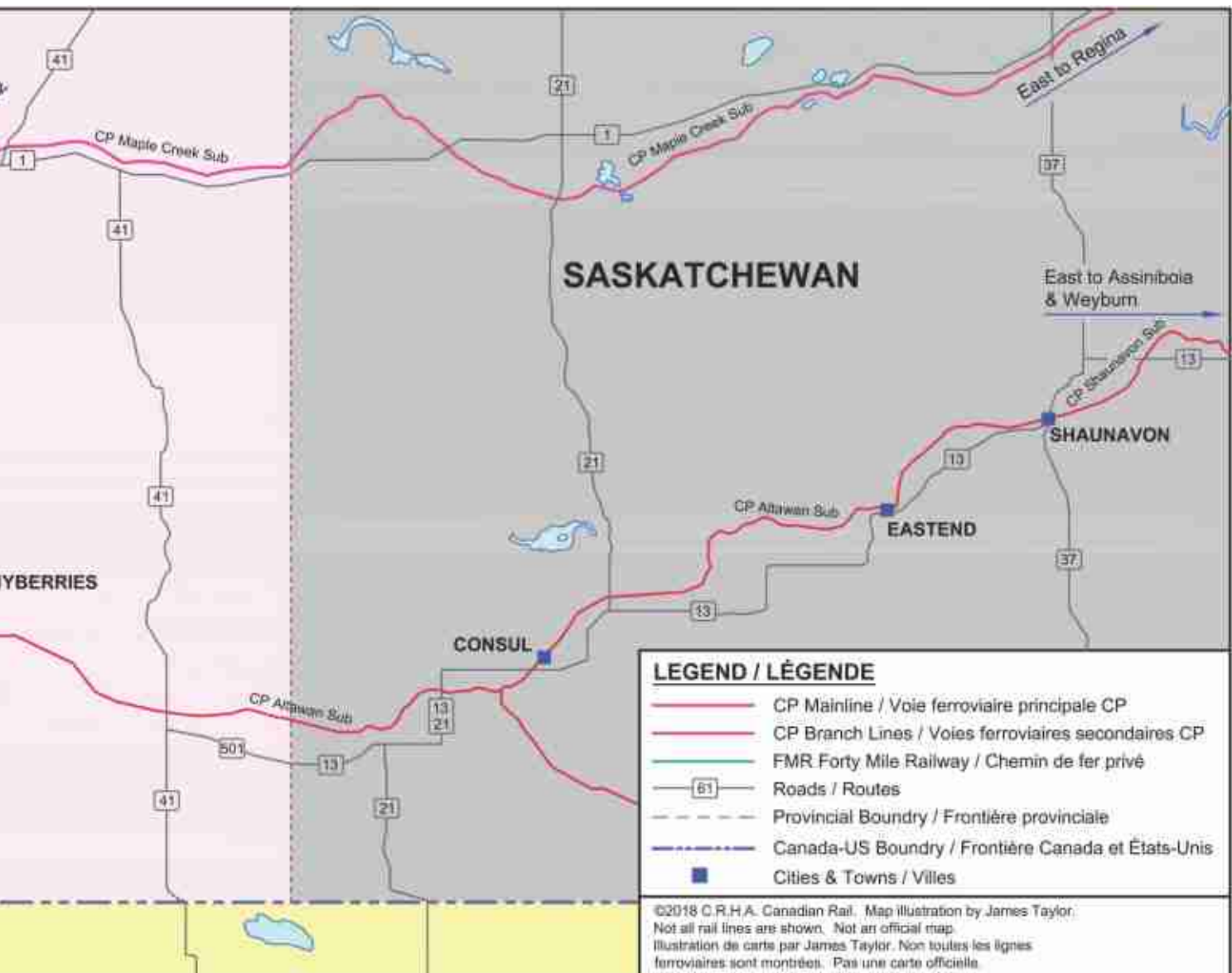


Background

The Stirling Subdivision originally ran between Lethbridge, and Manyberries, Alberta. The subdivision was named after the junction point 'Stirling', where the west running Cardston subdivision and south running Coutts subdivision met. Stirling is named after J. A. Stirling, an executive in a company in England that helped finance the Alberta Railway & Coal Company (AR&CC) in their expansion southward from Lethbridge in the 1890s toward Great Falls, Montana. Years later after Canadian Pacific Railway purchased the AR&CC, the Stirling subdivision was reorganized to start at Stirling and head east, and the Coutts (now Montana) subdivision was extended to start at Lethbridge and head south towards the US border.

Contexte

À l'origine, la subdivision de Stirling reliait Lethbridge et Manyberries en Alberta. La subdivision avait été nommée du nom du point de jonction 'Stirling', où se rencontraient les subdivisions de Cardston (vers l'ouest) et de Coutts (vers le sud). Stirling est le nom d'un dirigeant d'une entreprise anglaise qui avait aidé à financer le Chemin de fer Alberta Railway & Coal Company (AR&CC) dans ses projets d'expansion vers le sud-ouest dans les années 1890, à partir de Lethbridge vers Great Falls, Montana. Des années plus tard, après que le CP eût acquis l'AR&CC, la subdivision de Stirling fut réorganisée pour se diriger vers l'est à partir de Stirling et celle de Coutts (aujourd'hui : Montana), pour débiter à Lethbridge et se diriger vers la frontière américaine au sud.



At Stirling, the CPR began construction of a new branch line, heading eastward in 1915 and reached Manyberries in late November 1916. It wasn't until 1922 when the 'gap' between Manyberries and the neighboring Altawan Subdivision in Saskatchewan was closed. Trains that operated on this line were mixed, meaning both freight and passenger cars were part of a train, though most times the freight took priority! The actual 'freight' could be a mixture of numerous things including grain, coal, livestock, crates/parcels, etc and the actual 'passenger' component was usually a passenger coach or a combination passenger coach-baggage car (combine). Typically, each mixed train was operated by a five man crew; the engineer, fireman, head-end brakeman, rear-end brakeman, and the conductor. At every station and flag stop along the scheduled route for the trip, the train had to

À Stirling, le CP commença en 1915 la construction d'un nouvel embranchement en direction de l'est ; il atteignit Manyberries tard en novembre 1916. Ce n'est qu'en 1922 que l'on ferma l'intervalle entre Manyberries et la subdivision voisine d'Altawan en Saskatchewan. Sur cette ligne, on exploita des trains mixtes : des trains comportant des voitures voyageurs et wagons marchandises, la priorité étant le plus souvent donnée au fret. Ce fret pouvait être un mélange de bien des choses : du grain, du charbon, du bétail, des caisses et des paquets, etc. Les passagers étaient transportés dans une voiture voyageurs ou un wagon mixte passagers-marchandises. En général, chaque train était exploité par un équipage de cinq personnes : mécanicien, chauffeur, serre-frein avant, serre-frein arrière, chef de train. À chaque gare ou arrêt sur demande le long du trajet publié,

stop to take on or leave passengers, baggage, freight items, and everything else. While the crew on the locomotive set-out and lifted loaded & empty freight cars from the elevators or other industries nearby, the rear-end brakeman and the conductor kept busy with the passengers and freight items.

A passenger could travel on this route (connecting through the numerous subdivisions that stretched across Saskatchewan and into Manitoba) but it would take at least four days to travel, a lot longer time than on the main line! The Conductor collected tickets from newly-boarded passengers at points where there was a Station Agent-Operator who sold them. At lesser points and flag stops along the line where there was no station, the Conductor collected cash fares from passengers. A twice-weekly mixed train operated from Lethbridge to Manyberries, and a tri-weekly mixed train operated from Manyberries to Shaunavon. Keep in mind freight trains often ran when additional product was required to be moved, so they didn't always follow a set schedule. On a side note, the average time it took a mixed train to go from Lethbridge to Manyberries in the fall of 1952 was around 7.5 hours, and from Manyberries to Shaunavon was 9 hours!

le train devait s'arrêter pour embarquer ou débarquer des voyageurs, des marchandises, des paquets, etc. Pendant que l'équipage de la locomotive plaçait des wagons chargés ou vides aux élévateurs à grain ou autres industries le long de la voie, le chef de train et le serre-frein arrière s'occupaient des voyageurs et des marchandises en lots brisés.

Un voyageur pouvait se déplacer le long de cette ligne, correspondant de l'une à l'autre des multiples subdivisions qui jalonnent la Saskatchewan jusqu'au Manitoba, mais cela aurait pris au moins quatre jours, beaucoup plus de temps que par la voie principale. Aux gares où un agent vendait des billets, le chef de train visait ceux-ci au moment où les voyageurs montaient à bord ; aux divers arrêts où il n'y avait pas de vente de billets, les voyageurs devaient payer leur passage en argent comptant. Un train mixte était exploité de Lethbridge à Manyberries deux fois par semaine ; trois fois par semaine de Manyberries à Shaunavon. Il faut se rappeler que les trains de marchandises étaient lancés quand des livraisons devaient être faites : ils ne suivaient pas toujours un horaire fixe. En moyenne, à l'automne 1952, un train mixte prenait environ 7,5 heures de Lethbridge à Manyberries et 9 heures de Manyberries à Shaunavon.



View of a derailment on the CPR Manyberries Subdivision near Jaydot, Alberta in 1927. For many years mixed trains like this operated on the track between Lethbridge, Alberta and Assiniboia, Saskatchewan well up into the early 1960s. Jason Sailer collection

Un déraillement sur la subdivision de Manyberries du CP, près de subdivision Jaydot, Alberta en 1927. Pendant des années, des trains mixtes comme celui-là étaient exploités sur la voie entre Lethbridge, Alberta et Assiniboia, Saskatchewan, jusque dans les années 1960. Collection de Jason Sailer



CRHA / Exporail Archives

Foremost station in the 1970s, scanned from in the book Canadian Pacific's Western Depots 'The Country Station in Western Canada' by Charles Bohi, published in 1993 by South Platte Press

La gare de Foremost dans les années 1970, scannée à partir du livre Canadian Pacific's Western Depots 'The Country Station in Western Canada' par Charles Bohi, South Platte Press (1993)



By the early 1960s, CPR began cutting and trimming its branch line operations, particularly the money-losing mixed train operations. Sometimes the federal government agreed to their case and some service was dropped in areas, but sometimes the locals rallied in support of the mixed train service and the government then denied CPR the right to drop the service in that area. But then even if they lost the case, CPR still had to deal with many an empty or near empty passenger coach on the mixed trains, and with the reduction in some of the freight operations (including the closure of some of the older, less efficient wooden grain elevators), the writing was on the wall. Finally in 1965, the last mixed train operated out of Lethbridge, heading eastwards to Shaunavon. After this, the CPR operated freight assignments and grain train extras 'as needed' with the crews operating out of Assiniboia in the east or Lethbridge in the West.

But again by the mid 1970s – early 1980s, with freight traffic again decreasing, and with required substantial investment to keep the lines running for another long term period, CPR began its cutting process. By the late fall of 1989, they made their case to the National Transportation Agency (NTA), and they approved the abandonment of a portion of the Altawan Sub between Consul, Saskatchewan and Manyberries, Alberta with the tracks and rail infrastructure being removed not long afterwards. In April 1990, CPR applied for, and received approval from the NTA for abandonment of the section of track between Manyberries and Orion.

The stretch of track between Orion and Etzikom would fall to the 'track lifters' by the summer of 1999, and the remaining track between Etzikom and Foremost operated for a few years longer until being abandoned and removed in the summer of 2002 – though not before a surprise visit of the Royal Canadian Pacific train working a

Au début des années 1960, le CP commença à élaguer ses opérations sur les embranchements, particulièrement l'exploitation de trains mixtes déficitaires. Parfois, le gouvernement fédéral était d'accord avec le CP et le service était abandonné ; dans d'autres cas, la population locale faisait des représentations en faveur du train mixte et le gouvernement fédéral n'accédait pas à la demande d'abandon du CP. Même si le CP devait continuer à offrir le service, plusieurs voitures de voyageurs sur ces trains mixtes étaient vides ou presque ; avec, en plus, la réduction de certaines opérations marchandises (donc suite à la fermeture de vieux élévateurs à grain en bois, moins efficaces), l'abandon était prévisible. Finalement, en 1965, ce fut le dernier train mixte au départ de Lethbridge vers l'est jusqu'à Shaunavon. Par la suite, le CP exploita des trains marchandises au besoin et des trains facultatifs pour le transport du grain, leurs équipages étaient basés à Assiniboia à l'est ou à Lethbridge à l'ouest.

À nouveau, au milieu des années 1970 et au début des années 1980, suite à d'autres diminutions du trafic marchandises, compte tenu des investissements importants qui auraient été nécessaires pour remettre les voies à niveau, le CP reprit son processus d'abandon des voies secondaires. Vers la fin de l'automne 1989, le CP demanda à l'Agence nationale des Transports du Canada (ANT) d'abandonner une portion de la subdivision d'Altawan entre Consul, Saskatchewan et Manyberries, Alberta ; cette demande fut acceptée et la voie et l'infrastructure ferroviaire furent démantelées peu après. En avril 1990, l'ANT approuva l'abandon de la voie entre Manyberries et Orion.

Le tronçon de voie entre Orion et Etzikom fut démantelé à l'été 1999, et la voie restante entre Etzikom et Foremost fut exploitée quelques années de plus, jusqu'à



View of the last elevator of the former row at Orion, Alberta in September 1998. A few weeks after the last westbound grain left Orion, the elevator was closed. Within a year the elevator would be demolished and the track from Orion to Etzikom would be removed by CPR. Nick Korchinski collection, Great Canadian Plains Railway Society / Galt Historic Railway Park archives

Le seul élévateur à grain encore en service, dans la série d'élévateurs d'Orion, en septembre 1998. Quelques semaines plus tard, une fois que le dernier train de grain vers l'ouest fut parti d'Orion, cet élévateur fut fermé.

View of JLCX #4004 GP9 at the transfer track east of Stirling, Alberta in April 2017. Jason Sailer

La locomotive JLCX #4004, de type GP9, sur la voie de transfert, à l'est de Stirling, Alberta en avril 2017. Jason Sailer



'rare miles' trip consisting of FP-7 1400 locomotive, F9B 1900, GP38-2 3130 and seven heavy weight coaches. By this time, actual locomotive hauled trains ended and CPR used Brandt rail trucks to move the grain hoppers between the remaining wooden grain elevators along the line.

In the summer of 2005, the CPR applied for abandonment of the remaining portion of the Stirling Subdivision from Foremost to Stirling ... then the request was rescinded, later the CPR again applied for abandonment ..., and again the request was rescinded. This wishy-washy decision making by CP lasted until a group of Foremost-area farmers banded together and began negotiations with CP on purchasing the remaining portion of the line.

On September 1, 2016, Forty Mile Rail was organized as a short line railway under the Alberta Railway Act. The company has nearly 100 shareholders representing nearly 400,000 acres of farmland. They are both farm and non-farm supporters. Forty Mile Rail operates 46.8 miles of the former CP Stirling Spur from Judson Flats, Mileage 81.20 (near Stirling) to Mileage 34.40 (near Foremost). Forty Mile Rail will primarily transport agricultural products from its catchment area to the exchange facility with CP. There are loading tracks at Foremost and Skiff; however, individuals may load cars at any location on the line, with the approval and assistance of Forty Mile Rail's management team. The affiliated Forty Mile Grain Exchange is the primary grain handling facility for railway, located at Foremost with the capacity to load 100 car or greater unit trains.

son démantèlement à l'été 2002, mais pas avant la visite surprise d'un train « Royal Canadian Pacific » faisant un parcours « rare miles » (parcours pour railfans en partie sur des voies non normalement utilisées par les trains de voyageurs) avec la locomotive FP-7 #1400, la F9B #1900, la GP38-2 #3130 and et sept voitures voyageurs lourdes. À cette date, il ne circulait plus de trains tractés par locomotive sur cette voie et le CP utilisait des camions sur rail Brandt pour déplacer les wagons de grain desservant les vieux élévateurs encore en service.

À l'été 2005, et d'autres fois par la suite, le CP soumit une demande d'abandon de ce qui restait de la voie sur la subdivision de Stirling, de Foremost à Stirling et sa demande fut refusée à chaque fois. Cette valse-hésitation dura jusqu'à ce que des fermiers de Foremost se regroupent et entreprennent des négociations avec le CP en vue d'acheter ce qui restait de la ligne.

Le 1er septembre 2016, le CFIL Forty Mile Rail fut constitué en vertu de la loi des chemins de fer de l'Alberta. Cette compagnie appartient à près de 100 actionnaires qui, collectivement, représentent plus de 160 000 ha de terre arable. Tous ces actionnaires ne sont pas des fermiers. Forty Mile Rail exploite 75,3 km de l'ancien embranchement Stirling du CP, de Judson Flats (point milliaire 81.20, près de Stirling) au point milliaire 34.40, près de Foremost. Forty Mile Rail transportera surtout des produits agricoles de leur zone de production au terminus d'échange avec le CP. Il y a des voies de chargement à Foremost et à Skiff ; toutefois, avec l'approbation et l'aide de l'équipe de direction de Forty Mile Rail, on peut charger

In September 2016, a blue and white painted GP9 locomotive 4004 was delivered from J&L Consulting. It was relocated west from Montreal, Quebec. This locomotive worked on the Southern Pacific, RaiLink, Cape Breton & Central Nova Scotia, and Windsor & Hantsport Railways for various lengths of time. The line began operations with a 20 car grain train on September 22, 2016.

By the time the official opening ceremony was held on October 20, 2016, over 100 cars had been moved. Lately, Forty Mile has been storing oil tank cars on the remaining elevator sidings at Skiff and Foremost, and there has been talk of doing windmill component delivery to the expanding wind farms in the area. Let's go back to the railfanning trip!

Railfanning the Forty Mile

Early Sunday morning I was out the door by 6:45 am. After a quick stop at Tim Hortons, I was southbound on Highway 4 towards Stirling. Turning east onto Highway 61 I continued for five or so minutes and over the hill I saw the blue GP9 and nine hoppers sitting on the transfer track at Judson Flats. A pickup truck was parked by the locomotive and the engineer was out checking things over. Great! I continued a bit farther east to park at a grade crossing, where the railway line begins its gradual accent out of the valley. About half an hour later (just after 8:00), the pickup truck with the engineer was heading east to Foremost (I assumed to pick up the conductor and to get the paperwork for the trip). Knowing it takes 45 minutes to drive to / from Foremost, I had a bit of a wait until things would get underway, so I checked out the track and grade crossing behind me, noticing the new railway ballast and cross buck signs, and watched a local area farmer down the road doing field work. To the west I made out the top of the high-output concrete grain elevator located outside of Stirling, Alberta. The elevator was owned by Richardson Pioneer currently, though it started its life as an Agricore United example back in 1998.

des wagons à n'importe quel point de la ligne. Forty Mile Grain Exchange, affiliée à Forty Mile Rail est la principale installation de transfert de grain pour le chemin de fer ; situé à Foremost, il peut charger des trains-blocs de 100 wagons ou plus.

En septembre 2016, la locomotive GP9 #4004, peinte en bleu et blanc, a été livrée à partir de Montréal par J&L Consulting. Cette locomotive a été exploitée, au cours des années, par le Southern Pacific, RaiLink, le Cape Breton & Central Nova Scotia, ainsi que le Windsor & Hantsport Railways. Les opérations commencèrent le 22 septembre avec un train de grain de 20 wagons.

Au moment de la cérémonie d'ouverture le 20 octobre 2016, plus de 100 wagons avaient été transportés. Récemment, Forty Mile a entreposé des wagons citernes sur les voies de services des élévateurs à grain à Skiff et à Foremost, et on parle de livrer des composantes pour les groupes d'éoliennes qui se développent dans les environs. De retour à notre parcours d'enthousiaste ferroviaire!

Un railfan suit le train du Forty Mile

Tôt dimanche matin, je passai la porte vers 6h45. Après un bref arrêt chez Tim Horton, je roulais vers le sud, sur la Route 4, en direction de Stirling. Tournant vers l'est sur la Route 61, je continuai cinq minutes environ et, au-delà de la côte, je vis une locomotive GP9 bleue et neuf wagons-trémies sur la voie de transfert à Judson Flats. Une camionnette était stationnée près de la locomotive et le mécanicien faisait ses vérifications. Bravo ! Je continuai un peu vers l'est pour me stationner au passage à niveau, là où la ligne commence à monter pour sortir de la vallée. Une demi-heure plus tard, juste après 8h00, la camionnette, conduite par le mécanicien, roulait vers l'est en direction de Foremost (je supposai que c'était pour aller chercher le chef de train et les documents pour le trajet). Sachant que Foremost est à 45 minutes de là, j'avais du temps avant le départ du train. Je vérifiai la voie et le passage à niveau derrière moi et constatai le nouveau ballast et les nouvelles croix de Saint-André ; j'observai un fermier des environs travailler dans son champ. Vers l'ouest, je devinais le haut de l'élévateur à grain en béton de haute capacité à l'extérieur de Stirling, Alberta. Cet élévateur appartient aujourd'hui à Richardson Pioneer, mais ce fut d'abord un exemple d'Agricore United, en 1998.

View from a road crossing looking west towards the transfer track used by both Forty Mile Rail & Canadian Pacific. The Stirling, Alberta Richardson Pioneer high-output grain elevator is in the distance. Jason Sailer

Vue vers l'ouest, à partir d'un passage à niveau, vers la voie de transfert utilisée par le Forty Mile Rail et par le CP. Au loin, on voit l'élévateur à haute capacité Richardson de Pioneer, à Stirling, Alberta. Jason Sailer



Around 10:00, the pickup truck returned heading past my location to the train, and about 15 minutes later the locomotive headlights turned on and I could see a puff of blue smoke from the exhaust - the train was about to leave!

The 85 pound rail was rated at a top speed of 25 mph, though there were sections that the speed is reduced to 15 and 10 mph respectively, partially due to the reduced maintenance by CP over the last years of its ownership of the line - Forty Mile will be doing a bit of work replacing ties and shoring up ballast. Forty Mile did a bit of work in the fall of 2016 to get the line operational, but will have to continue to do work over the next few years to get it back to top condition. But the reduced train speed would be a benefit for me as I could get into better locations to photograph the shots I want without worrying about time constraints, etc.

As the train headed towards me, a white-tailed doe and her baby came out of the brush and jumped across the track, well ahead of the train!

The train then headed past by my location with a wave from both the conductor and engineer, a horn blast and off it went eastward. I jumped into the car and headed down Highway 61. Just before Judson the track ascends a grade, so I got to the top of the hill, parked, and ran over to the trackside to photograph the train coming up the hill. At one time in Judson, there were two grain elevators located there but they were removed in the early 1980s. All that remains are some hollow depressions in the ground and a metal boiler tube 'whistle post' leaning eastward, its black paint faded by numerous sunsets and sunrises on the prairies.

Vers 10h00, la camionnette revint et passa devant moi en direction du train ; 15 minutes plus tard, la locomotive alluma ses phare et je pus voir un nuage de fumée bleue : elle se préparait à partir !

Le rail de 85 livres permet une vitesse maximale de 25 milles à l'heure mais, dans certaines sections, celle-ci est réduite à 15 et même à 10 milles/heure, en partie à cause de la maintenance insuffisante du CP durant les dernières années où il était propriétaire de la ligne. Forty Mile remplacera des traverses et rehaussera le ballast par endroits. Forty Mile a déjà fait un peu de travail à l'automne 2016, pour rendre la ligne exploitable, mais devra continuer à travailler au cours des prochaines années pour remettre la voie en bon état. En l'occurrence, les limites de vitesse étaient à mon avantage : elles me permettraient de mieux me placer pour prendre les photos que je cherchais, sans me préoccuper des contraintes de temps et autres.

Au moment où le train se dirigeait vers moi, une biche à queue blanche et son bébé sortirent des broussailles et sautèrent par-dessus la voie, bien en avance sur le train !

Je sautai dans ma voiture et pris la Route 61 ; juste avant Judson, la voie monte : je me rendis jusqu'en haut de la côte, stationnai et me plaçai près de la voie pour photographier le train montant la côte. Autrefois, il y avait deux élévateurs à grain à Judson, mais ils furent démolis au début des années 1980. Tout ce qu'il en reste, ce sont les deux dépressions où ils étaient construits ; aussi, un poteau d'arrêt sur sifflet, fait d'un tube de bouilloire de locomotive penchant vers l'est, sa peinture noire pâlie par nombre de couchers et levers du soleil sur les Prairies.



Deer crossing the 85 pound rail in front of the grain train. Jason Sailer

Une biche traverse la voie (rail de 85 livres) avant le passage du train de grain. Jason Sailer



Going up the hill towards Judson. Jason Sailer

Dans la montée, en direction de Judson. Jason Sailer



View of a vintage boiler tube whistle stop post at Judson, Alberta in April, 2017. Jason Sailer

Poteau d'arrêt sur sifflet fait d'un tube de bouilloire, à Judson, Alberta, en avril, 2017. Jason Sailer

Another wave to the crew and I was off down the road to the next location just outside an abandoned farm. Not long afterwards the train appeared on the horizon and I took a few more long-range shots. Another wave to the crew as they headed east, and I was back into the car. Getting closer to the Highway 36 intersection, I pulled over to photograph the distant wheat kings in the hamlet of Wrentham and also some long-range shots of the train with the puffy clouds in the background.

Un autre salut à l'équipage et je reprenais la route jusqu'au prochain arrêt photo, juste à l'extérieur d'une ferme abandonnée. Peu après, le train apparut à l'horizon et je pris quelques photos de loin, dont une du train passant cette ferme. Un autre salut à l'équipage se dirigeant vers l'est et de retour en voiture. À l'approche du croisement de la Route 36, j'arrêtai pour photographier une partie du royaume du blé, dans le hameau de Wrentham, et prendre aussi quelques photos du train de



A classic prairie scene! Jason Sailer / Une scène classique des Prairies! Jason Sailer.

The grain train approaching the 1925 Ogilvie Flour grain elevator in Wrentham. This particular elevator is the last Ogilvie Flour branded wooden elevator left in the province of Alberta. Jason Sailer

Le train de grain s'approche du vieil (1925) élévateur à grain des Farines Ogilvie, à Wrentham. Il s'agit là du dernier élévateur en bois au nom d'OgilvieFlouren Alberta. Jason Sailer



At one time, four grain elevators operated in Wrentham; a 1925 Ogilvie Flour, a 1917 N.Bawlf (later Alberta Pacific / Federal Grain), a 1928 Alberta Wheat Pool, and a 1968 Alberta Wheat Pool example. The 1917 and 1928 grain elevators were demolished within days of each other in 1999, so things were a bit quite in the hamlet. Forty Mile had indicated that producer car loading could occur here, but with the elevator sidings removed, any loading done would have to be on the main line. With another wave to the crew I was off to the next location at Conrad.

Nothing remains at Conrad except two former grain elevator agent houses; at one time two grain elevators (an Alberta Wheat Pool & Federal Grain) were located here as well as a CPR wooden octagonal water

loin, avec des nuages moutonnants en arrière-plan.

J'arrivai bientôt à Wrentham et je pris position juste au coin nord-ouest de l'élévateur à grain des Farines Ogilvie, datant de 1925 (je fais aussi partie d'un groupe voué à sa préservation).

Bientôt, le train de Forty Mile apparut et cela déclencha une autre série de photos. Autrefois, quatre élévateurs à grain étaient en service à Wrentham; un 1925 d'Ogilvie Flour (1925), un de N. Bawlf (par la suite, d'Alberta Pacific / Federal Grain, 1917), un d'Alberta Wheat Pool (1928) et un exemple d'Alberta Wheat (1968). Les élévateurs de 1917 et 1928 furent démolis l'un après l'autre en 1999 : les choses sont tranquilles, dans ce hameau. Forty Mile avait indiqué que des producteurs pourraient charger des wagons

tower. Those relics are long gone, unfortunately including a vintage wooden siding sign that I'd hope to include in a shot with the blue GP9.

After the train passed through Conrad, I headed east towards Skiff. As I was setting up at Skiff on the 80 lb elevator siding track, I realized I had spent about 2.5 hours chasing this train, and figuring the distance left to cover that it would be another hour before it got to Foremost. With my previous commitment to my wife on a trip to the Crowsnest Pass, I decided that I would have to cut the chase short at Skiff and would head back to Lethbridge. I photographed the blue locomotive going by the 1929 Parrish & Heimbecker grain elevator (now owned by a local farmer). This particular elevator was built by Ellison Milling and sold to P&H in 1975, who operated it until closing it in 2001. Beside the elevator, two other elevators were located there; a 1929 Alberta Wheat Pool and a 1954 Alberta Wheat Pool – both of which were demolished in 2000. It was nice to see the train heading east with the black thunderstorm clouds approaching Foremost.

A few days later I finished editing the photos and sent them off to the folks at Forty Mile Rail for their use. The next 'chase' occurred just four months later at harvest time!



View of a vintage wooden siding sign at Conrad, Alberta in August 2014. Jason Sailer

Un vieux panneau (en bois) indiquant une voie d'évitement à Conrad, Alberta, en août 2014. Jason Sailer

mais, comme les voies de service des élévateurs ont été démantelées, tout chargement devrait se faire sur la voie principale. Après un autre salut à l'équipage, je partis pour Conrad.

À Conrad, il ne reste que les maisons des agents des deux élévateurs à grain (d'Alberta Wheat Pool et de Federal Grain) qui y étaient en service; la tour à eau octogonale du CP a aussi disparu. Ces reliques sont malheureusement disparues depuis longtemps, dont une vieille enseigne en bois indiquant une voie de service, que j'espérais inclure dans la photo de la GP9 bleue.

Après le passage du train à Conrad, je me dirigeais à l'est, vers Skiff. Comme j'y prenais position sur la voie d'évitement (de 80 livres), je réalisai que je suivais le train depuis deux heures et demi et qu'il lui faudrait encore une heure avant d'arriver à Foremost. Compte tenu de l'engagement pris envers mon épouse d'aller au Nid-de-Corbeau, je décidai d'arrêter ma course à Skiff et de retourner à Lethbridge. Je photographiai la locomotive bleue passant devant l'élévateur à grain Parrish & Heimbecker de 1929 (aujourd'hui propriété d'un fermier local). Cet élévateur fut construit par Ellison Milling et vendu en 1975 à P&H, qui l'exploita jusqu'à sa fermeture en 2001. Il y avait deux autres élévateurs ici, tous deux de l'Alberta Wheat Pool (1929 et 1954), tous deux démolis en 2000. C'était bien de voir le train se dirigeant vers l'est avec les nuages noirs d'orage s'approchant de Foremost.

Quelques jours plus tard, j'avais fini d'éditer les photos et je les transmis aux gens de Forty Mile Rail pour leur usage. J'ai hâte à la prochaine chasse au train sur l'ancienne subdivision de Stirling ! PS – elle se produisit quatre mois plus tard, lors de la récolte.



View of 1903 German steel (Rheinische Stahlwerke AG) on the elevator track at Skiff, Alberta in April 2014. Jason Sailer

De l'acier allemand de 1903 (de Rheinische Stahlwerke AG) sur la voie de l'élévateur à grain, à Skiff, Alberta, en avril 2014. Jason Sailer

The grain train going past the 1929 Parrish & Heimbecker grain elevator in Skiff. Originally an Ellison Milling elevator, P&H purchased it in 1975. It was sold off in 2001 to a local area farmer which continues to use it. Jason Sailer

Le train de grain passe devant l'élévateur de Parrish & Heimbecker (1929) à Skiff. À l'origine propriété d'Ellison Milling, cet élévateur fut acheté par la P&H en 1975. En 2001, il fut vendu à un fermier des environs, qui continue à s'en servir. Jason Sailer



View of the Skiff, Alberta grain elevator row in September 1998. Only the yellow grain elevator in the foreground remains standing. Nick Korchinski collection, Great Canadian Plains Railway Society / Galt Historic Railway Park archives

Une rangée d'élévateurs à grain à Skiff, Alberta en septembre 1998. Seul l'élévateur jaune en avant-plan est encore debout. Collection Nick Korchinski, Great Canadian Plains Railway Society / Archives du Galt Historic Railway Park.

Lost in the land of living skies. Jason Sailer

Perdu au pays des ciels vivants. Jason Sailer



Canada's Railway Hotels

By Garth Stevenson

French version: Gilles Lazure

It is generally acknowledged, even by people for whom railway history is a hobby, that the great days of long-distance and intercity train travel in Canada have ended forever save for the Quebec, Montreal, Ottawa and Toronto corridor service. Via Rail continues to operate a skeletal remnant of the once-proud Canadian National passenger system, but the quantity, frequency, quality and on-time performance of its services are far inferior to those that Canadians took for granted half a century ago. Long-distance and intercity passenger services on the Canadian Pacific have virtually disappeared, apart from a seasonal tour train operated by Rocky Mountaineer between Banff and Vancouver and a thrice-weekly rail diesel car serving places with no road access between Sudbury and White River. The flourishing commuter train networks connecting Montreal, Toronto, and Vancouver with their outer suburbs are useful and important, and in the Greater Toronto Area are continuing to expand, but they convey none of the ambiance associated with Canadian passenger trains in the days when trains were the principal means of travel between Canadian cities and across the border into the United States. For most Canadians of the so-called Millennial generation, sleeping, dining, and parlour cars are as remote and unfamiliar as the wooden sailing ship and the stagecoach.

Some important and prominent institutions dating from the age of steam still survive, however, and are visited or occupied by thousands of Canadians every day, even if most of the people who use them no longer travel by train. The great railway-owned and railway-operated hotels continue to exist, albeit under new ownership and management, in most of Canada's large cities and in a number of smaller places as well. Many of these hotels are masterpieces of architecture, some of them have played important roles in Canadian history, and all of them continue to provide a level of service that sets the standard for the hotel industry as a whole.

Railway-owned hotels were fairly common in the United Kingdom during the age of steam, and there were even a few of them in the United States, but in no other country were they as prominent and important features of the urban landscape as they were, and to some extent still are, in Canada. Nowhere else were railway hotels, or any hotels for that matter, so significant a part of the country's history and culture as they were and still are in Canada.

The railway age in Canada began in 1836, a year before Queen Victoria succeeded her uncle William IV on the throne, but the age of the Canadian railway hotel did

Les hôtels des chemins de fer au Canada

Par Garth Stevenson

French version: Gilles Lazure

Il est généralement accepté, même par ceux pour qui l'histoire ferroviaire est un passe-temps, que les beaux jours des voyages par train au Canada sur de longues distances ou entre les villes sont terminés à jamais. VIA Rail continue d'exploiter un reste squelettique du service pour voyageurs qui a par le passé fait la fierté du Canadien National, mais, et la quantité et la qualité des services sont inférieurs à ce que les Canadiens prenaient pour acquis il y a un demi-siècle. Les services de longue distance et intercités du Canadien Pacifique sont de fait disparus, à part un train saisonnier pour touristes exploité entre Banff et Vancouver par le Rocky Mountaineer et un service trihebdomadaire par autorail entre Sudbury et White River desservant des localités qui ne sont pas accessibles par la route. Les réseaux en plein essor des trains reliant Montréal, Toronto et Vancouver à leurs banlieues sont utiles et importants, et continuent d'être étendus dans la région du Grand Toronto, mais ils n'offrent rien de l'ambiance offerte par les trains de voyageurs du temps qu'ils étaient le principal moyen de transport entre les villes canadiennes et à travers la frontière vers les États-Unis. Pour la plupart des Canadiens de ce qui est désigné la génération « du millénaire », les voitures-lits, -restaurant et -salon sont aussi mémorables et peu connues que le navire à voiles et la diligence.

Quelques établissements importants et bien en vue datant de l'ère de la vapeur survivent encore cependant et sont visités ou occupés quotidiennement par des milliers de Canadiens, même si la plupart des gens qui les fréquentent ne voyagent plus par train. Les grands hôtels possédés et exploités par les compagnies de chemin de fer continuent d'exister, bien que sous de nouveaux propriétaires et administrateurs, dans la plupart des grandes villes canadiennes, et aussi dans des localités de plus petite taille. Plusieurs de ces hôtels sont des merveilles d'architecture, quelques-uns ont joué un rôle important dans l'histoire canadienne et tous continuent d'offrir un niveau de service qui définit la norme des services de l'industrie hôtelière en général.

Les hôtels possédés par les compagnies de fer étaient relativement communs au Royaume-Uni durant l'ère de la vapeur et il y en a eu même quelques-uns aux États-Unis, mais c'est au Canada, plus que dans n'importe quel autre pays, qu'ils ont figuré en prééminence et en importance dans l'environnement urbain et continuent de le faire jusqu'à un certain point. Ces hôtels, et de fait tous

not begin until half a century later, when the railway network, and the country itself, had expanded from the Atlantic to the Pacific. Canada's first transcontinental railway, the Canadian Pacific, was the pioneer in this regard, but its example was soon followed by the Grand Trunk, the Canadian Northern, and the government-owned railway that incorporated those two systems, the Canadian National.

The origins of the railway hotel phenomenon were closely associated with Canada's national parks, and with the recreational tourist industry that they stimulated. Banff National Park, Canada's first and still probably its most famous, owed its origin to the Canadian Pacific. Workers laying the track on the main line west of Calgary discovered hot mineral springs in the area where the Banff townsite now stands. Sir William Van Horne, who was impressed by the scenery of the Rocky Mountains and foresaw its potential to attract both Canadian and foreign tourists, encouraged Sir John A. Macdonald's government to establish Banff National Park in 1885, the same year that the last spike was driven at Craigellachie. The name Banff came from Banffshire, the part of Scotland where the family of CPR president George Stephen and his cousin Donald Smith (Lord Strathcona) originated. Yoho National Park and Glacier National Park, both slightly further west along the CPR main line, were established a year later.



Locomotive 314 and the Pacific Express pose in front of the Field House Hotel, the first railway hotel in Canada. It was built in 1886 and demolished in 1963, in the early days it also served as a 'meal stop' to preclude the hauling of dining cars on the 'Big Hill'. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific H951

La locomotive 314 et le Pacific Express sont devant le Field House Hotel, le premier hôtel des chemins de fer au Canada. Il fut construit en 1886 et démolit en 1963. À l'origine, il servit aussi d'arrêt de restauration pour éviter d'avoir à tirer des voitures-restaurants le long de la « Big Hill ». Archives ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique H951

les hôtels, n'ont joué nulle part ailleurs un aussi grand rôle dans l'histoire et la culture d'un pays, comme ils l'ont fait et continuent de le faire au Canada.

L'ère du chemin de fer a débuté au Canada en 1836, un an avant que la reine Victoria succède à son oncle William IV sur le trône, mais celle des hôtels des chemins de fer canadiens ne débuta qu'un demi-siècle plus tard alors que le pays et son réseau ferroviaire s'étaient étendus de l'Atlantique au Pacifique. Le Canadien Pacifique, la première compagnie ferroviaire transcontinentale, fut le pionnier à cet égard, mais son exemple fut rapidement suivi par le Grand Trunk, le Canadian Northern et la compagnie qui absorba ces deux dernières, les Chemins de fer nationaux du Canada.

Les origines du phénomène des hôtels construits par des compagnies de chemin de fer sont étroitement reliées aux parcs nationaux canadiens et à l'industrie pour touristes et vacanciers que ces derniers stimulèrent. Le parc national Banff, le premier au Canada et probablement encore le plus réputé, doit sa création au Canadien Pacifique. Les ouvriers posant les rails de la voie à l'ouest de Calgary découvrirent des sources chaudes d'eau minérale à l'emplacement où se situe maintenant la ville de Banff. Sir William Van Horne, qui fut impressionné par le paysage des montagnes Rocheuses et pressentit son potentiel d'attraction et pour les Canadiens et pour les touristes, encouragea le gouvernement de sir John A. Macdonald à créer le parc national Banff en 1885, la même année durant laquelle le dernier crampon fut posé à Craigellachie. Le nom Banff vient du mot Banffshire, la partie de l'Écosse dont sont originaires la famille de George Stephen, le président du CPR, et celle de son cousin Donald Smith (Lord Strathcona). Le parc national Yoho et le parc national des Glaciers, tous deux un peu plus loin sur la voie principale du CPR, furent établis un an plus tard.



Dining room of the Fraser Canyon House at North Bend, British Columbia. It opened in 1897 and burned in 1927. Vancouver Library

La salle à manger de la Fraser Canyon House, à North Bend, Colombie-Britannique. Elle fut ouverte en 1897 et brûla en 1927. Librairie de Vancouver



Enlarging the Banff Springs Hotel in 1926. CRHA/Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific A2027

Agrandissement de l'hôtel Banff Springs en 1926. Archives ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique A2027

Until the development of automobiles and highways early in the twentieth century, the CPR was the only way tourists could reach these parks. Since its monopoly of transportation to the parks was of little use unless the tourists had places to stay when they arrived there, the railway decided to provide accommodation as well as transportation. Van Horne, who was a talented amateur artist, selected the most picturesque sites for the hotels. The first Banff Springs Hotel opened in 1888 and the first Chateau Lake Louise, also located within Banff National Park, in 1890. The original hotels, built of wood, were eventually destroyed by fire. The present Banff Springs Hotel was partly built in 1913 and enlarged in 1926, while the present Chateau Lake Louise, the third to be built on the site, dates from 1925.

In the early years after completion of the main line the CPR also opened a number of smaller lodges and chalets in the mountains. These smaller establishments have since disappeared, although a few of them survived into the diesel era. Some of them were originally designed to provide emergency accommodation for passengers whose trains were delayed because of weather or accidents. Until the 1960s the mountain hotels and lodges, both large and small, were seasonal, being open for only a few months in spring and summer.

Le CPR demeura, pour les touristes, le seul moyen de parvenir à ces parcs jusqu'au développement de l'automobile et des grandes routes au début du 20^e siècle. Étant donné que son monopole de transport vers les parcs lui était peu utile si les touristes, une fois arrivés, n'avaient aucun endroit où séjourner, la compagnie décida de fournir le gîte autant que le transport. Van Horne, qui était aussi un artiste amateur talentueux, choisit les sites les plus pittoresques pour les hôtels. Le premier hôtel Banff Springs ouvrit ses portes en 1888 et le premier Château Lake Louise, aussi localisé à l'intérieur du parc national Banff, en 1890. Les premiers hôtels, construits en bois, furent éventuellement détruits par des incendies. L'hôtel Banff Springs actuel fut construit en partie en 1913 et agrandi en 1926, tandis que le Château Lake Louise actuel, le troisième à être construit sur le site, date de 1925.

Au cours des premières années qui suivirent l'achèvement de sa voie principale, le CPR ouvrit aussi nombre de petits abris et chalets dans les montagnes. Ces établissements plus petits ont depuis disparu, bien que quelques-uns d'entre eux subsistèrent jusqu'à l'ère des diesels. Certains furent conçus à l'origine pour fournir des logements de secours aux voyageurs dont les trains étaient retardés à cause d'intempéries ou d'accidents. Jusqu'aux années 1960, les hôtels et gîtes en montagne, grands autant que petits, furent d'usage saisonnier, n'étant ouverts que pendant quelques mois au printemps et à l'automne.



Glacier House Hotel in Rogers Pass, British Columbia it was built in 1887 and demolished in 1929. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific

L'hôtel Glacier House, au col Rodgers, en Colombie-Britannique. Il fut construit en 1887 et démoli en 1929. Archives ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique

The move from tourist resort to urban hotels was not wholeheartedly embraced by the CPR directors. The Chateau Frontenac in Quebec City, perhaps the most famous of all Canadian hotels, opened in 1893. Surprisingly, it was not built by the CPR but by a consortium of private individuals, which included the CPR luminaries Van Horne, Lord Strathcona, and Thomas Shaughnessy, and several Montreal business men. The venture quickly proved a financial success and the Chateau Frontenac Company was sold to the CPR. Designed to resemble a French castle, it was subsequently enlarged to several times its original size, and has dominated the city's skyline for more than a century. During the Second World War it was the site of two conferences between Winston

La transition des établissements pour touristes aux hôtels urbains ne fut pas acceptée de tout cœur par les directeurs du CPR. Le Château Frontenac, dans la ville de Québec, possiblement le mieux connu de tous les hôtels canadiens, fut inauguré en 1893. Étonnamment, il ne fut pas construit par le CPR, mais par un consortium de simples particuliers dont firent partie les sommités du CPR, Van Horne, Lord Strathcona et Thomas Shaughnessy, et quelques hommes d'affaires de Montréal. L'entreprise s'avéra rapidement être un grand succès financier et la compagnie du Château Frontenac fut vendue au CPR. Conçu de façon à ressembler à un château français, il fut agrandi plusieurs fois par la suite et a dominé l'horizon de la ville depuis plus d'un siècle. Durant la Seconde Guerre mondiale, il fut le théâtre de deux rencontres entre Winston Churchill et Franklin D. Roosevelt. Un autre invité d'importance fut Maurice Duplessis, qui, bien que possédant une demeure à Trois-Rivières, habita en fait au Château durant les nombreuses années (de 1936 à 1939 et de 1944 à 1959) qu'il fut le premier ministre du Québec, lorsque l'Assemblée nationale était en session.

The Chateau Frontenac, the most photographed hotel in the world!
GarthStevenson

Le Château Frontenac, l'hôtel le plus photographié au monde! Garth Stevenson



Churchill and Franklin D. Roosevelt. Another famous guest was Premier Maurice Duplessis of Quebec, who during his lengthy premiership (1936-39 and 1944-59) actually lived in the Chateau when the Legislative Assembly was in session, although he owned a house in Trois Rivières.

In 1900 Hayter Reed, a former military officer who had also been Commissioner of Indian Affairs in what were then the Northwest Territories, was appointed to a three-year term as manager of the Chateau Frontenac. His wife Kate, who had many influential friends in Ottawa and Montreal even before her marriage, took responsibility for the interior decoration of the hotel, which greatly improved under her stewardship. In 1905 the Reeds were given responsibility for all the hotels in the CPR system, with Kate again being in charge of the interior decorating. The fine reputation that CPR hotels enjoyed owed a great deal to her good taste, and the distinctive ambience which she created long outlasted her lifetime.

The distinctive architecture of the Chateau eventually influenced a number of other Canadian hotels, not all of which were owned by Canadian Pacific. In 1898 the CPR opened a combined hotel and railway station, which imitated the architectural style of the Chateau Frontenac, at Place Viger in the east end of Montreal. It was only a short distance from Dalhousie Square, from which the first passenger train to the Pacific had departed in June 1886, but it was destined to play a secondary role to the new station on Windsor Street, which had opened in 1889. As Montreal's city centre migrated westward towards Dominion Square, the Place Viger Hotel became too far from the centre of the city to be very successful and closed in 1935, but the building continued in use as a station, serving mainly trains within the province of Quebec, until 1951.

Meanwhile the Canadian Pacific hotel system continued to expand. The Algonquin Hotel in St. Andrew's, New Brunswick, where Van Horne had a summer home, was purchased by CPR in 1902. In 1906 the company

En 1900, Hayter Reed, un ancien officier militaire qui avait aussi été commissaire aux affaires indiennes dans ce qui était alors désigné les Territoires du Nord-Ouest fut nommé majordome pour trois ans. Kate, son épouse, qui comptait même avant son mariage des amis influents à Ottawa et à Montréal, prit la responsabilité de la décoration intérieure de l'hôtel qui fut grandement améliorée durant sa gestion. En 1905, on donna aux Reeds la responsabilité de la gestion de tous les hôtels du réseau du CPR et Kate fut de nouveau chargée de leur décoration intérieure. L'excellente réputation dont ont joui les hôtels du CPR est en grande partie redevable à son bon goût et l'ambiance distinctive qu'elle y créa subsista bien après la fin de sa vie.

L'architecture particulière du Château influença éventuellement celle de nombre d'hôtels canadiens qui n'ont pas tous appartenu au CPR. En 1898, le CPR inaugura, à Place Viger, dans l'est de Montréal, un édifice combinant un hôtel et une gare et qui imitait le style architectural du Château Frontenac. Il n'était qu'à courte distance du carré Dalhousie duquel les premiers voyageurs étaient partis dans le premier train vers le Pacifique en juin 1886, mais il était destiné à être d'importance secondaire par rapport à la nouvelle gare sur la rue Windsor qui avait été inaugurée en 1889. Lorsque le centre de Montréal se déplaça en direction ouest vers le carré Dominion, l'hôtel de la Place Viger devint trop éloigné du centre-ville pour être profitable et il fut fermé en 1935; l'édifice continua cependant de servir comme gare desservant surtout des trains vers l'intérieur de la province, jusqu'en 1951.

Durant ce temps, le réseau d'hôtels du CPR continua de grandir. L'hôtel Algonquin, à St. Andrews, Nouveau-Brunswick, où Van Horne possédait une maison d'été, fut acheté par le CPR en 1902. En 1906, la compagnie inaugura l'hôtel Royal Alexandra à côté de sa nouvelle gare, à Winnipeg. Deux ans plus tard, l'hôtel Empress ouvrit ses portes à Victoria, Colombie-Britannique. En 1914, le



The CPR's Place Viger Hotel in Montreal it opened in 1898 and closed in 1935. It lay dormant for many years and was sold to the City of Montreal in 1951. It was sold again (twice) and survives today as a mixed use office building. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific A12737

L'hôtel Place Viger du CP, à Montréal. Il fut ouvert en 1898 et fermé en 1935. Il tomba en désuétude durant de nombreuses années et fut vendu à la ville de Montréal en 1951. Il fut vendu de nouveau, à deux reprises, et il subsiste aujourd'hui en tant qu'immeuble de bureaux à usage mixte. Archives ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique A12737

Sitting room at the Place Viger Hotel when new. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific 18524

La salle de séjour de l'hôtel Place Viger alors neuf. Archives ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique 18524



The Algonquin Hotel in New Brunswick was built in 1889 and purchased by the CPR in 1902. It was sold in 1970 and survives as a Marriott resort. Wikipedia

L'hôtel Algonquin, au Nouveau-Brunswick. Construit en 1889 et acheté par le CP en 1902, il fut vendu en 1970 et subsiste en tant que séjour de la chaîne Marriott. Wikipédia

opened the Royal Alexandra Hotel beside its new station in Winnipeg. Two years later the Empress Hotel in Victoria, British Columbia opened its doors. In 1914 it opened the Palliser Hotel, a very large one for what was then a rather small city, near its station in Calgary. The Empress was the last CPR hotel to be built in the famed chateau style; the both the Winnipeg and Calgary hotels were built in the more conventional North American style for such buildings.

CPR inaugura à Calgary, l'hôtel Palliser, un très grand hôtel pour une cité relativement petite. L'Empress fut le dernier hôtel du CPR à être construit dans le fameux style de château; les hôtels à Winnipeg et à Calgary furent tous deux construits dans le style nord-américain conventionnel adopté pour de tels édifices.



The Royal Alexandra Hotel in Winnipeg opened in 1906; it was demolished in 1971. Postcard view

L'hôtel Royal Alexandra, à Winnipeg, fut ouvert en 1906; il fut démoli en 1971. Illustration de carte postale



Recent view of 'high tea' at the Empress Hotel in Victoria. Fairmont website

Photo récente du repas du soir arrosé de thé à l'hôtel Empress, à Victoria. Site Internet de la chaîne Fairmont

The CPR's great competitor, the Grand Trunk Railway of Canada, was slower to enter the hotel business, but in the early twentieth century it developed transcontinental ambitions, which it hoped to implement through a new subsidiary, the Grand Trunk Pacific. This led to the construction of a number of Grand Trunk hotels which imitated the chateau-style architecture of the CPR hotels. These were the Chateau Laurier in Ottawa (1912), the Fort Garry Hotel in Winnipeg (1913), and the Macdonald Hotel in Edmonton (1915) Naming a hotel after Sir Wilfrid Laurier when he was the leader of the opposition in Ottawa seems odd to modern observers, but Sir Wilfrid and his Liberal Party had been good friends to the Grand Trunk, counterbalancing the close relationship between the Conservatives and the CPR. Possibly the decision to name the Grand Trunk's Edmonton hotel after Sir John A. Macdonald was intended to lessen the appearance of partisanship. Plans for a chain of hotels in the Rockies ending at Prince Rupert were sidelined by GTP financial problems and then the start of World War I.



Postcard view of the Chateau Laurier Hotel in Ottawa opened in 1912 and survives as a Fairmont hotel. CRHA/Exporail Archives

Illustration de carte postale de l'hôtel Chateau Laurier, à Ottawa. Il fut ouvert en 1912 et subsiste en tant qu'hôtel de la chaîne Fairmont. Archives ACHF/Exporail

The Fort Garry Hotel in Winnipeg opened in 1913 and is still in use under new ownership. Fort Garry website

L'hôtel Fort Garry, à Winnipeg, fut ouvert en 1913 et est encore exploité par un nouveau propriétaire. Site Internet de Fort Garry

Le grand compétiteur du CPR, le Grand Trunk Railway of Canada, fut lent à entrer dans le domaine hôtelier, mais, au début du 20e siècle, il développa une ambition d'être un réseau transcontinental qu'il espéra réaliser au moyen d'une nouvelle filiale, le Grand Trunk Pacific. Ceci mena à la construction de quelques hôtels du Grand Trunk dont l'architecture style château imita celle de ceux du CPR. Ceux-ci furent le Château Laurier à Ottawa (1912), l'hôtel Fort Garry à Winnipeg (1913) et l'hôtel Macdonald à Edmonton (1915). Nommer un hôtel en l'honneur de sir Wilfrid Laurier alors qu'il était le leader de l'opposition à Ottawa peut sembler étrange à des observateurs d'un temps plus récent, mais sir Wilfrid et son parti libéral avaient été de bons partisans du Grand Trunk, faisant ainsi contrepoids aux rapports étroits entre les Conservateurs et le CPR. Il est possible que la décision de nommer l'hôtel du Grand Trunk, à Edmonton, en l'honneur de sir John A. Macdonald ait été prise dans le but de diminuer l'apparence de favoritisme. Les plans pour une chaîne d'hôtels à travers les Rocheuses jusqu'à Prince Rupert furent mis de côté par des problèmes financiers au Grand Trunk et ensuite par le début de la Première Guerre mondiale.



Canada's third transcontinental railway, the Canadian Northern, was short of cash throughout its brief life and had little of it to spare for ventures into the hotel business, but it did establish two year-round hotels in smaller Canadian cities, the Prince Arthur in Port Arthur, Ontario (now part of Thunder Bay), and the Prince Edward in Brandon, Manitoba as well as a summer season hotel at Lake Joseph outside of Quebec City. The Canadian Northern also had plans for a hotel in Vancouver, but these never materialized before the company ran out of funds and was nationalized in 1917.

Le Canadian Northern, le troisième chemin de fer transcontinental canadien, fut à court d'argent tout au long de sa courte existence et en eut peu à consacrer à des projets dans le domaine hôtelier, mais il ouvrit deux hôtels ouverts à l'année dans deux villes canadiennes plus petites, le Prince Arthur, à Port Arthur (maintenant partie de Thunder Bay), Ontario, et le Prince Edward, à Brandon, Manitoba, ainsi qu'un hôtel ouvert l'été au lac Joseph, près de Québec. Le Canadian Northern élaborait aussi des plans pour un hôtel à Vancouver, mais ces derniers ne furent jamais concrétisés avant que la compagnie ne fasse faillite et ne soit nationalisée en 1917.



The Macdonald Hotel in Edmonton opened in 1915 and survives as a Fairmont hotel. Wikipedia

L'hôtel Macdonald, à Edmonton, fut ouvert en 1915 et subsiste en tant qu'hôtel de la chaîne Fairmont. Wikipédia

The Canadian Northern's Prince Arthur Hotel opened in 1911, it survives as the Prince Arthur Waterfront Hotel and Suites. Hotel website

L'hôtel Prince Arthur du Canadian Northern fut ouvert en 1911 ; il subsiste sous le nom Prince Arthur Waterfront Hotel and Suites. Site Internet de l'hôtel



The Prince Edward Hotel in Brandon, Manitoba opened in 1912; it was demolished in 1980. Brandon.ca website

L'hôtel Prince Edward, à Brandon, Manitoba, fut ouvert en 1912; il fut démoli en 1980. Site Internet Brandon.ca



With the nationalization of the Canadian Northern, the Grand Trunk Pacific, and finally the Grand Trunk itself, the hotels owned by those companies were inherited by Canadian National. The stage was set for a decade of not always friendly competition between Canadian National and Canadian Pacific, headed respectively by Sir Henry Thornton and Sir Edward Beatty. One consequence of this rivalry was an astonishing proliferation of unnecessary branch lines in western Canada, most of which have since been abandoned. A more useful and more lasting legacy of the Beatty-Thornton era was the construction of several new hotels by both systems.

Jasper National Park, the northern neighbour of Banff National Park, had been established in 1907, as the Grand Trunk Pacific was being built across the northern prairies and over the Yellowhead Pass. The GTP reached Jasper in 1911, closely followed by the Canadian Northern. The GTP established Tent City on Lac Beauvert in 1915 which was a seasonal camp whose structures were all canvas with wooden floors. Based on the popularity of Tent City, in 1922 the Canadian National established Jasper Park Lodge on Lac Beauvert as its rival to Banff and Lake Louise. Instead of a castle-like grand hotel the government railway chose to build a collection of small detached cabins that shared some restaurants and other facilities. While neither the location nor the buildings, in this writer's opinion, can really match the splendours of Banff and Lake Louise, the lodge proved popular and no doubt helped to lure many passengers onto Canadian National's transcontinental trains.

Le Canadien National hérita de tous ces hôtels suite à la nationalisation du Canadian Northern, du Grand Trunk Pacific et finalement du Grand Trunk lui-même. La scène fut dès lors prête pour une période de concurrence intense, et pas toujours amicale, entre le Canadien National et le Canadien Pacifique, ayant respectivement à leur tête sir Henry Thornton et sir Edward Beatty. Une conséquence de cette rivalité fut la prolifération surprenante de voies secondaires à travers l'ouest du Canada, des embranchements pour la plupart abandonnés depuis. Une conséquence plus utile et plus durable de cette rivalité de l'époque Thornton-Beatty fut la construction de plusieurs nouveaux hôtels par les deux compagnies.

Le parc national Jasper, le voisin au nord du parc national Banff, fut créé en 1907, alors que le Grand Trunk Pacific était en construction à travers le nord des Prairies et le col de Yellowhead. Le GTP atteignit Jasper en 1911, suivi de près par le Canadian Northern. En 1915, au bord du lac Beauvert, le GTP établit Tent City qui était un camp d'été dont les structures étaient entièrement faites de canevas avec des planchers en bois. Fort de la popularité de Tent City, le Canadien National créa le Jasper Park Lodge au même endroit en 1922, en réponse aux édifices de Banff Springs et Lake Louise. Au lieu d'un grand hôtel style château, les Chemins de fer nationaux choisirent d'y construire un ensemble de petits gîtes séparés partageant quelques restaurants et autres services. Bien que, selon l'opinion de l'auteur de ces lignes, ni la localisation ni les édifices ne peuvent rivaliser avec les splendeurs de Banff et Lake Louise, l'établissement se montra populaire et contribua sans doute à attirer de nombreux passagers à bord des trains transcontinentaux du Canadien National.

The largest Canadian Pacific hotel and, according to the company's advertising, the largest hotel in the British Empire, was Toronto's Royal York, opened in 1929 across the street from the then-new Union Station. A few years later the Hotel Saskatchewan, in Regina, was added to the CP Hotels network. Canadian National responded by building the Hotel Bessborough, named after the governor general, in Saskatoon. While the architecture of the Hotel Saskatchewan was conventional, like that of the Royal York and the Palliser, Canadian National used the chateau style for the Bessborough.

Le plus grand hôtel du Canadien Pacifique et, selon la publicité de la compagnie, le plus grand hôtel de l'Empire britannique, fut le Royal York, à Toronto, ouvert en 1929 en face de la gare Union, alors toute neuve. Quelques années plus tard, l'hôtel Saskatchewan, à Regina, fut ajouté au réseau CP Hotels. Le Canadien National répliqua par la construction, à Saskatoon, de l'hôtel Bessborough nommé en l'honneur du gouverneur général. Alors que l'architecture de l'hôtel Saskatchewan était conventionnelle tout comme celle du Royal York et du Palliser, le Canadien National opta pour le style château pour le Bessborough.



The Royal York Hotel in opened in 1929 and survives as a Fairmont hotel. Wikipedia

L'hôtel Royal York, à Toronto, fut ouvert en 1929 et subsiste en tant qu'hôtel de la chaîne Fairmont. Wikipédia

Canadian National Railway's Hotel Bessborough in Saskatoon opened in 1935; it survives as the Marriott Bessborough. Marriott website

L'hôtel Bessborough du Canadien National, à Saskatoon, fut ouvert en 1935 et subsiste sous le nom Marriott Bessborough. Site Internet de Marriott



In 1930 Canadian National opened the Hotel Nova Scotian in Halifax, close to the docks where many immigrants from Europe arrived and also to the railway station. Canadian Pacific chose to keep a lower profile in Halifax, where it owned no trackage although its subsidiary, the Dominion Atlantic, enjoyed running rights into the city. Rather than building a hotel of its own, the CPR helped to finance the building of the locally owned Lord Nelson Hotel. In his entertaining memoir of Maritime politics, *Gentlemen, Players, and Politicians*, Dalton Camp would later write that Liberals who visited Halifax stayed at the Nova Scotian, while Conservatives preferred the Lord Nelson. Since he belonged to both parties at different stages in his career, Camp presumably knew what he was talking about.

En 1930, le Canadien National inaugura l'hôtel Nova Scotia à Halifax, près des quais sur lesquels arrivèrent de nombreux immigrants d'Europe et aussi près de la gare. Le Canadien Pacifique choisit d'être peu en évidence à Halifax où il ne possédait aucune voie, bien que sa filiale, le Dominion Atlantic, profitait de droits de passage pour desservir la ville. Au lieu d'y construire son propre hôtel, la compagnie aida à financer une propriété locale, l'hôtel Lord Nelson. Dans *Gentlemen, Players, and Politicians*, son divertissant mémoire sur les mœurs politiques des Maritimes, Dalton Camp écrit plus tard que les Libéraux en visite à Halifax fréquentaient le Nova Scotia, tandis que les Conservateurs préféraient le Lord Nelson. Comme il appartient à l'un ou l'autre de ces partis à différentes étapes de sa carrière, Camp connaît certainement ce dont il parle.



The Nova Scotian Hotel in Halifax was built by Canadian National and opened in 1930; it survives as the Westin Nova Scotian Hotel. Wikipedia

L'hôtel Nova Scotian, à Halifax, fut construit par le Canadien National et ouvert en 1930; il subsiste sous le nom Westin Nova Scotian Hotel. Wikipédia

Canadian National also planned to build a hotel in Vancouver, reviving an idea that had originated with the Canadian Northern, but the depression made additional spending by the government railway, which was alleged to have spent too much during Thornton's presidency, unpopular and politically controversial. (The arrangement to operate 'pool trains' on some routes in central Canada, which lasted until 1965, was one response to this sentiment) Canadian Pacific had owned a hotel in Vancouver since 1887, but it was never considered up to the standard of the company's other hotels. For both reasons, it was decided that the two companies would jointly build and operate a new Hotel Vancouver, which opened just in time to be occupied by King George VI and his consort during the first visit to Canada by a reigning monarch, in 1939. This was the last new railway hotel to be built in Canada for nearly two decades, although Canadian National acquired a hotel in St. John's when it absorbed the Newfoundland Railway in 1949.

Le Canadien National planifia aussi la construction d'un hôtel à Vancouver, ressuscitant une idée qu'avait eue le Canadian Northern, mais la Dépression fit qu'une dépense additionnelle du chemin de fer national à qui l'on reprochait d'avoir trop investi durant la présidence de Thornton, rendit la compagnie impopulaire et controversée politiquement. (L'entente, qui dura jusqu'en 1965, d'exploiter des « pool trains » sur certains trajets au centre du Canada fut l'une des réponses à ce sentiment général.) Le Canadien Pacifique posséda un hôtel à Vancouver à partir de 1887, mais celui-ci ne fut jamais reconnu pour être au standard des autres hôtels de la compagnie. Pour ces deux raisons, il fut décidé que les deux compagnies construiraient et exploiteraient conjointement le nouvel hôtel Vancouver qui ouvrit juste à temps pour recevoir le roi George VI et son épouse au cours de la première visite au Canada d'un roi régnant en 1939. Celui-ci fut le dernier hôtel construit par un chemin de fer au Canada pendant au moins deux décennies, quoique le Canadien National acquit un hôtel à St. John's lorsqu'il absorba le Newfoundland Railway en 1949.



CPR's first Hotel Vancouver opened in 1888; it was demolished in 1913. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific A1877

Le premier Hotel Vancouver du CP fut ouvert en 1888; il fut démoli en 1913. Archives ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique A1877

CPR's second Hotel Vancouver opened in 1916; it was closed in 1939 and demolished in 1949 to be replaced by Eaton's department store. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific A9977

Le deuxième Hotel Vancouver du CP fut ouvert en 1916; il fut fermé en 1939 et démoli, en 1949, pour faire place à un magasin à rayons Eaton's. Archives ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique A9977



The jointly owned the third Hotel Vancouver opened in 1939 and survives as a Fairmont hotel. Fairmont website

Le troisième Hotel Vancouver, en copropriété, fut ouvert en 1939 et subsiste en tant qu'hôtel de la chaîne Fairmont. Site Internet de Fairmont



Hotel Newfoundland opened in 1926 and was demolished in 1983. Wikipedia

L'hôtel Newfoundland, à St. John's, Terre-Neuve, fut ouvert en 1926 et démolien 1983. Wikipédia

Montreal, which was Canada's largest city and largest metropolitan area until the 1970s, as well as the headquarters of both Canadian National and Canadian Pacific, had not had a railway hotel since the Place Viger ceased accepting guests in 1935. However, after the Second World War Canadian National decided to cover and then redevelop the unsightly chasm that separated Central Station (which had opened in 1943) from the Mount Royal Tunnel. Plans would include the tallest office building in the city, an underground shopping mall, and a large hotel. It was decided that the hotel would be owned by CN but operated by Hilton, one of the largest hotel chains in the United States. (Hilton also offered to buy all the other CN hotels, but this was considered politically impossible.) The decision to let Hilton operate the new hotel was a straw in the wind, an indication that with the inexorable decline of railway passenger travel CN was beginning to lose interest in the hotel business.

Perhaps to counterbalance the implications of allowing the new hotel to be managed by Americans, it was decided to name it after Queen Elizabeth II, who had succeeded to the throne in 1952. This may have seemed appropriate to Donald Gordon, the Scottish-born president of the railway, but it did not seem appropriate at all to an increasingly nationalist Quebec, now showing the first signs of la révolution tranquille that would follow the death of Maurice Duplessis. Sir William Van Horne had been smart enough more than half a century earlier to know that hotels in a French-speaking province should have French names, but Gordon apparently was not. (He spoke not a word of French and would later add to his notoriety when he was asked why CN had no Francophone vice-presidents. He replied that he knew no Francophones who were qualified to hold such a position.) Although the name Chateau Maisonneuve, after the city's founder, was suggested, Gordon stuck to his guns and "Le Reine Elizabeth" (so called because hôtel is a masculine noun even if reine is not) opened amid considerable controversy in April 1958. Since it was slightly larger than Toronto's Royal York, Canadian Pacific hastily enlarged the latter so that it would continue to be the largest hotel in the country. The Queen Elizabeth Hotel's most famous moment perhaps came in the spring of 1969, when John Lennon and Yoko Ono staged a week-long 'bed-in for peace' in one of its luxury suites.

Montréal, qui fut la plus grande ville et la plus grande agglomération métropolitaine au Canada jusqu'aux années 1970 tout en étant en même temps le site des sièges sociaux du Canadien National et du Canadien Pacifique, n'avait pas eu d'hôtel construit par ces dernières depuis que le Place Viger avait cessé d'accueillir des visiteurs en 1935. Cependant, à la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le Canadien National prit la décision de combler et ensuite de développer la laide dépression qui séparait la Gare Centrale (qui avait été inaugurée en 1943) du tunnel sous le Mont-Royal. Les plans comporteraient ceux de la tour de bureaux la plus haute de la ville, d'un centre commercial souterrain et d'un grand hôtel. Il fut décidé que l'hôtel serait possédé par le CN, mais exploité par Hilton, l'une des plus grandes chaînes d'hôtels des États-Unis. (Hilton fit aussi une offre pour acheter tous les autres hôtels du CN, mais ceci fut considéré comme politiquement inacceptable.) La décision de laisser Hilton exploiter le nouvel hôtel fut prise à la légère, une admission qu'avec la baisse inexorable du nombre des voyageurs par train, le Canadien National commençait à se désintéresser du domaine hôtelier.

Peut-être pour contrebalancer les effets de permettre aux Américains d'exploiter le nouvel hôtel, il fut décidé de le nommer en l'honneur de la reine Elizabeth II qui avait accédé au trône en 1952. Ceci avait pu sembler d'emblée de mise pour Donald Gordon, le président du CN né en Écosse, mais cela ne fut pas du tout le cas dans un Québec de plus en plus nationaliste, montrant les premiers signes de ce qui fut désigné la Révolution tranquille qui suivit la mort de Maurice Duplessis. Plus d'un demi-siècle auparavant, sir William Van Horne avait intelligemment reconnu que les hôtels dans une province française devaient avoir des noms français, mais ce n'était pas apparemment le cas avec Gordon. (Il ne parlait pas un mot de français et sa notoriété grandit plus tard lorsqu'il lui fut demandé pour quelle raison le CN n'avait aucun vice-président francophone. Il répondit qu'il ne connaissait aucun francophone ayant la compétence pour un telle fonction.) Malgré qu'il fut proposé que le nom de Château Maisonneuve, en l'honneur du fondateur de la ville, soit choisi, Gordon n'en démordit pas et « Le Reine Elizabeth » (ainsi écrit parce qu'hôtel est un nom masculin alors que reine ne l'est pas) ouvrit ses portes au milieu d'une controverse considérable en avril 1958. Comme il était un peu plus grand que son Royal York à Toronto, le Canadien Pacifique se hâta d'agrandir ce dernier pour qu'il continue d'être le plus grand hôtel au pays. Le moment le plus mémorable relié au Reine Elizabeth s'est peut-être produit au printemps de 1969 lorsque John Lennon et Yoko Ono y firent, dans l'une de ses suites, un « bed in » d'une semaine en faveur de la paix.



The Queen Elizabeth Hotel in Montreal opened in 1958; it survives as the Fairmont Queen Elizabeth. Fairmont website

L'hôtel Le Reine Elizabeth, à Montréal, fut ouvert en 1958; il subsiste le nom Fairmont Le Reine Elizabeth. Site Internet de Fairmont

Two more railway hotels would be built in the 1960s, both by Canadian Pacific. Both were round towers quite unlike the rectangular hotels of the past. The Chateau Champlain, opened in 1967, was close to Montreal's Windsor Station and only a few blocks from the Queen Elizabeth. Its design and the odd shape of its windows caused some observers to describe it as a gigantic cheese grater. The somewhat similar Chateau Lacombe, opened a year earlier and named after a Catholic missionary who was a friend and contemporary of Van Horne, gave CP a distinctive and conspicuous landmark in Edmonton. After Winnipeg's Royal Alexandra, located in an increasingly seedy neighbourhood, closed its doors in 1967, Montreal and Edmonton were the only two cities where two railway hotels competed against one another until CP opened the North Star Hotel on Portage Avenue in the heart of downtown Winnipeg in 1971. The 29 story graceless building in the Brutalist style of the period featured nine floors of parking topped by hotel facilities.

Deux autres hôtels de chemins de fer furent construits durant les années 1960, tous les deux par le Canadien Pacifique. Ils reçurent une forme de tour circulaire très différente de la forme rectangulaire des hôtels des années précédentes. Le Château Champlain, inauguré en 1967, était à proximité de la gare Windsor et à seulement quelques pâtés d'immeubles du Reine Elizabeth. Sa conception et la forme particulière de ses fenêtres firent que certains observateurs le décrivent comme étant une immense rape à fromage. Le Château Lacombe, d'apparence semblable et nommé en l'honneur du Père Lacombe, un missionnaire catholique qui fut un ami et un contemporain de Van Horne, avait ouvert ses portes un an plus tôt pour donner au Canadien Pacifique un édifice distinctif et bien visible dans la ville d'Edmonton. Lorsque le Royal Alexandra à Winnipeg, localisé dans un quartier de plus en plus mal famé, ferma ses portes en 1967, Montréal et Edmonton devinrent les deux seules villes où se concurrençaient des hôtels des deux compagnies ferroviaires, jusqu'au moment où le Canadien Pacifique inaugura l'hôtel North Star, sur l'avenue Portage, en plein centre-ville de Winnipeg, en 1971. L'édifice inélégant de 29 étages du style Brutaliste de l'époque comportait neuf étages de stationnement pour véhicules surmontés des locaux de l'hôtel.



The Chateau Champlain Hotel in Montreal opened in 1967; it survives as a Marriott hotel. Marriott website

L'hôtel Château Champlain, à Montréal, fut ouvert en 1967; il subsiste en tant qu'hôtel de la chaîne Marriott. Site Internet de Marriott

Despite the greater efficiency of diesel-electric power as compared with steam, intercity passenger trains by 1967 were fighting a rearguard action against limited access highways and jet aircraft. In the 1960s the CPR began to withdraw from the passenger business as quickly as possible. Canadian National held on for a bit longer, no doubt because it was a crown corporation rather than a private enterprise, but its remaining passenger services were spun off to Via Rail in 1978. To prepare it for privatization, CN was forced by the government to sell its hotels to CP in 1988. CP, somewhat surprisingly, was not yet ready to abandon the hotel business and in fact acquired some other hotel properties, including the San Francisco-based Fairmont chain, whose name then replaced that of CP Hotels, which had been turned into an independent subsidiary of CP Rail. CP then sold its shares in Fairmont, which was now a global company. Fairmont kept the best and most famous of the former railway hotels, including the Chateau Frontenac, the Chateau Laurier, the Royal York, the Queen Elizabeth, the Palliser, the Hotel Vancouver, and the three resort hotels in the Rocky Mountains. The rest were sold to other hotel chains



The Chateau Lacombe in Edmonton opened in 1966 and survives as an independent hotel. Wikipedia

Le Chateau Lacombe, à Edmonton, fut ouvert en 1966 et subsiste en tant qu'hôtel indépendant. Wikipédia

Par 1967, en dépit du meilleur rendement de la traction diesel-électrique en comparaison de celle par la vapeur, les trains interurbains menaient déjà un combat d'arrière-garde contre les routes à accès limité et les avions à réaction. Au cours des années 1960, le Canadien Pacifique commença à se retirer du transport des voyageurs de la manière la plus rapide possible. Le Canadien National résista un peu plus longtemps, sans doute parce qu'il était une compagnie de la Couronne plutôt qu'une entreprise privée, mais ce qui lui restait comme services pour voyageurs fut dévolu à VIA Rail en 1978. En préparation de sa privatisation, le CN fut forcé par le gouvernement de vendre ses hôtels au CP en 1988. Le CP, étonnamment, n'était pas encore prêt à abandonner le secteur hôtelier et en fait, il acheta quelques autres ensembles d'hôtels, dont la chaîne Fairmont basée à San Francisco dont le nom remplaça celui de CP Hotels qui avait été transformé en une filiale indépendante de CP Rail. Le CP vendit par la suite ses actions dans Fairmont qui est maintenant une compagnie d'envergure mondiale. Fairmont a conservé les meilleurs et les plus réputés des anciens hôtels des compagnies ferroviaires, au nombre

or local operators. Marriott, for example, acquired both the Hotel Saskatchewan and the Chateau Champlain.

Today you can still enjoy the ambience and first-class service of an old-fashioned luxury hotel in the former CP or CN hotels that belong to Fairmont, and perhaps, if you have enough imagination, you can turn off the television, lie in your hotel bed, and hear the distant whistle of a steam locomotive in the darkness. The Chateau Frontenac is an experience that no Canadian should miss, the view of Lake Louise is without parallel, and the Banff Springs Hotel retains more of the railway atmosphere than any of the others, including an excellent shop that specializes in CPR artifacts and souvenirs. As Lucius Beebe wrote two thirds of a century ago, “Fortunate was the world that had heard the train blow.”

duquel figurent le Château Frontenac, le Château Laurier, le Royal York, le Reine Elizabeth, le Palliser, l'hôtel Vancouver et trois hôtels de séjour dans les montagnes Rocheuses. Ceux qui restèrent furent vendus à d'autres chaînes d'hôtel ou à des exploitants locaux. La chaîne Marriott, par exemple, fit l'acquisition de l'hôtel Saskatchewan et du Château Champlain.

De nos jours, vous pouvez encore savourer l'ambiance et le service de première classe des hôtels de luxe de jadis dans les hôtels de Fairmont ayant appartenu auparavant au CP ou au CN et peut-être, si vous avez assez d'imagination, vous pouvez éteindre le téléviseur, vous étendre sur votre lit d'hôtel et entendre le sifflet lointain d'une locomotive à vapeur dans la nuit. L'expérience du Château Frontenac en est une qu'aucun Canadien ne devrait manquer, la vue du Lake Louise est sans pareille et l'hôtel Banff Springs est celui qui offre mieux que tous les autres, l'ambiance des chemins de fer, y compris une excellente boutique spécialisée dans la montre d'objets du Canadien Pacifique et la vente de souvenirs. Comme Lucius Beebe a écrit, il y a plus de deux tiers de siècle, « Bien heureux est celui qui a entendu le train siffler ».

Former Major Canadian Railway Hotels Still Operating
Anciens grands hôtels des chemins de fer canadiens encore en opération

Canadian Pacific Railway Hotels / Hôtels du chemin de fer Canadien Pacifique			
Name/Nom	Location Localisation	Year Opened Année	Status/Statut actuel
Algonquin Hotel	St. Andrews, N.B.	1889	The Algonquin Resort (Marriott)
Banff Springs Hotel	Banff, Alberta	1888	Fairmont Banff Springs Hotel
Chateau Champlain	Montreal, Quebec	1967	Marriott Chateau Champlain
Chateau Frontenac	Quebec City, Quebec	1893	Fairmont Chateau Frontenac
Chateau Lacombe	Edmonton, Alberta	1966	Chateau Lacombe Hotel (independently owned)
Chateau Lake Louise	Lake Louise, Alberta	1890	Fairmont Chateau Lake Louise
Chateau Montebello	Montebello, Quebec	1930	Fairmont Chateau Montebello
Empress Hotel	Victoria, B.C.	1908	Fairmont Empress Hotel
Hotel Saskatchewan	Regina, Saskatchewan	1927	Marriott Hotel Saskatchewan
Hotel Vancouver (third)	Vancouver, B.C.	1939	Fairmont Hotel Vancouver (was jointly owned)
Lord Nelson Hotel	Halifax, N.S.	1927	Lord Nelson Hotel & Suites today
Palliser Hotel	Calgary, Alberta	1914	Fairmont Palliser Hotel
Royal York Hotel	Toronto, Ontario	1929	Fairmont Royal York
Canadian National Railway Hotels / Hôtels du chemin de fer Canadien National			
Chateau Laurier	Ottawa, Ontario	1912	Fairmont Chateau Laurier
Fort Garry Hotel	Winnipeg, Manitoba	1913	Fort Garry Hotel
Hotel Bessborough	Saskatoon, Sask.	1935	Marriott Bessborough Hotel
Hotel Charlottetown	Charlottetown, P.E.I.	1931	Rodd Charlottetown Hotel
Hotel Macdonald	Edmonton	1915	Fairmont Macdonald Hotel
Hotel Nova Scotian	Halifax, N.S.	1930	Westin Nova Scotian
Hotel Vancouver (third)	Vancouver, B.C.	1939	Fairmont Hotel Vancouver (was jointly owned)
Jasper Park Lodge	Jasper, Alberta	1922	Fairmont Jasper Park Lodge
Prince Arthur Hotel	Thunder Bay, Ontario	1912	Prince Arthur Waterfront Hotel & Suites
Queen Elizabeth Hotel	Montreal, Quebec	1958	Fairmont Queen Elizabeth

Note: This is not a complete list of railway owned hotels, resorts, camps, etc.

Note: ceci n'est pas une liste complète des hôtels, séjours, camps et autres autrefois propriétés des chemins de fer



Two of the crown jewels in Canada's former railway hotel chain are the Banff Springs Hotel (1886) and Chateau Lake Louise (1890), both survive as Fairmont properties. Garth Stevenson

Deux des joyaux du temps de la plus grande chaîne d'hôtels d'une compagnie ferroviaire canadienne sont l'hôtel Banff Springs (1886) et le Chateau Lake Louise (1890); les deux subsistent tant que propriétés de la chaîne Fairmont. Garth Stevenson

The hotel that never was. The Grand Trunk Pacific Railway started building the Chateau Qu'Appelle, a grand railway hotel in Regina, Saskatchewan in 1913. Because of the First World War and the bankruptcy of the railway in 1919 the hotel was never completed. The steel beams stood for ten years before being dismantled and used in the construction of the CPR's Hotel Saskatchewan. The site of the former Chateau Qu'Appelle Hotel is now the Royal Saskatchewan Museum. The expansive museum's front lawn lays over the former hotel's basement to avoid demolishing the hotel's foundation. Postcard is an artist's conception of the ill fated hotel. Wikipedia



L'hôtel qui n'a jamais existé. En 1913, le Grand Trunk Pacific commença la construction du Chateau Qu'Appelle, un grand hôtel de chemin de fer à Regina, Saskatchewan. L'hôtel ne fut jamais complété à cause de la Première Guerre mondiale et de la faillite de la compagnie en 1919. Les piliers d'acier demeurèrent en place pendant dix ans avant d'être démantelés et utilisés pour la construction de l'hôtel Saskatchewan du CP. Le site de l'ancien hôtel Chateau Qu'Appelle est maintenant occupé par le Royal Saskatchewan Museum. La pelouse à l'avant de l'immense musée recouvre le sous-sol de l'ancien hôtel pour éviter d'avoir à en démolir la fondation. La carte postale montre un rendu d'artiste de l'infortuné hôtel. Wikipédia

LIST OF SOURCES / LISTE DES RÉFÉRENCES

Pierre Berton, *Towards the Last Spike* (Toronto, McClelland and Stewart 1971)

David H. Breen, *The Canadian Prairie West and the Ranching Frontier 1874-1924* (Toronto: University of Toronto Press 1983)

Donald Creighton, *John A. Macdonald: The Old Chieftain* (Toronto: Macmillan of Canada 1955)

David Cruise and Alison Griffiths, *Lords of the Line* (Toronto: Penguin Books 1989)

John Murray Gibbon, *Steel of Empire* (Toronto: McClelland and Stewart 1935)

Heather Gilbert, *Awakening Continent; The Life of Lord Mount Stephen, Volume one* (Aberdeen: Aberdeen University Press 1965)

Richard Gwyn, *Nation Maker: Sir John A. Macdonald, His Life, Our Times* (Toronto: Random House Canada 2011)

Harold A. Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway* (reprinted, Toronto: University of Toronto Press 1971)

Omer Lavallée, *Van Horne's Road* (Toronto: Fitzhenry and Whiteside 1974)

Doug Owram, *Promise of Eden* (Toronto: University of Toronto Press 1980)

F. G. Roe, "An Unsolved Problem of Canadian History" in *Canadian Historical Association, Report of the Annual Meeting, volume 15, number 1* (1936)

Walter Vaughan (with Katherine Hughes), *The Life and Work of Sir William Van Horne* (New York: The Century Company 1920)

Stan's Photo Gallery

September - October, 2018

by Stan J. Smail

Translation: Gilles Lazure

An American in Canada - Part One

All photos by Jim Shaughnessy from the Smail collection.

The phone rang at 0720 on Wednesday August 8, 2018. It was lifelong friend and railroad photographer Ken Goslett advising me that another friend and rail photography mentor, the great Jim Shaughnessy has passed away on August 7, 2018.

A legend had left us. A quick conversation with our Canadian Rail Co-Editors arranged for a change of sequence in our 'An American in Canada'

photographers series. This features the work of itinerant American photographers who came to Canada in the nineteen-fifties in search of the vanishing steam locomotive. Our feature on Dr. Philip R. Hastings in this series will appear in a 2019 issue of Canadian Rail.

As I wrote in my recent Canadian Rail book review of 'Essential Witness', the latest monograph of Shaughnessy photography, Jim was a master and an inspiration to all when it came to railroad photography. Jim travelled extensively in Canada in search of steam and continued to travel north long after the steam era. Often in the company of his great friend, Canadian Rail editor emeritus, Sanborn S. Worthen, the Shaughnessy photos of the last seasons of doubleheaded CPR steam on the legendary 'East End' between Farnham and Mégantic, Quebec are rivalled by none.

Jim's favorite photographic medium during much of his end of steam photography was the Speed Graphic. Cumbersome to handle at times, the Speed Graphic yielded beautiful, high resolution black and white photographs like few other cameras could. Jim Shaughnessy is at the top of a short list of American photographers who covered the Canadian railway scene in the transition years from steam to diesel like few others.

To select a small sampling of Shaughnessy Canadian images was quite a challenge, especially since I endeavoured to use material not already published. Much of the material is very personal to me as Jim's photos captured the railroad world of my childhood and made me want to become a photographer and a railroader, which I eventually did.

Heartfelt condolences are extended to Carol Shaughnessy, Jim Junior and all of Jim's family and many friends and admirers.



Jeff Brouws photo via Railfan and Railroad Magazine website

Les photos de Stan

Septembre - Octobre 2018

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

Un Américain au Canada – 1re partie

Le téléphone a sonné à 7 h 20, le mercredi 8 août 2018. C'était Ken Goslett, un ami de longue date et un photographe de chemins de fer, m'informant qu'un autre ami et photographe ferroviaire, le réputé Jim Shaughnessy, était décédé le 7 août 2018.

Une légende nous a quittés. Une brève conversation avec les coéditeurs de Canadian Rail mena à un changement dans la planification de notre série sur les photographes intitulée « Un Américain au Canada ». Celle-ci met

en vedette le travail de photographes américains itinérants qui vinrent au Canada au cours des années 1950 à la recherche des locomotives à vapeur en voie de disparition. Notre exposé dans cette série sur le Dr Philip R. Hastings sera publié dans un numéro de Canadian Rail en 2019.

Comme je l'ai écrit dans ma récente critique publiée dans Canadian Rail sur le livre Essential Witness, la plus récente monographie de la photographie de Shaughnessy, Jim était un maître et une inspiration pour tous en ce qui concernait la photographie ferroviaire. Jim a voyagé en long et en large au Canada à la recherche de la vapeur et il continua de venir au nord de la frontière longtemps après l'ère de la vapeur. Souvent en compagnie de son grand ami Sanborn S. Worthen, éditeur émérite de Canadian Rail, les photos de Shaughnessy des dernières saisons de traction en double sur la légendaire « ligne de l'Est » entre Farnham et Mégantic, Québec, sont sans rivales.

La caméra Speed Graphic fut l'outil que Jim préféra le plus lorsqu'il photographia la fin de l'ère de la vapeur. Parfois fort difficile à manier, la Speed Graphic produisait de superbes photos à haute résolution en noir et blanc comme peu d'autres caméras pouvaient le faire. Jim Shaughnessy est en tête d'une courte liste de photographes américains qui documentèrent, comme peu l'ont fait, la scène ferroviaire canadienne au cours des années du passage de la vapeur au diesel.

Choisir un petit échantillonnage des photos de Shaughnessy faites au Canada fut tout un défi, en particulier parce que je tenais à opter pour de la matière qui n'était déjà pas publiée. Une grande partie de celle-ci m'est très à coeur parce que les photos de Jim ont capturé le monde ferroviaire du temps de mon enfance et me firent désirer devenir un photographe et un cheminot, ce que j'ai fait éventuellement.

Nos sincères condoléances vont à Carol Shaughnessy, à Jim junior, à tous les membres de la famille de Jim et à ses nombreux amis et admirateurs.



The end is near for the last doubleheaded CPR steam powered freight trains between Farnham and Megantic, Quebec. It was January 1957 and CPR P2g 2-8-2 5406 and a 5300 series P2 Mikado are rattling the windows of the operator's office at Cookshire, Quebec. Both engines have taken on water from the tank in the distance and are now bound for Gould with a vengeance with eastbound grain for Saint John, New Brunswick.

La fin approche pour le dernier train de marchandises du CPR en traction vapeur double entre Farnham et Mégantic, Québec. Nous sommes en janvier 1957 et la 5406 classe P2g et une Mikado classe P2 de la série 5300 du CPR font résonner les vitres du bureau du télégraphiste de la gare de Cookshire, Québec. Les deux locomotives ont fait le plein au château d'eau à l'arrière-plan et se dirigent maintenant résolument en direction est, vers Gould avec un train de grain à destination de Saint John, Nouveau-Brunswick.

Another day, another 'East End' doubleheader. On February 23, 1957 a similar pairing of 5300 and 5400 series P class 2-8-2's has a train of westbound grain box empties well in hand as they occupy a lonely crossing between Milan and Scotstown, Quebec. The 3,640 foot peak of Mount Megantic looms in the distance as the P2's pass in review during the last winter for such scenes in steam.

Autre jour, autre train en traction double pour le « Bout de l'Est ». Le 23 février 1957, une paire similaire de locomotives 2-8-2 classe P2 des séries 5300 et 5400 n'ont aucun problème avec leur train de wagons à grain couverts vides en direction ouest alors que le train occupe un passage à niveau en pleine nature entre Milan et Scotstown, Québec. Le mont Mégantic, d'une hauteur de 1109 mètres, apparaît au loin alors que les P2 passent en revue durant le dernier hiver où de telles scènes furent possibles.





It was nearly 1957, Jim Shaughnessy found himself at Dorval, Quebec and recorded this memorable view of a meet between two CNR steam and diesel trains. Interesting, but the devil is in the details. Entering the photo with Toronto-Montreal hotshot freight is First 404 with FA-2 9422 in the lead. Stopped to clear First 404 (with one green flag missing!) is Extra 6150 West on a Bridge and Building Department (B&B) work train headed for a bridge job somewhere on the CNR Cornwall Subdivision. Facing the camera on the ground is work train conductor Henry Finity, while in the cab of 4-8-4 6150, head end brakeman Vernon Hawley inspects the north side of First 404. Finity and Hawley were both neighbours in the Montreal borough of Notre Dame de Grace!

Presque au début de 1957, Jim Shaughnessy se trouva à Dorval, Québec, et il captura cette mémorable photographie d'une rencontre d'un train du CNR tracté à la vapeur avec un autre tracté par un diesel. Intéressant, mais la particularité est dans les détails. Entrant dans la photo est le convoi First 404 avec la FA-2 9422 à sa tête. Arrêté pour le laisser passer avec sa locomotive à laquelle il manque un fanion vert, est l'extra 6150 West, un train du département Ponts et édifices (P&E) se dirigeant pour des travaux vers un pont quelque part sur la subdivision Cornwall du CNR. Henry Finity, le conducteur du train d'entretien, a pied à terre faisant face à la caméra, alors que dans la cabine de la 4-8-4 6150, le serre-freins de tête Vernon Hawley examine le côté nord du train First 404. Finity et Hawley étaient tous deux des voisins dans le quartier Notre-Dame-de-Grâce de Montréal!

St. Albans by Shaughnessy

One of Jim Shaughnessy's pioneering talents was the development of a photography style which celebrated the railroad night scene. After dark, the railway takes on a totally different feel and mystique, which Jim sought to capture in his night pictures. One of the easy targets still in steam was the Central Vermont at St. Albans, Vermont. Two pairs of trains, the Ambassador and the Washingtonian paused for servicing and crew change at St. Albans daily.

Braving the winter elements on March 28, 1952, CNR 4-8-4 6173 has paused on its nocturnal trek from Montreal to White River Junction, Vermont with the southbound Washingtonian. CNR Northerns replaced the 600 series Central Vermont 4-8-2's on these trains until enough passenger GP9 diesels would in turn replace them in the mid fifties.

Bravant les éléments par un froid 28 mars 1952, la 4-8-4 6173 du CNR est à l'arrêt avec le Washingtonian au cours de son trajet nocturne entre Montréal et White River Junction, Vermont. Les Northern du CNR remplacèrent les 4-8-2 de la série 600 du Central Vermont sur ces trains jusqu'à ce que les diesels GP9 pour trains de voyageurs furent assez nombreux pour le faire à leur tour au milieu des années 1950.

« St. Albans par Shaughnessy »

Un des talents de pionnier de Jim Shaughnessy fut le développement d'un style de photographie qui mettait en valeur la scène ferroviaire nocturne. La nuit tombée, les chemins de fer prennent un aspect totalement différent et une mystique que Jim s'efforça de capturer dans ses photos de nuit. L'une de ses destinations faciles à atteindre encore à l'ère de la vapeur était le Central Vermont, à St. Albans, au Vermont. Deux paires de trains, l'Ambassador et le Washingtonian, s'arrêtaient tous les jours à St. Albans pour des changements d'équipage et de l'entretien.



Still on passenger. Central Vermont class leader 4-8-2 600 has the southbound day train, The Ambassador, underway at St. Albans, Vermont on a wintry March 13, 1954. The impressive St. Albans train shed and station building rises in the background. The train shed was demolished in 1963, but the station building survives to this day.

Encore du côté voyageurs. La 600 du Central Vermont, la première 4-8-2 de cette série, met en mouvement l'Ambassadeur, le train de jour en direction sud, à St. Albans par un 13 mars 1954 hivernal. Les impressionnantes gare et remise de train de St. Albans apparaissent à l'arrière-plan. La remise fut démolie en 1963, mais la gare a survécu jusqu'à nos jours.



The northbound Ambassador, now in the charge of CNR J7 class 4-6-2 5295, is underway out of St. Albans en route to Montreal on June 6, 1955. A Central Vermont 600 series 4-8-2 handled 5295's train from White River Junction to St. Albans.

Le 6 juin 1955, l'Ambassadeur en direction nord, maintenant tracté par la 5295, une 4-6-2 classe J-7-c du CNR, sort de la gare de St. Albans en route pour Montréal. Une 4-8-2 de la série 600 du Central Vermont avait eu la charge du train de la 5295 de White River Junction à St. Albans.





Jim Shaughnessy had a particular fondness for the railways of Canada's Maritime region, including Prince Edward Island. Dieselized before the lens of Shaughnessy could capture these railways in steam, nevertheless, the diesel years inspired. CNR mixed train M251 leaves Emerald Jct., P.E.I. for Tignish in June 1962 behind GE 70 tonners 38 and 37 in two different paint schemes!

Jim Shaughnessy avait un intérêt particulier pour les chemins de fer de la région des Maritimes du Canada, y compris l'île du Prince-Édouard. Diésélisés avant que les objectifs de Shaughnessy puissent les capturer du temps de la vapeur, ces chemins de fer l'inspirèrent tout de même à l'ère du diesel. Le train mixte M251 du CNR quitte Emerald Junction, île-du-Prince-Édouard, à destination de Tignish en juin 1962 derrière les locomotives GE « 30-ton » 38 et 37 peintes en des livrées différentes!

'A Review of Hudson Royalty' - Shaughnessy style!

What follows are six Shaughnessy 'up close and personal' images of CPR H1c 4-6-4 2822 taken at Montreal's Glen roundhouse in April 1957. As Jim requested in his letter published above, inquiries were made amongst CPR people around Montreal but the identities of the folks in the photos remain a mystery. Readers, can you please help!

Jim Shaughnessy

Photographer
116 Moneta Overlook
Troy, NY 12182-3408
jshaughnessy@nycpr.rr.com
(518) 235 - 0245

Hello Stan --

28 June 2007

It is entertaining for me to go through my negative file once in a while and reminisce about situations I have encountered over the years. The enclosed print is a result of such musings and seems even more poignant now, years later.

I propose an interesting project for you – now that you are not traveling to the US – that might be some fun and have a bit of satisfaction. Take this print down to the Glen Yd. (if it infact exists any more) or perhaps to a CP retirees meeting and see if you can determine who this child is biased on the people in the photo. I believe the father is the man handing the child down to the man on the ground. The boy would be about 60 or 65 years old now.

This view represents to me a kinder gentler time when railroad employees had a sense of pride and dignity in their profession. After all, how many boys 'In the old days', aspired to be a railroad engineer or firefighter – I don't know what the preference is today. If anything! You can see a sense of pride in these men as they delight in giving this toddler what was probably a great thrill for him and for them by doing it. Today the company lawyers, police, supervisors and anybody with a slight hint of authority would be hysterical! That goes for the photographer – historian recording this poignant moment as well.

What say you?

Best wishes,

Un survol de la royauté Hudson, style Shaughnessy!

Ce qui suit sont six photos « prises de près et intimes » de la 2822, une 4-6-4 de la classe H1c du CPR, faites en avril 1957 à la rotonde Glen, à Montréal. Comme Jim le demanda dans sa lettre reproduite ci-contre, des recherches furent menées parmi le personnel du CPR des environs de Montréal, mais l'identité des personnes apparaissant dans les photos demeure un mystère. Lecteurs, aidez-nous, s'il vous plaît!



In the first of two photos that feature CPR H1c 4-6-4 2822, an enthralled youngster shares the seatbox with his Dad as the big Hudson was turned on the Glen turntable. For the record, 2822's tender is now coupled to restored CPRH1b4-6-42816!

Sur la première de deux photos mettant en vedette la 2822 du CPR, un garçon envouté partage la boîte-siège du mécanicien avec son père alors que la grosse Hudson est changée de direction sur la plaque tournante de Glen. Pour mémoire, le tender de la 2822 est maintenant attelé à la 2816, la 4-6-4 classe H1c restaurée du CPR.



All good things come to an end. The cab visit was over and the young lad was helped down from the cab by his Dad and the shop foreman under the careful gaze of the genial hostler. Life was good!

Toute bonne chose a une fin. La visite de la cabine est terminée et le bambin est assisté pour en descendre par son père et le contremaître de l'atelier sous le regard attentif du sympathique mécanicien de manœuvre. La vie était belle!

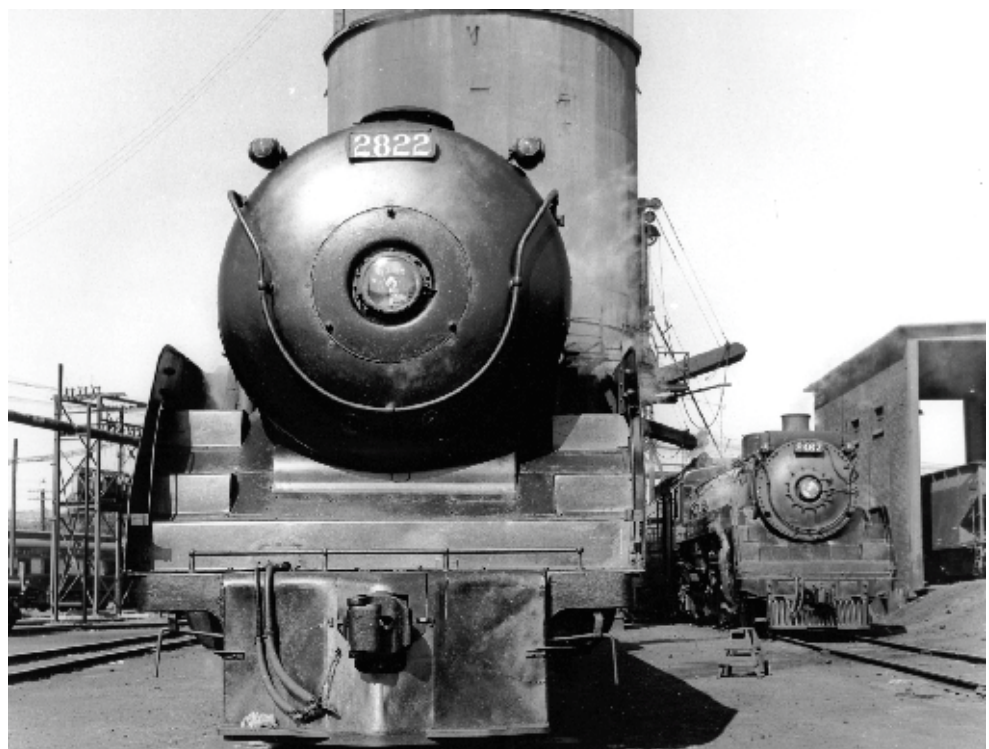


Attention to detail. Right until the end of CPR steam in 1960, CPR shop staff would pay attention the most trivial needs of steam power still in service. This scrutiny did not escape the eye and lens of Jim Shaughnessy. On April 27, 1957, a CPR shop employee touches up the grey boiler jacket paint on H1c 4-6-4 2822 at the Glen shop in Montreal.

Attention aux détails! Jusqu'à la toute fin de l'ère de la vapeur, le personnel d'atelier du CPR prendra soin des besoins de moindre importance de la force motrice à la vapeur encore en service. Cette attention n'échappa pas à l'oeil et à l'objectif de Jim Shaughnessy. Le 27 avril 1957, un employé retouche la peinture grise de la bouilloire de la 2822 aux ateliers Glen, à Montréal.

The concrete coal chute on CPR's Montreal Glen roundhouse looms high above H1c 4-6-4 2822 and G3j 4-6-2 2467 on April 27, 1957. Before its retirement, 4-6-2 2467 would lead a CRHA steam excursion to Labelle, Quebec in the mid fifties.

Le 27 avril 1957, à la rotonde Glen, à Montréal, la tour en béton de ravitaillement de charbon domine la 2822 et la 2467, une 4-6-2 classe G3j. Avant son retrait du service, la 2467 aura été en tête d'une excursion à la vapeur de l'ACHF vers Labelle, Québec, au milieu des années 1950.



Down the side for Dad! Attired in the white hat of a passenger locomotive engineer, with feeder in hand, 2822's outbound engineman inspects his charge before leaving the Glen roundhouse for Windsor Station where his train awaits. Jim Shaughnessy loved shop tracks and made some of the best photos depicting men and their steam machines of any photographer.

Papa à côté de la voie! Portant la casquette blanche d'un mécanicien de locomotive pour train de voyageurs et huilier en main, le mécanicien de la 2822 en partance inspecte sa charge avant de quitter la rotonde Glen pour la gare Windsor où l'attend son train. Jim Shaughnessy privilégia les voies d'atelier et y prit quelques-unes des meilleures photos d'hommes et de leurs machines à vapeur de tout photographe.



Royalty at rest. A CPR shop electrician adjusts the steam dynamo on Royal Hudson 2822 at the Glen shop track on April 27, 1957. 2822 was your photo editor's favorite CPR Royal Hudson. Thanks to honorary godfather, engineer W. J. 'Bill' Riley, a young Smaill and his Dad rode the cab of 2822 from Montreal West to Windsor Station in 1957, not unlike the experiences depicted in the Jim Shaughnessy photos that begin this segment of the Photo Gallery!



La royauté au repos. Un électricien d'atelier du CPR fait un ajustement sur la dynamo mue à la vapeur de la Royal Hudson 2822 sur la voie d'atelier de Glen, le 27 avril 1957. La 2833 était la Royal Hudson préférée de votre éditeur photos. Grâce au mécanicien parrain d'honneur W.J. « Bill » Riley, le jeune Smaill et son père purent faire le trajet dans la cabine de la 2822 de la gare Montreal West jusqu'à la gare Windsor en 1957, une expérience analogue à celle illustrée par les photos de Shaughnessy du début de cette partie de la galerie de photos!



2822 was the third of the CPR 4-6-4's to be dubbed 'Royal Hudsons'. Celebrating the flawless performance turned in by 4-6-4's 2850 and 2851 during the 1939 Royal Train operation, the whole class of streamstyled H1 class engines received royal assent to carry the King's crown on their running board skirts and to be called 'Royal Hudsons'. Royal Hudson, CPR 2850 is a prized exhibit at Exporail.

Westbound at Beaconsfield, Quebec, on July 3, 1959, Jim caught my beloved 2822 in the last summer of CPR steam. Fireman Jack Delaney makes smoke for the photographer! 2822's right side beaver crest is part of the Exporail collection, thanks to your Photo Editor.

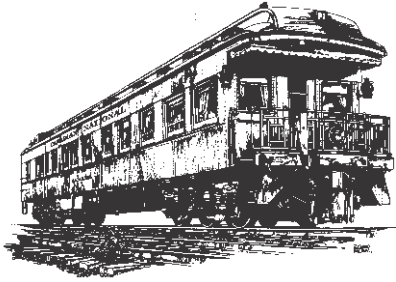
La 2822 fut la troisième 4-6-4 du CPR à recevoir la désignation de « Royal Hudson ». En l'honneur de la performance sans faille des 4-6-4 2850 et 2851 lors de la traction du Train royal en 1939, toutes les locomotives carénées de la classe H1 reçurent l'assentiment royal pour porter l'effigie de la couronne royale sur les côtés de leurs tabliers et le nom de « Royal Hudson ». La 2850 du CPR est un objet de montre prisé à Exporail.

Le 3 juillet 1959, Jim captura ma chère 2822 en direction ouest à Beaconsfield, Québec, durant le dernier été de la vapeur au CPR. Le chauffeur Jack Delaney provoque de la fumée pour le photographe! L'écusson au castor du côté droit de la 2822 fait partie de la collection d'Exporail grâce à votre éditeur photos.

Steel Rail Hero. Railroad people mattered to Jim Shaughnessy. One of the senior locomotive engineers on the Delaware and Hudson passenger trains that entered Montreal, Quebec was Henry F. Weber of Whitehall, New York. When the D&H acquired the four Santa Fe Railway Alco PA's in 1967, Mr. Weber was the first engineer to run one between Albany, New York and Montreal. Here we see 'Hank' Weber, a great friend of Jim Shaughnessy, on that first run at the throttle of D&H PA-118. Dick Harris, the one's for you!



Un héros du rail d'acier. Les cheminots étaient de grande importance pour Jim Shaughnessy. L'un des mécaniciens de locomotive les plus en séniorité des trains de voyageurs du Delaware & Hudson qui fréquentaient Montréal, Québec, était Henry F. Weber de Whitehall, New York. Lorsque le D&H acquit quatre ALCo PA du chemin de fer Santa Fe en 1967, monsieur Weber fut le premier mécanicien à en opérer une entre Albany, New York, et Montréal. Ici, nous apercevons « Hank » Weber, un grand ami de Jim Shaughnessy, sur son premier trajet aux commandes de la PA-118 du D&H. Dick Harris, celle-ci est pour vous!



Heritage Business Car

September - October, 2018

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

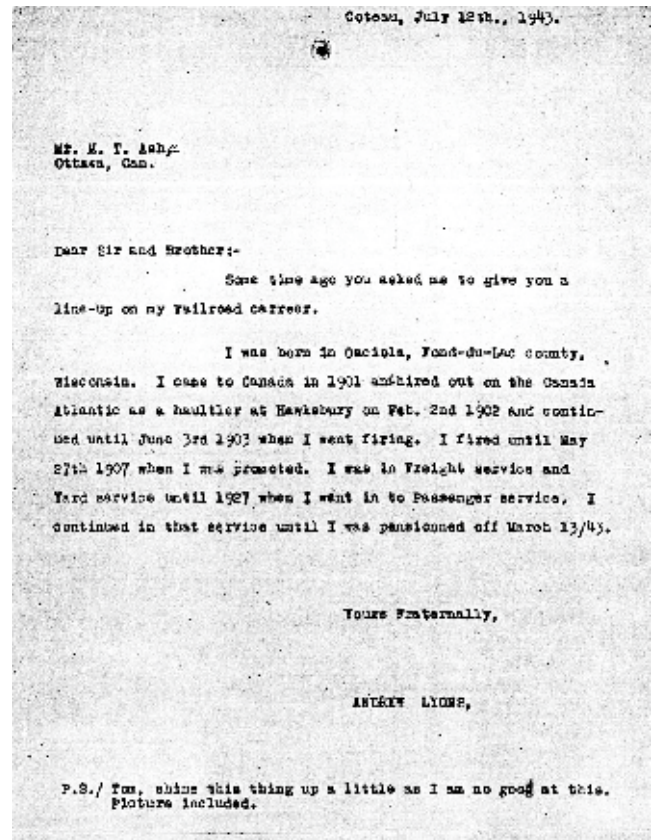
Ralph Beaumont writes:

I especially enjoyed David Guay's excellent article on Canadian Railway postage stamps, but there were a couple gremlins that crept in that perhaps other folks may have noticed as well.

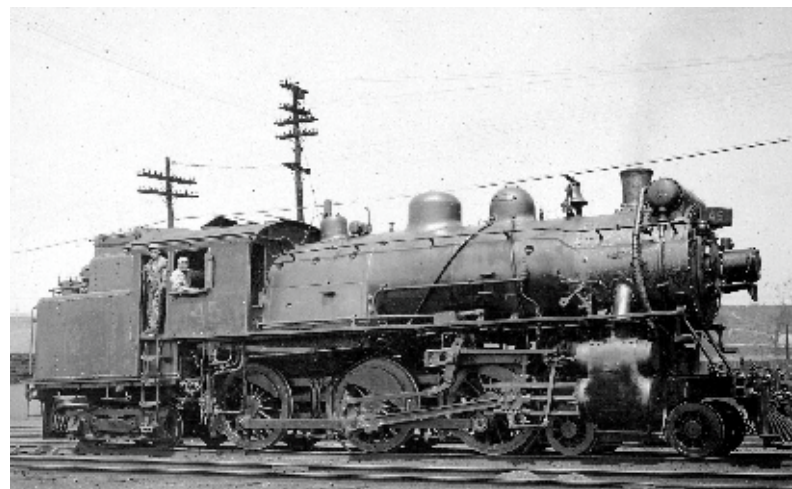
The second stamp on page 165 doesn't commemorate the Spiral Tunnels, as it is of course the Connaught Tunnel that is on Rogers Pass. The left section of the map shows the 'Loop', while the right shows the sweeping curve past Glacier House. These were both on the west slope of the original Rogers Pass route, with the new tunnel route shown passing through the area. (Ralph Beaumont)

Ken Lyons of Kirkland, Quebec writes:

I appreciated and thoroughly enjoyed reading Turcot Roundhouse Engine crew careers in the steam era. It had a great significance for me, because it described in far more detail my grandfather's path as he wrote about it in 1943 when he retired. His attached description is rather sketchy.



However, I spoke to him, my father and his siblings to find out more information. In 1907 when he became an engineer he had transferred to Coteau Station, I have photo with his crew taken at that time. He ran locomotives from Coteau, Turcot to Island Pond Vermont, Turcot to Vaudreuil on the suburban, see attached photo taken at Turcot. (Ken Lyons)



Ingenium (formerly Canada Science & Technology Museum (CSTM)) gets new collections storage centre



Ingenium president Christina Tessier in front of the new storage facility under construction. (Blair Gable)

Christina Tessier, présidente d'Ingenium, devant le nouvel entrepôt en construction. (Blair Gable)

The Canadian Science and Technology Museums now branded as Ingenium, is in the midst of constructing a storage facility which will service its own museums, the National Gallery of Canada and the Canadian Conservation Institute.

The original plan for the building would have encircled the museum; it had to be abandoned because of design faults and other inadequacies. The new design for a standalone building had to be built within the original budget. This has meant scaling back the available space for storage by a third and opening six months later than originally intended. Gordon Perrault, director of conservation and collection service, said the museum would compensate for the smaller space by being choosier about what items go into its collections.

The new storage facility called the Collections Conservation Centre is currently under construction and already towers over the science museum just steps away. The structure is four extra-large storeys tall, each floor about twice the height of a regular floor. Its floor space is about 35,800 square metres, about four times as big as the museum. (Ottawa Citizen)

Vancouver BC celebrates 70 years of trolleybus operation



On August 16, 1948, the first trolleybus route was inaugurated in Vancouver. Trolleybus routes are still a prominent part of Vancouver's transit system -- a fleet of 262 trolley buses including 74 articulated vehicles operate over 13 routes.

To celebrate this anniversary, the Transit Society Museum of Vancouver (TSMV) during August and September operated tours using a 1954-built, CCF-Brill trolleybus. This bus was restored years ago, and its exterior livery is still authentic: It has the BC Hydro logo, the province's electric utility which ran the transit system at the time.

The museum society says Vancouver is the only city in Canada that still operates trolleybuses. (Transit Society Museum of Vancouver)

Former CPR Mikado in Depew, New York for sale

CPR Mikado 5361, built by Canadian Locomotive Company in 1926, today can be found on a spur of the Gould Coupler Works in Depew, NY, east of Buffalo, NY. In 1963 it was donated by CPR to the Ontario Science Center in Mimico, ON, who apparently were building up a national collection of railway equipment. However the collection was disposed of and eventually 5361 was acquired by a man in Western New York.

The understanding is that he is now seeking to sell the locomotive to someone who will restore it. His price is \$100,000. Failing to find a buyer it will be sold for scrap.

The unit has been exposed to the elements for many years and pictures taken ten years ago showed missing paint and lettering. However more recent pictures show a repainted unit with lettering. (Railway Preservation News, Train Orders)



Railway Preservation News

Angus McIntyre and the Canadian Car trolleybus built in 1954, which has been refurbished and plastered with original advertisements. (CBC News)

Angus McIntyre et le trolleybus fabriqué par Canadian Car en 1954 qui a été rénové et placardé tel qu'à l'époque. (CBC News)

COMMUNICATIONS

Sept./October • sept./oct. 2018

President's message

At the end of September I had the honour to be elected your new President by the Board of Directors of the CHRA. This is my first occasion to reach out to the general membership and talk about where we might go from here.

It is important for me from the outset to acknowledge where we have come from. The CRHA is a strong and vibrant organization which has benefited from extraordinary leadership in the past. When founded in 1932, no one could have foreseen the possibilities that have opened to us and the accomplishments that have been realized. This magazine that you are reading, Canadian Rail, is a fine example of how a motivated group of volunteers can produce a first-class piece of work that can stand with many professional ones. And Exporail is a wonderful museum which delights its visitors and is the equal and in many cases superior to many other railway museums in the world that I have visited.

In particular I want to underline the hugely valuable leadership of Stephen Cheasley, who has been CRHA President for the last fourteen years. He has a very long association with the CHRA, and it has benefited greatly from his major investments of time and energy. Steve is remaining on the Board and I am expecting to continue to take full advantage of his knowledge, expertise and passionate commitment to Canada's railway heritage.

I have never had the opportunity to meet most members of the CRHA, so let me write some brief words to introduce myself. First, I'm not a railway man, although I've been fascinated by them since my childhood. My expertise is elevators—an electrical engineering background led me to work in that industry in manufacturing, sales, and management. I've had the opportunity to work outside of Canada for ten years, in Australia, South Africa, and the UK,



Outgoing President C. Stephen Cheasley (right) congratulates incoming President Robert Robinson at the CRHA's Annual General Meeting, September 22, 2018. Bruno Cordellier

Le président sortant de l'ACHF, C. Stephen Cheasley (à droite) félicite le nouveau président Robert Robinson lors de l'Assemblée générale annuelle, le 22 septembre 2018. Bruno Cordellier

Rapport du Président

À la fin du mois de septembre, j'ai eu l'honneur d'être élu président par le conseil d'administration de l'ACHF. C'est ma première opportunité de prendre contact avec l'ensemble des membres et discuter de la voie à suivre.

Il est important pour moi dès le départ de reconnaître d'où nous venons. L'ACHF est une organisation forte et dynamique qui a bénéficié d'un leadership extraordinaire par le passé. Lors de sa fondation en 1932, personne ne pouvait prévoir les possibilités qui se sont présentées à nous et les réalisations qui ont été accomplies. Le magazine que vous êtes en train de lire,

Canadian Rail, illustre bien comment un groupe de bénévoles motivés peut produire un travail de première classe pouvant être comparé à de nombreux efforts professionnels. Et Exporail est un merveilleux musée qui ravit ses visiteurs et qui, dans bien des cas, est supérieur aux nombreux musées ferroviaires que j'ai visités à travers le monde.

En particulier, je tiens à souligner le leadership extrêmement précieux de Stephen Cheasley, président de l'ACHF depuis 14 ans. Il collabore depuis très longtemps avec l'organisation, qui a grandement bénéficié de ses importants investissements en temps et en énergie. Steve siège toujours au conseil d'administration et j'espère continuer à tirer pleinement parti de ses connaissances, de son expertise et de son engagement passionné pour le patrimoine ferroviaire canadien.

Je n'ai jamais eu l'occasion de rencontrer la plupart des membres de l'ACHF, alors laissez-moi vous écrire quelques mots pour me présenter. Premièrement, je ne suis pas un cheminot, bien que cela me fascine depuis mon enfance. Mon expertise est celle des ascenseurs - une formation en génie électrique m'a amené à travailler dans cette industrie dans les domaines de la fabrication, des ventes

and travelled widely, which has opened my eyes to what things are like elsewhere in the world and made me even more appreciative of what we have here in Canada. I've been a CRHA volunteer at EXPORAIL for fourteen years, since my retirement from the working world, and I am so glad to be part of this great team.

Elsewhere in this issue you will read about the Strategic Plan that the Board adopted a month ago. This document (which I hope you will read on the exporail.org website) sets out the direction we want to go in for the next three years, and the challenges we face in doing that. It may look difficult to do all the things that we have identified, but it is actually an exciting and energizing project, and I am sure that it can be accomplished by the combined efforts of all CRHA members.

I'm looking forward with relish to the next few years. I hope you will communicate with me to let me know how you can help to continue to build this extraordinary organization. Thanks in advance.

Robbie

et de la gestion. J'ai eu l'occasion de travailler à l'extérieur du Canada pendant dix ans, en Australie, en Afrique du Sud et au Royaume-Uni, et j'ai beaucoup voyagé, ce qui m'a ouvert les yeux sur ce qui se passe ailleurs dans le monde et m'a rendu encore plus reconnaissant de ce que nous avons ici au Canada. Je suis bénévole de l'ACHF chez EXPORAIL depuis quatorze ans, depuis ma retraite du monde du travail, et je suis ravi de faire partie de cette superbe équipe.

Ailleurs dans ce numéro, vous découvrirez le plan stratégique adopté par le conseil il y a un mois. Ce document (que vous lirez, je l'espère, sur le site exporail.org) définit la direction que nous voulons prendre pour les trois prochaines années et les défis auxquels nous sommes confrontés pour le faire. Il peut sembler difficile de faire tout ce que nous avons identifié, mais il s'agit en fait d'un projet excitant et stimulant, et je suis convaincu que les efforts conjugués de tous les membres de l'ACHF peuvent le mener à bien.

Je suis impatient de voir les prochaines années. J'espère que vous communiquerez avec moi pour me faire savoir comment vous pouvez aider à continuer à bâtir cette organisation extraordinaire. Merci d'avance.

Robbie

Your Board of Directors for 2018-19

At the CRHA's Annual Meeting held on September 22, 2018 the following Board of Directors was elected for 2018-2019, (EC) indicates Executive Committee.

Robert Robinson, President (EC)
 Daniel Laurendeau, Vice President (EC)
 Peter Murphy, Vice President
 James Bouchard, Secretary (EC)
 Robert Nantel, Treasurer (EC)
 Bernard Archambault, Director
 Mario Arseneault, Director
 Stephen Cheasley, Director (EC)
 Charles De Jean, Director
 Ron Grant, Director
 Luc Hamilton, Director
 Francois Hebert, Director
 Andy Panko, Director
 Lorraine St. James, Director
 Linda Schwey, Director
 Len Thibeault, Director
 William Walker, Director
 Executive Director, Nadine Cloutier (EC)

Kingston Division Activities 2017 – 2018

The Division continues to hold well-attended monthly meetings from September to the following June with outdoor gatherings in the summer months. Finding a speaker for the meetings continues to be a challenge with a

Votre Conseil d'administration pour 2018-19

Les personnes suivantes ont été élues membres du Conseil d'administration pour 2018-2019 lors de l'Assemblée générale annuelle de l'ACHF tenue le 22 septembre dernier. CE désigne un(e) membre du Conseil exécutif.

Robert Robinson, président (CE)
 Daniel Laurendeau, vice-président (CE)
 Peter Murphy, vice-président
 James Bouchard, secrétaire (CE)
 Robert Nantel, trésorier (CE)
 Bernard Archambault, administrateur
 Mario Arseneault, administrateur
 Stephen Cheasley, administrateur (CE)
 Charles, De Jean, administrateur
 Ron Grant, administrateur
 Luc Hamilton, administrateur
 François Hébert, administrateur
 Andy Panko, administrateur
 Lorraine St. James, administratrice
 Linda Schwey, administratrice
 Len Thibeault, administrateur
 William Walker, administrateur
 Directrice générale, Nadine Cloutier (CE)

Activités 2017 – 2018 de la Division Kingston

La Division continue de tenir des réunions mensuelles bien fréquentées du mois de septembre au mois de juin suivant, incluant des assemblées à l'extérieur durant les mois d'été. Trouver un conférencier pour les réunions

video presentation as our fallback option.

The Division's quarterly magazine Kingston Rail continues to appear on schedule thanks to the editorial work of Hugues Bonin and Frank Steele and the efforts of our many contributors. Over the years the magazine has changed from a black and white issue to one with colour covers, with recent issues featuring additional colour content.

The 29th edition of the Division's popular and successful Rail O Rama model train show was held in March and was well-received by visitors and the many participants, making the work involved in organizing the show worthwhile. As always many Division members willingly give up some of their free time to help ensure a smooth running and successful show.

The Kingston Division group enjoyed their visit to Exporail recently and were pleased to see CNR 15824 prominently displayed. The names of the members in the photo are, from left to right: Bob Brown, Kevin Goodfellow, Graham Oberst, Ed Agarand, Steve Manders, Malcolm Peakman, Mary Peakman, Bob Heintz. Missing from the photo are Doug Rickaby and Fred Beeton. (Graham Oberst, President)



continue d'être un défi; les présentations vidéo étant notre solution de rechange.

Le magazine quadrimestriel Kingston Rail de la Division continue d'être publié à temps grâce au travail des éditeurs Hugues Bonin et Frank Steele et aux efforts de nos nombreux collaborateurs. Au fil des années, le magazine a évolué d'une publication en noir et blanc à une aux couvertures en couleur et les éditions les plus récentes ont inclus plus de contenu en couleur.

La 29e édition de la populaire et couronnée de succès foire de trains miniatures Rail-O-Rama a été tenue en mars et elle a été bien accueillie par les visiteurs et par les nombreux exposants, récompensant ainsi tout le travail d'organisation. Comme de coutume, plusieurs membres de la Division donnent volontiers de leur temps libre afin de contribuer à ce que la foire se déroule bien et soit un franc succès.

Récemment, des membres de la Division ont grandement apprécié leur visite à Exporail et furent particulièrement heureux de voir l'autorail 15824 du CNR exposé bien en évidence. Les noms des membres sur la photo sont, de gauche à droite : Bob Brown, Kevin Goodfellow, Graham Oberst, Ed Agarand, Steve Manders, Malcolm Peakman, Mary Peakman et Bob Heintz. Doug Rickaby et Fred Beeton ne sont pas sur la photo. (Graham Oberst, Président)



EXPORAIL
LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM



EXPORAIL
LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM



The Montréal Métro's inaugural car donated to Exporail

Philippe Schnobb, Chairman of the Board of Directors of the Société de transport de Montréal (STM), and Daniel Laurendeau, Vice-president of Exporail, the Canadian Railway Museum, unveiled métro car 81-502 at Exporail in an October 12, 2018 ceremony.

“Today, we are very pleased to be celebrating the arrival of the Montréal métro's inaugural car at Exporail, the Canadian Railway Museum. Thanks to the work of the STM's employees, the car was refurbished to extend its life

Une voiture inaugurale du métro de Montréal est donnée à Exporail

Philippe Schnobb, Président du conseil d'administration de la Société de transport de Montréal (STM), et Daniel Laurendeau, Vice-président d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien, ont dévoilé la voiture de métro 81-502 à Exporail lors d'une cérémonie tenue le 12 octobre 2018.

« Nous sommes très heureux de célébrer l'arrivée à Exporail, le musée ferroviaire canadien, d'une voiture inaugurale du Métro de Montréal. Grâce au travail



Montreal Metro car 81-502 in service during the last weeks of operation. John Godfrey

La voiture 81-502 du métro de Montréal en service au cours de ses dernières semaines d'opération. John Godfrey

From left to right : Daniel Laurendeau, Vice-president of Exporail, Marie-Claude Léonard, Executive Director Métro, Mario Arsenault, Commissioner Ville de Saint-Constant and member of the CRHA Board of Directors, Nadine Cloutier, Executive Director of Exporail and Philippe Schnobb, President of the STM Board of Directors.

De gauche à droite : Daniel Laurendeau, vice-président d'Exporail, Marie-Claude Léonard, directrice exécutive Métro, Mario Arsenault, conseiller Ville de Saint-Constant et membre du CA de l'ACHF, Nadine Cloutier, directrice générale d'Exporail et Philippe Schnobb, président du CA de la STM.



Daniel Laurendeau, CRHA Vice President speaking at the inauguration ceremony. Bruno Cordellier

Daniel Laurendeau, Vice-président de l'ACHF, prenant la parole lors de la cérémonie de dévoilement. Bruno Cordellier

for the benefit of museum visitors in the years to come. Exporail is now the only place where you can see a car from the first MR-63 train that travelled in the Montréal métro system,” said Mr. Schnobb.

“We are so happy and proud to be welcoming the STM's MR-63 car into our collection for the renewal of the permanent exhibition at Exporail, the Canadian Railway Museum. It will be an opportunity for people to learn more

d'employés de la STM, la voiture a été rénovée pour en allonger la vie à l'intention des visiteurs du musée au cours des années à venir. Exporail est maintenant le seul endroit où vous pourrez voir une voiture de la première rame de voitures MR-63 à avoir jamais roulé sur le réseau de métro de Montréal.» a déclaré M. Schnobb.

« Nous sommes si heureux et fiers d'accueillir une voiture MR-63 de la STM au sein de notre collection dans le

about the STM's important contribution to rail heritage, including the only collection of former Montréal tramways, in the past, current and future development of Canadian society. This beautifully refurbished car will expand the experience between 21st Century visitors and 19th and 20th Century visionaries," said Mr. Laurendeau.

Facelift

Since the last MR-63 train was removed from the system, on June 21, 2018, car 81-502 has been given a major facelift and returned to its original look. STM employees cleaned and sanded the entire car and repainted it the same colours that it was in 1966. The operator's cab was also completely made over.

Worthy of a museum

This car has quite the history! It's called the "inaugural car" because it hosted dignitaries during the unveiling of the first MR-63 cars in August 1965. It was then integrated into the Montréal métro system, which opened to the public on October 14, 1966, and it transported millions of people until it was retired, 52 years and approximately four million kilometers later.

Note that the MR-63 métro cars were replaced by the new AZUR cars. The other cars still in service are the MR-73s, introduced in 1976.

cadre du renouvellement de l'exposition permanente d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien. Elle sera une opportunité pour le public d'en apprendre davantage sur l'importante contribution de la STM (incluant l'unique collection d'anciens tramways de Montréal) au patrimoine ferroviaire dans le développement passé, actuel et futur de la société canadienne. Ce véhicule magnifiquement restauré permettra d'élargir l'expérience entre les visiteurs du 21e siècle et les visionnaires du 19e et du 20e », a ajouté M. Laurendeau.

Une cure de rajeunissement

Depuis le retrait de la dernière rame MR-63 du réseau, le 21 juin dernier, la voiture 81-502 a reçu une cure de rajeunissement et a été retournée à son apparence originelle. Les employés de la STM ont nettoyé et sablé la voiture en entier et l'ont repeint dans les mêmes couleurs qu'elle arborait en 1966. La cabine de conduite a aussi été complètement remise à neuf.

Digne d'un musée

Cette voiture a toute une histoire! On l'appelle la « voiture inaugurale » parce que c'est elle qui, lors du dévoilement des premières voitures MR-63 en août 1965, accueillit les dignitaires de l'époque. Elle fut ensuite intégrée au réseau du métro de Montréal, qui fut ouvert au public le 14 octobre 1966, et elle a transporté plusieurs millions de personnes jusqu'à ce qu'elle soit retirée du service, 52 ans et quelque 4 millions de kilomètres plus tard.

Notez que les voitures de métro MR-63 ont été remplacées par les nouvelles voitures AZUR. Les autres voitures encore en service sont les MR-73, introduites en 1976.

BACK COVER TOP: The Forty Mile Rail grain train heading east past by the former Alberta Wheat Pool elevator in Wrentham, Alberta on May 14, 2017. Jason Sailer

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le 14 mai 2017, à Wrentham, Alberta, le train de grain du Forty Mile Rail s'éloigne, en direction est, de l'élevateur de l'ancien Alberta Wheat Pool. Jason Sailer

BACK COVER BOTTOM: Canadian National Railways promotional pamphlet for Algonquin Park which includes information on the Highland Inn and other seasonal camps owned by the railway. CRHA / Exporail archives

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: La brochure promotionnelle de l'Algonquin Park du Canadien National inclut des renseignements sur la Highland Inn et les autres camps saisonniers possédés par la compagnie. Archives ACHF/Exporail

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

