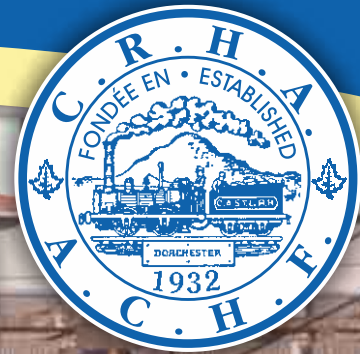


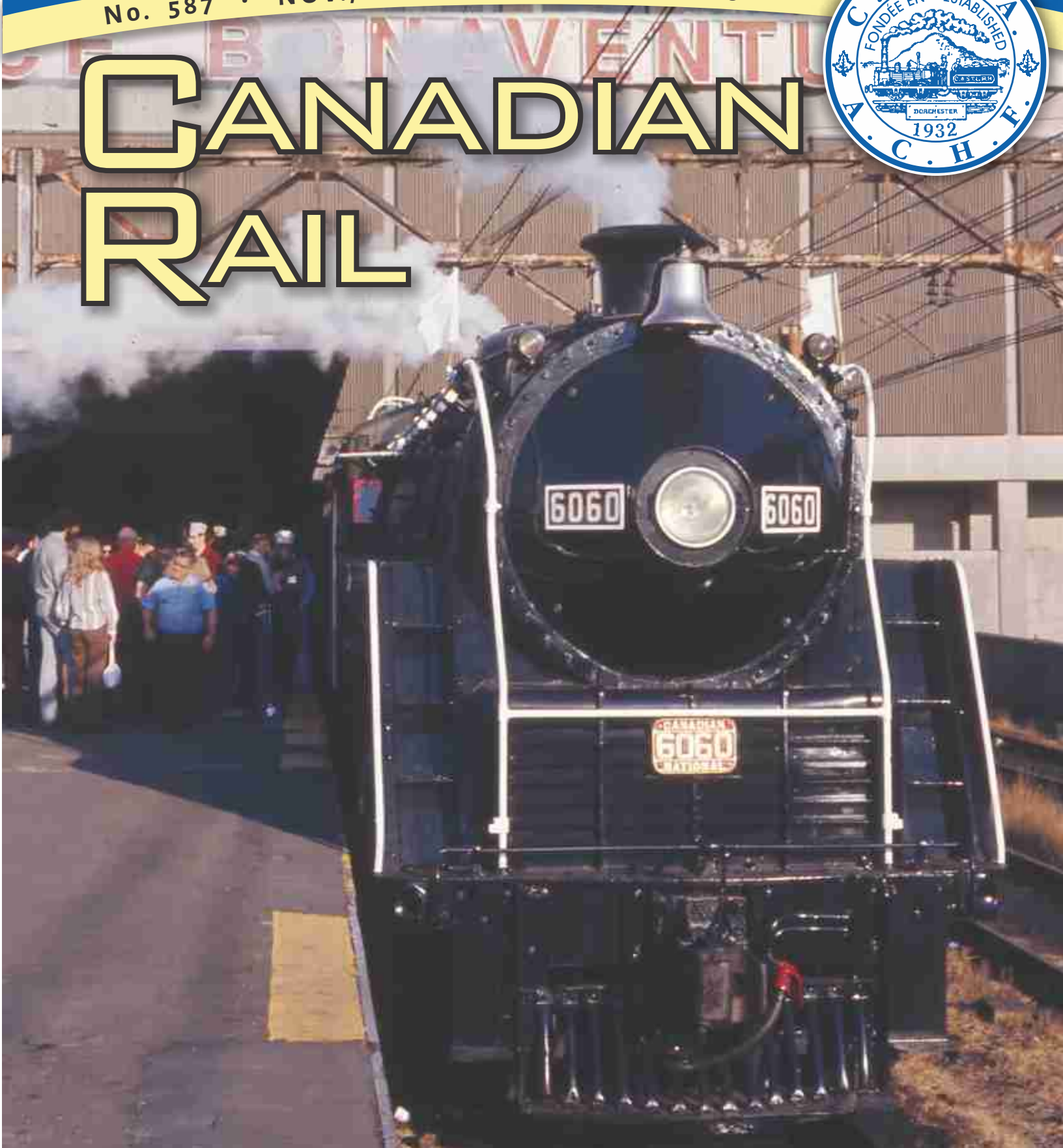
- Mount Royal Tunnel turns 100
- Central Station at 75
- TurboTRAIN - 50 Years Later
- Stan's Photo Gallery
- Business Car
- CRHA Communications

- Le tunnel du Mont-Royal du Canadian Northern a 100 ans
- 75<sup>e</sup> anniversaire de la Gare Centrale
- Le 50<sup>e</sup> du TurboTRAIN
- Les Photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF

No. 587 • NOV./NOV. - DEC./DÉC. • 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

- 275** Mount Royal Tunnel turns 100 / *Le tunnel du Mont-Royal du Canadian Northern a 100 ans* by / par Michael D. Leduc
- 283** Central Station at 75 / *75e anniversaire de la Gare Centrale* by / par Michael D. Leduc
- 294** Turbotrain - 50 Years Later / *Le 50e du Turbotrain* by / par Lorne Perry
- 297** Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan* by / par Stan J. Smail
- 309** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 315** 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](http://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](http://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](mailto: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: It was September 15, 1973 and CN 6060, a U-1-f Class 4-8-2 Mountain Type (MLW 1944) was about to leave on its first excursion out of Central Station since being overhauled for excursion service. It could not get any closer to the main part of the station because of Place Bonaventure, erected over the station's lead tracks in 1967. The 6060 is preserved by the Rocky Mountain Rail Society in Stettler, Alberta. Michael Leduc

PAGE COUVERTURE : C'est le 15 septembre 1973 et la 6060, une 4-8-2 Mountain de la classe U-1-f du CNR (MLW, 1944), est sur le point de quitter la gare Centrale avec son premier train d'excursion suite à sa remise au point pour ce service. Elle ne peut pas se rapprocher plus de la partie principale de la gare à cause de la Place Bonaventure érigée en 1967 au-dessus des voies menant à celle-ci. La 6060 est préservée par la Rocky Mountain Rail Society, à Stettler, Alberta. Michael Leduc

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](http://www.exporail.org) or by telephone at 450-638-1522

L'ACHF peut être contactée à son site web : [www.exporail.org](http://www.exporail.org) ou par téléphone au 450-638-1522

## Canadian Northern's Mount Royal Tunnel Turns 100

By Michael Leduc

French translation: Michel Lortie

This year (2018) we are celebrating the 100th anniversary of the opening of Montreal's Mount Royal Tunnel and two other celebratory occasions as well: the 75th anniversary of the opening of Montreal's Central Station in July 1943. In addition, 2018 marks the fiftieth anniversary of the first run of CN's TurboTrain. This issue features a retrospective of these three major events that had major implications on Canadian railroading, Canadian National Railways, and today's CN.

The Canadian Northern Railway promoters of Sir William MacKenzie and Sir Donald Mann had already reached Montreal through their acquisition of the Chateauguay and Northern Railway and its operation by the Great Northern Railway of Canada that brought their trains into the St. Catherine Street East Station (commonly called Moreau Street Station). One problem was that the east-end station was almost five kilometres (three miles) distant from the city's business district. This did not provide good access to the city centre.

Both the Grant Trunk and Canadian Pacific had surrounded the eastern and western approaches to downtown with their own lines decades earlier. The Grant Trunk operated out of Bonaventure Station and the Canadian Pacific out of Windsor Street and Place Viger Stations. With the backdrop of Mount Royal to the north and the St Lawrence River to the south, there appeared little opportunity for the Canadian Northern entering the downtown core. Nevertheless, MacKenzie and Mann were visionaries and didn't let the diminutive mountain deter them. Thus, on August 12, 1911 letters patent were issued for the Canadian Northern Montreal Tunnel and Terminal Company for the construction of a railway under Mount Royal and the development of railway terminal facilities. On January 10, 1914 the corporate name was changed to the Mount Royal Tunnel and Terminal Company and cited as a constituent company of the Canadian Northern Railway system. Five days later it was leased to the Canadian Northern Quebec Railway and the Canadian Northern Ontario Railway for 999 years, effective April 15, 1915.

## Le tunnel du Mont-Royal du Canadian Northern a 100 ans

Par Michael Leduc

Version française, Michel Lortie

Cette année, nous célébrons le Centenaire de l'ouverture du tunnel sous le Mont-Royal ainsi que deux autres anniversaires : le 75e anniversaire de l'ouverture de la gare Centrale en 1943 et le cinquantième anniversaire du premier parcours du TurboTrain du CN. Ce numéro présente une rétrospective de ces trois événements marquants, qui ont eu une influence importante sur le transport ferroviaire au Canada, l'évolution du CN et sa situation actuelle.

Le Chemin de fer Canadian Northern (CNoR) des promoteurs Sir William MacKenzie et Sir Donald Mann avait déjà atteint Montréal en faisant l'acquisition du Chemin de fer Chateauguay & Northern. Exploité par le Great Northern Railway of Canada (GNRC), le C&N avait son terminus montréalais à la gare Moreau sur la rue Sainte-Catherine Est. La situation de cette gare (à 5 km du quartier des affaires) était problématique : elle n'offrait pas un bon accès au centre-ville.

Le Chemin de fer Grand Trunk Railway exploitait son terminus à la gare Bonaventure depuis des décennies; de même, le Chemin de fer Canadian Pacific exploitait ses terminus aux gares Windsor et Place Viger. Avec ce réseau de rails à travers le centre de la ville et la présence du Mont-Royal au nord, les options de pénétration au centre-ville semblaient peu nombreuses pour le CNoR. Mackenzie et Mann étaient toutefois des visionnaires et ils ne laissèrent pas la petite montagne retarder leurs plans. C'est ainsi que, le 12 août 1911, des lettres patentes furent octroyées à la Canadian Northern Montreal Tunnel and Terminal Company pour la construction d'un chemin de fer sous le Mont-Royal et l'aménagement d'une gare terminale. Le 10 janvier 1914, le nom de la corporation fut changé à celui de la Mount Royal Tunnel and Terminal Company et elle fut désignée comme étant une filiale du réseau du CNoR. Cinq jours plus tard, elle fut louée au Chemin de fer Canadian Northern Quebec et au Chemin de fer Canadian Northern Ontario pour 999 ans, ceci prenant effet le 15 avril 1915.



The Tunnel Terminal as seen from  
Dorchester Street, circa 1929.  
(Palmer Report)

*Le Terminal du Tunnel tel qu'aperçu  
de la rue Dorchester, vers 1929.  
(Rapport Palmer)*

To reach the downtown and the port facilities, the Canadian Northern decided to enter from the north by tunnelling under Mount Royal. In order to avoid price speculation, the promoters used third parties to purchase the necessary land in downtown Montreal along de la Gauchetière Street and on the north side of Mount Royal. As planned the line would extend from the harbour, through a new downtown terminal to Grenville, Quebec (opposite Hawkesbury, Ontario) where it joined projected lines to Ottawa, Toronto and Western Canada.

Afin d'atteindre le centre-ville et les installations portuaires, le Canadian Northern décida d'entrer dans la ville par le nord en creusant un tunnel sous le Mont Royal. Afin d'éviter toute spéculation sur les prix, les promoteurs utilisèrent des tierces personnes pour acheter tous les terrains nécessaires dans le centre-ville le long de la rue De La Gauchetière et sur le versant nord du Mont Royal. Tel qu'ébauchée, la voie partirait du port, passerait par une nouvelle gare dans le centre-ville et atteindrait Grenville, Québec, en face d'Hawkesbury, Ontario, où elle joindrait des voies projetées vers Ottawa, Toronto et l'Ouest du Canada.



Initial tracks leading into the Mount Royal  
Tunnel's south portal in 1918, the tracks are yet  
to be ballasted and the overhead catenary has  
not yet been installed. Canada Science &  
Technology Museum, Fonds CNX-48579

*Les premières voies sous le portail sud du tunnel  
sous le Mont-Royal; le ballast n'a pas été déposé  
et la caténaire n'a pas été construite. Musée  
canadien de la science et de la technologie,  
Fonds CNX-48579*

The idea of boring a hole through Mount Royal was broached by Henry K. Wiksteed in 1910, then Chief Engineer of Surveys for the Canadian Northern Railway. He was not only confident of its feasibility but felt it necessary. Although the project would be expensive, it opened the way to reach the centre of Montreal. Construction on the Mount Royal Tunnel began from both ends in 1912. On Dec 10, 1913, both drilling teams met. The new tunnel measured a total of 16,315 feet in length and was some 630 feet below the mountain at its deepest point.

Because of the length of the tunnel, the use of

L'idée de percer un tunnel sous le Mont-Royal avait été considérée, en 1910, par Henry K. Wiksteed, alors ingénieur en chef des relevés de terrain pour le CNoR. Non seulement était-il confiant que ceci pouvait être fait, mais il était convaincu que c'était nécessaire. Bien que le projet dût être dispendieux pour Mackenzie et Mann, ceci leur ouvrirait le chemin vers le centre de Montréal. La construction du tunnel sous le Mont-Royal débuta à partir de ses extrémités en 1912. Le 10 décembre 1913, les deux équipes de forage se rejoignirent, après avoir foré un tunnel de 4973 mètres de longueur à quelque 192 mètres sous la montagne.



This aerial view of Tunnel Terminal next to Mary Queen of the World, the Roman Catholic Cathedral was taken in the 1930. Clearly visible is the bridge along Dorchester Street (now Rene Levesque Blvd.) spanning the tracks. CN photo, Michael Leduc collection

*Cette photo aérienne du Terminal du Tunnel près de la cathédrale catholique fut prise au cours des années 1930. On voit bien le viaduc de la rue Dorchester (maintenant le boulevard René-Lévesque) enjambant les voies.*



View of Canadian Northern Railway's Tunnel Terminal from Lagauchetière Street. Mary Queen of the World Basilica and the Sun Life building grace the background. CRHA/ Exporail Archives, Fonds Ronald S. Ritchie - Ernest L. Modler Collection 3821

*Vue de la gare du Tunnel du Canadian Northern depuis la rue De La Gauchetière Ouest, En arrière-plan, on peut voir la cathédrale Marie-Reine-du-Monde et le gracieux édifice de la Sun Life. Archives ACHF / Exporail, Fonds Ronald S. Ritchie - Ernest L. Modler Collection 3821*

steam locomotives was impractical, thus the railway acquired a number of electric locomotives. Financing and material shortages caused by the Great War delayed the completion of the tunnel line until October 4, 1918. The first passenger trains began operating some two and a half weeks later.

There was not much in the way of inaugural celebrations in October 1918 as it occurred just prior to the Armistice. Furthermore, the Spanish influenza epidemic hit Montreal at the same time and large gatherings of people were discouraged. The author suggests that the celebrations for the 75th anniversary of the line, which he attended in 1993, attracted more people than its inauguration.

The first train to operate into Tunnel Terminal was hauled by Canadian Northern Railway electric locomotive number 601 (retired in 1995 as Canadian National 6711 and now on display at Exporail in St. Constant, Quebec). The first train departure was at 8:15AM on October 21, 1918, bound for Ottawa and Toronto.

Electric locomotives were the power of necessity because of the length of Mount Royal tunnel. Later, electrically powered self-propelled cars operated through the tunnel in commuter service. Long distance trains had electric hauler locomotives that changed to steam

Le Canadian Northern avait donc maintenant son accès au centre de la ville via le tunnel et la nouvelle gare fut pertinemment nommée Tunnel Terminal. Construite sur le coin nord-est de l'intersection des rues Mansfield et De La Gauchetière Ouest, cette gare reçut le numéro civique 418, rue De La Gauchetière Ouest. C'était un édifice en béton armé de deux étages. La gare comptait six voies qui se fusionnaient en deux pour entrer dans le tunnel : cinq de ces voies étaient réservées aux trains de voyageurs et la sixième, la plus à l'ouest, aux expéditions express.

L'utilisation de locomotives à vapeur dans le tunnel n'étant pas possible, à cause de sa longueur, la compagnie fit l'acquisition d'un certain nombre de locomotives électriques. Les difficultés de financement et les pénuries de matériel causées par la Grande Guerre retardèrent le parachèvement des voies du tunnel jusqu'au 4 octobre 1918. Les premiers trains de voyageurs roulèrent environ deux semaines et demie plus tard.

Il n'y eut pas de grandes célébrations pour l'inauguration en octobre 1918 : on était encore en guerre, c'était avant l'Armistice. De plus, l'épidémie de grippe espagnole avait frappé Montréal à la même date et les grands rassemblements étaient découragés. L'auteur de ces lignes, présent aux cérémonies de célébration du 75e anniversaire de ces voies en 1993, est d'avis que ces

This view facing south towards Tunnel Terminal was taken on April 25, 1939. Left of the station, work is in progress for the new Central Station. In the background is an advertising sign for Black Horse Ale. CRHA / Exporail Archives, Fonds Ronald S. Ritchie - Ernest L. Modler Collection

*Cette photo vers le sud montrant la gare du Tunnel fut prise le 25 avril 1939. À la gauche de la gare, on aperçoit les travaux en cours pour la construction de la nouvelle gare Centrale. À l'arrière-plan, une affiche publicitaire pour la bière Black Horse. (Ernest Modler)*



locomotives at Val Royal, 11.75 kilometres (7.3 miles) from Tunnel Terminal.

Canadian Northern acquired six electric locomotives for the tunnel operations. They had a B+B wheel arrangement and were rated at 1280 horsepower; subsequent rebuilds downgraded them to 1100 HP.

It is interesting to note that MacKenzie and Mann, the Canadian Northern Railway promoters, envisioned plans for the Tunnel Terminal location that would only come to fruition decades later. They had planned for office buildings connected to the railway station. There would be an elevated line running southward from the terminal to the harbour. Much later, and with considerable modifications, buildings such as the Queen Elizabeth Hotel, CN Headquarters, Place Ville Marie and other office buildings would occupy the land.

Today, few commuters have little, if any, background knowledge as they journey on their ride through Mount Royal Tunnel. On the north side of the tunnel portal is a station named Canora (formerly Portal Heights), formed using the first two letters from each word of the Canadian Northern Railway.

In 1995, the L'Agence métropolitaine de transport (AMT) paid for the complete renovation of the line with new tracks, new overhead catenary (voltage change from 2,400 volts DC to 25,000 volts AC) as well as electrically powered trainsets. CN retained ownership of the track, tunnel and catenary, and also continued to operate the commuter service under contract for the AMT. The AMT had ownership

dernières furent observées par un plus grand nombre de personnes que lors de l'inauguration originale.

Le premier train à quitter la gare du Tunnel fut tracté par la locomotive électrique numéro 601 du Canadian Northern (retirée du service en 1995 en tant qu'unité 6711 du Canadien National et maintenant préservée à Exporail, le musée de l'ACHF, à Saint-Constant). Le départ du premier train eut lieu à 8h15, le 21 octobre 1918, à destination d'Ottawa et de Toronto.

À cause de la longueur du tunnel du Mont-Royal, on devait y utiliser des locomotives électriques. Plus tard des automotrices électriques y furent aussi exploitées pour desservir la banlieue. Les trains interurbains étaient tractés par des locomotives électriques dans le tunnel; celles-ci étaient remplacées par des locomotives à vapeur à Val Royal, à 11,75 km de la gare du Tunnel.

Le Canadian Northern fit l'acquisition, pour ses opérations à travers le tunnel, de six locomotives électriques B+B, d'une puissance stipulée de 1280 hp; des reconstructions ultérieures la réduisirent à 1100 hp.

Il est intéressant de noter que MacKenzie et Mann, les promoteurs du Canadian Northern, envisagèrent, pour les environs de la gare du Tunnel, des plans qui ne furent réalisés que des décennies plus tard. Ils planifièrent des immeubles à bureaux reliés à la gare. À partir de cette dernière, une voie en surface vers le sud conduirait au port. Beaucoup plus tard et avec des changements majeurs, des édifices tels que l'hôtel Reine-Élisabeth, le siège social du CN, la Place Ville-Marie et quelques autres allaient occuper le territoire.



A commuter train hauled by CN 9103 leaves Tunnel Terminal towards the Mount Royal Tunnel on March 18, 1947. Excavation has already begun on the lead tracks from the tunnel to Central Station. Place Ville Marie covers this view today. CRHA / Exporail Archives, Fonds Ronald S. Ritchie - Ernest L. Modler Collection 1453

*Le 18 mars, 1947, un train de banlieue tracté par la 9103 du CN quitte la gare du Tunnel en direction de celui-ci. L'excavation pour les voies menant du tunnel à la Gare Centrale est déjà commencée. De nos jours, la Place Ville-Marie recouvre cet emplacement. (Ernest Modler)*

of the trainsets.

In 2014, CN sold the 21-mile Deux-Montagnes Subdivision (track, tunnel and catenary) to the AMT for \$94 Million.

CN remained as the operator of the service under contract to the AMT until 2016. AMT then contracted the operation to Bombardier Transportation. On June 1, 2017 the AMT was replaced by the Réseau de transport métropolitain (RTM), as owner and operator of Montreal's six commuter rail lines. RTM subsequently rebranded itself as Exo.

The Réseau express métropolitain (REM) is a new

Builder Constructeur	Builder's No. N° du constructeur	Year An	CNoR No. N° du CNoR
GE	4608	1914	600
GE	4609	1914	601
GE	4610	1914	602
GE	4611	1914	603
GE/CGE	4612	1917	604
CGE	25326	1916	605

Les banlieusards qui utilisent aujourd'hui le tunnel sous le Mont-Royal ont peu, sinon pas de connaissance de cette histoire. Ils ignorent notamment que le nom de la gare Canora (autrefois Portal Heights), à la sortie nord du tunnel, est formé des deux premières lettres de chacun des mots du Canadian

Northern Railway.

En 1995, l'Agence métropolitaine de transport (AMT) assumait les coûts de la rénovation complète de la ligne : nouvelles voies, nouvelle caténaire (changement de voltage de 2400 Vcc à 25000 Vca) et rames automotrices



The original 2400 volt DC electrification came to an end on June 2, 1995 when the last train pulled into Central Station hauled by 6711, the same locomotive that pulled the first train in back in 1918. Here dignitaries gather on the last train No. 951 at Laval sur le Lac, note the Canadian Northern style logo that was applied to the locomotive for the final trip. John Godfrey

*L'électrification originelle à 2400 Vcc fut remplacée le 2 juin 1995. Le dernier train vers la gare Centrale fut tracté par la locomotive 6711, celle-là même qui avait tracté le premier train en 1918. À Laval-sur-le-Lac, les dignitaires se rassemblent pour prendre place sur le dernier train, le 951; on note le logo du Canadian Northern, apposé à la locomotive pour ce dernier parcours. John Godfrey*



fully automated light metro system presently under construction in the greater Montreal area. It will have 26 stations and will be 67 km in length. Currently in the construction phase, the REM is the largest public transit project in Quebec in the last fifty years. The first departures are planned in 2021 on the South Shore / Central Station segment, then the rest of the network will be gradually put into service in 2022-2023.

Today, few commuters have little, if any, background knowledge as they journey on their ride through Mount Royal Tunnel. On the north side of the tunnel portal is a station named Canora (formerly Portal Heights), formed using the first two letters from each word of the Canadian Northern Railway.

### Bibliography

*Montreal Railway Terminals*, Michael D. Leduc Enr., 2008

*Mount Royal Tunnel, The*, Anthony Clegg, 1963

*Statutory History of Steam and Electric Railways of Canada*, Robert Dorman, 1938

Francois Hebert, information

REM Press releases

*Canadian Rail*, no. 437 Nov-Dec 1993, Fred Angus

électriques. Le CN demeura propriétaire du tunnel, de la voie et de la caténaire et exploita le service de banlieue sous contrat de l'AMT, propriétaire des automotrices.

En 2014, le CN vendit les 34 km de la subdivision de Deux-Montagnes (voie, tunnel et caténaire) à l'AMT pour la somme de 94 millions \$.

Le CN continua d'exploiter le service à contrat jusqu'en 2016, quand l'AMT confia l'exploitation à Bombardier Transport. Le 1er juin 2017, le Réseau de Transport métropolitain (RTM) remplaça l'AMT dans ses fonctions de propriétaire et exploitant des six lignes de trains de banlieue de Montréal; subséquemment, le RTM s'est donné l'appellation Exo.

Le Réseau express métropolitain (REM) de Montréal est un métro automatique léger qui comptera 26 stations sur 67 km de lignes. Maintenant en construction, c'est le plus grand projet de transport en commun au Québec depuis 50 ans. Le tronçon de la gare Centrale à la Rive-Sud doit être inauguré en 2021, les autres tronçons en 2022 et 2023.

De nos jours, peu de banlieusards ont une faible, sinon aucune, connaissance de cet historique alors qu'ils voyagent à travers le tunnel du Mont-Royal. Du côté nord de celui-ci se trouve une gare nommée Canora (autrefois Portal Heights) dont le nom est formé des deux premières lettres de chacun des mots du Canadian Northern Railway.

### Bibliographie

*Montreal Railway Terminals*, Michael D. Leduc Enr., 2008

*Mount Royal Tunnel, The*, Anthony Clegg, 1963

*Statutory History of Steam and Electric Railways of Canada*, Robert Dorman, 1938

François Hébert, information

Communiqués de presse du REM

*Canadian Rail*, n° 437 Nov-Dec 1993, Fred Angus



The Mount Royal Tunnel is part of the Réseau express métropolitain project, it will be closed for a two year period creating commuter chaos for 10,000 daily users starting in 2020. Two new stations will be built in the tunnel: a McGill station to service the university and Edouard Montpetit to service the Université de Montréal. These stations will be built between Central Station and Canora. Edouard Montpetit station will connect the deeper REM system with the existing Métro (subway) system. High-speed elevators will connect the two systems through 75 metres (246 feet), thus surpassing Washington's Forest Glen station as the deepest subway station in North America.

*Dans le cadre du projet REM, le tunnel sous le Mont-Royal sera fermé pendant deux ans à compter de 2020, ce qui créera le chaos pour les 10 000 banlieusards qui utilisent le service chaque jour. Deux nouvelles stations de REM seront construites entre les gares Centrale et Canora : une pour correspondre à la station McGill de la ligne Verte du métro, l'autre pour correspondre à la station Edouard-Montpetit de la ligne Bleue. Des ascenseurs rapides franchiront la distance verticale de 75 m : cette dénivellée en fera la station de métro la plus profonde d'Amérique du Nord, surpassant la station Forest Glen du métro de Washington.*

## Central Station at 75

By Michael Leduc

**French translation: Jean-Maurice Boissard**

The entrepreneurial and visionary skills of Sir Alexander Mackenzie and Sir Donald Mann pushed their Canadian Northern Railway through Mount Royal to Tunnel Terminal, located in the centre of Montreal. The gaping hole left by its construction later became the cause of much speculation. Just months after the tunnel opening, the Canadian Northern System had become part of the Canadian National Railways.

During the last half of the 1920s most Montrealers figured that the Lagachetière-Dorchester-St. Catherine Streets area would be transformed into a vast railway terminal and office complex. Like Mackenzie and Mann before him, Canadian National's second president, Sir Henry W. Thornton, drew up plans to turn the project into one of the great railway terminals of the world. The vision was not just for a railway station, but included connecting office buildings, theatres, stores and a cultural centre. In 1929 he took the project plans to Ottawa for approval. Construction commenced in 1930.

## 75e anniversaire de la Gare Centrale

Par Michael Leduc

**Version française: Jean-Maurice Boissard**

Les aptitudes entrepreneuriales et visionnaires de Sir Alexander Mackenzie et de Sir Donald Mann ont poussé le Canadian Northern Railway à traverser le mont Royal jusqu'à un terminal du tunnel situé au centre de Montréal. Le trou béant laissé par sa construction deviendra plus tard la cause de beaucoup de spéculations. Quelques mois à peine après l'ouverture du tunnel, le Canadian Northern System faisait désormais partie du Canadien National.

Au cours de la dernière moitié des années 20, la plupart des Montréalais pensent que le quartier entre les rues De La Gauchetière, Dorchester et Sainte-Catherine sera transformé en un vaste terminal ferroviaire et un complexe de bureaux. Comme Mackenzie et Mann avant lui, le deuxième président du Canadien National, Sir Henry W. Thornton, élabore des plans pour faire du projet l'un des grands terminaux ferroviaires du monde. Sa vision ne se limite pas à une gare, mais comprend des immeubles de bureaux, des théâtres, des magasins et un centre culturel. En 1929, il présente les plans du projet à Ottawa pour approbation. La construction commence en 1930.

A Mr. Flowers had spent twelve years building a scale model of Central Station and its environs for the CNR prior to construction. Canada Science & Technology Museum, CN Fonds 002025

*Avant que la gare Centrale ne soit bâtie, un monsieur Flowers a consacré douze ans à la construction d'un modèle à l'échelle de celle-ci et de ses environs pour le CNR. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CN 002025*



A number of buildings were removed to make way for the project and work began on the 'big hole' that would form the sublevel of the new terminal complex. A viaduct was built to carry Dorchester Street (later René Lévesque Boulevard) across the cut and over the railway. As the Great Depression of the 1930s began to take hold, financial stringency forced CNR to call off further work. The railway had already spent \$18,000,000 on the project.

Then in 1938, because of continuing unemployment, the federal government decided to continue with the project and fill in the area with a new railway terminal, not because of any great need by the railway, not as part of a dream for a greater Montreal, but because hundreds of Montrealers were hungry and needed work. So in December 1938, CN President S. J. Hungerford announced the resumption of the construction project.

The new station was designed by CNR's own architect, Mr. John Schofield, in the art-deco style and placed the station's concourse above the train platforms. It would be the last major city terminal constructed in Canada until the 1960s.

There was much debate within CNR's upper management as to the name for the new facility. CNR announced that the building would be called Bonaventure Station, a name which dated to the earliest days of railroading in the city. As the existing Bonaventure Station was to remain open to handle commuter and troop trains for the duration of the war, CNR decided to temporarily call its new facility Central Station. The name proved so popular that it has been retained to the present day.

The station's opening ceremonies occurred on the afternoon of July 14, 1943. CNR's new president R. C. Vaughan presided and the ceremony was broadcast across Canada by the CBC.

This notice appeared in Canadian National's public timetable dated June 27, 1943.

Plusieurs bâtiments sont détruits pour faire place au projet et les travaux commencent par le «grand trou» qui formera le niveau inférieur du nouveau complexe du terminal. Un viaduc est construit au-dessus pour permettre à la rue Dorchester (plus tard le boulevard René-Lévesque) de traverser la voie ferrée. Alors que la Grande Dépression des années 1930 s'installe, la rigueur financière contraint le CNR à suspendre ses travaux. Le chemin de fer a déjà dépensé 18 000 000 \$ pour le projet.

Puis, en 1938, le chômage perdurant, le gouvernement fédéral décide de poursuivre le projet et de remplir l'endroit avec un nouveau terminal ferroviaire, non pas que le chemin de fer soit d'une grande nécessité, ni qu'il s'inscrive dans un rêve pour le grand Montréal, mais parce que des centaines de Montréalais ont faim et ont besoin de travail. En décembre 1938, le président du CNR, S. J. Hungerford, annonce la reprise du projet de construction.

La nouvelle gare est conçue par le propre architecte du CNR, M. John Schofield, dans le style Art déco avec le hall de la gare au-dessus des quais. Ce sera la dernière grande gare urbaine construite au Canada jusque dans les années 60.

La haute direction du CNR a longuement débattu du nom de la nouvelle installation. Le CNR annonce que le bâtiment s'appellera Gare Bonaventure, un nom datant des premiers jours du chemin de fer dans la ville. Comme la Gare Bonaventure existante doit rester ouverte pour

desservir les trains de banlieue et les trains de troupes militaires pendant toute la durée de la guerre, le CNR décide d'appeler temporairement sa nouvelle gare la Gare Centrale. Le nom s'est révélé si populaire qu'il a été conservé jusqu'à nos jours. La cérémonie d'inauguration de la gare a eu lieu dans l'après-midi du 14 juillet 1943. Le nouveau président du CNR, R. C. Vaughan, la préside et la CBC diffuse l'évènement à travers le Canada.

*L'avis ci-dessus paraît dans l'horaire public du Canadien National daté du 27 juin 1943.*

**Opening of  
New Montreal Passenger  
Terminal**

NEW Canadian National Central Station, Montreal, will open July 15th. The new station will take the place of Terminal Station which will close on that date.

**LOCATION**  
Between Dorchester, Leguicheville, Huntfield and St. Germain Streets in the heart of the City's Business and Shopping District.

All Passenger Trains which heretofore used Bonaventure Station will, effective July 15th, operate to and from the New Canadian National Central Station, except—

Montreal suburban trains, and Montreal-Buckale trains Nos. 25 and 26 will continue to use Bonaventure Station after July 15th.

Trains arriving and leaving New Canadian National Central Station will not operate via St. Henri Station.

Effective July 15th Pointe St. Charles Station will be closed and commencing on that date passenger trains which heretofore stopped at Pointe St. Charles Station will stop at New Bridge Street Station located on Bridge Street just west of Victoria Bridge.

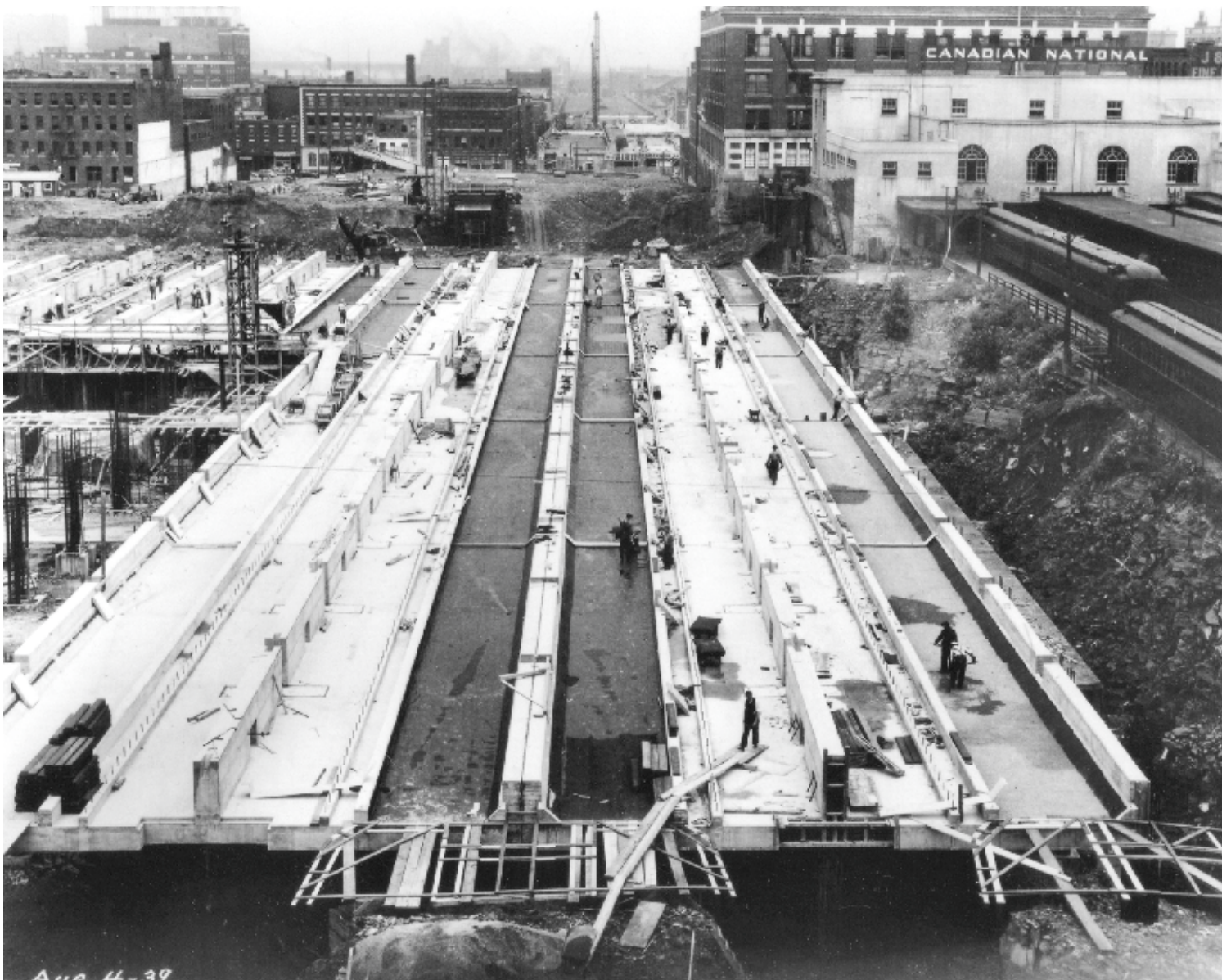
**CANADIAN NATIONAL RAILWAYS**

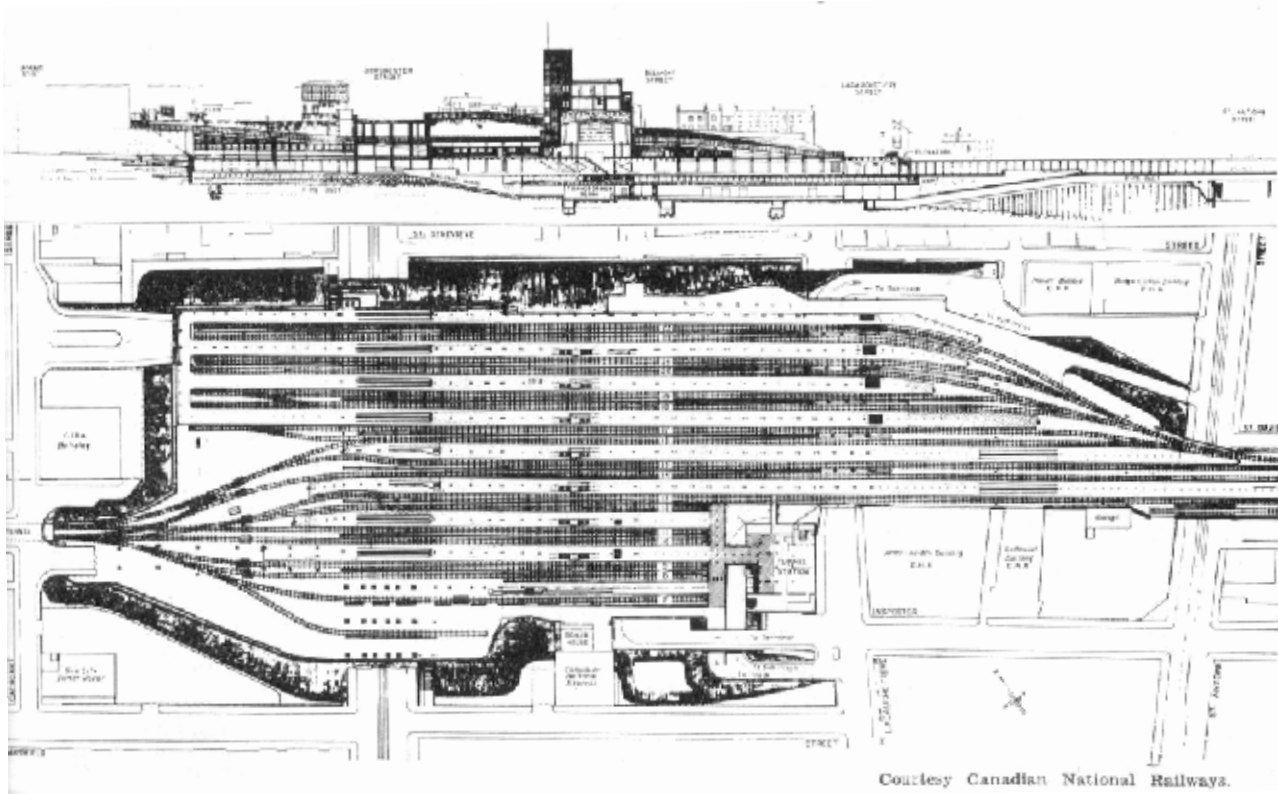
There are sixteen tracks for passenger operations, numbered 7 to 22, with one platform servicing two tracks. (Tracks 1 to 6 were for the ex-Canadian Northern Tunnel Terminal that remained in use.) Track 23, at the east end, was used for express. As opened, the station had a capacity for 150 pieces of passenger equipment. Concourse access to tracks 7 and 8 was added later when commuter services increased in the sixties and it was removed some thirty years later. As built, most were stub-end tracks, with the only through tracks being 13, 14, 15 and 16. Others were extended when the Tunnel Terminal was razed.

Il y aura seize voies pour les passagers, numérotées de 7 à 22, avec un quai desservant deux voies. (Les voies 1 à 6 sont destinées à l'ancien Terminal du Tunnel du Canadian Northern et restent en service.) La voie 23, à l'extrémité est, est utilisée pour les expéditions express. À sa mise en service, la gare a une capacité de 150 voitures passagers. L'accès au hall vers les voies 7 et 8 est ajouté plus tard lorsque les services de banlieue augmentent dans les années 60 et sera retiré une trentaine d'années plus tard. La plupart des voies sont construites en cul-de-sac, les seules qui traversent étant les voies 13, 14, 15 et 16. D'autres seront agrandies lorsque le Terminal du Tunnel du Canadian Northern aura été rasé.

Track foundations are well underway in this photograph taken on August 4, 1939. At right is the Tunnel Terminal. CRHA / Exporail Archives, Fonds Ronald S. Ritchie - Omer Lavallée Collection

*Dans cette photographie prise le 4 août 1939, les assises des voies sont bien avancées. À droite, le Terminal du Tunnel. (Collection Omer Lavallée)*





Above is an elevation and track layout drawing of Central Station at the time of its opening. CNR circa 1943, Michael Leduc collection  
*L'illustration ci-haut est un dessin d'élévation et de tracé des voies de la gare Centrale au moment de sa mise en service. (CNR vers 1943)*

There are offices above the concourse, whereas below track level there are baggage, mail and express facilities, of which only the baggage component remains today. The station's concourse measures 106.7 metres (350 feet) long and 31.7 metres (104 feet) in width. In addition to a stairway, an escalator provides passengers access to most platforms. Modern modifications include an elevator for a couple of the commuter platforms at the west end.

Il y a des bureaux au-dessus du hall, tandis qu'au-dessous du niveau de la voie ferrée, se trouvent des installations pour les bagages, le courrier et les services express, dont seule la partie bagages subsiste aujourd'hui. Le hall de la gare mesure 106,7 mètres (350 pieds) de longueur et 31,7 mètres (104 pieds) de largeur. En plus d'un escalier, un escalator permet aux passagers d'accéder à la plupart des quais. Les modifications modernes comprennent un ascenseur pour quelques quais de banlieue à l'extrémité ouest.

This was the first long-distance train to arrive at the then new Central Station. Train No.18 from Toronto had its steam locomotive exchanged at Turcot East for box-cab 9186. The train is seen here approaching Central Station from the south on May 15, 1943. Canada Science & Technology Museum, Fonds CNX-16395

*Ceci est le premier train de long parcours à arriver à la gare Centrale alors toute neuve. La locomotive du train numéro 18 venant de Toronto a été échangée pour la 9186, une électrique à cabine carrée, à Turcot East. On voit ici le train approchant la gare par son côté sud, le 15 mai 1943. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CNX-16395*



Situated around the perimeter of the concourse were all the necessary passenger services and amenities. A number of these have been renovated and relocated slightly back from the platform entrances. Currently, a large food court extends along the north side of the concourse. One later feature at Central Station was not obvious to the ordinary passenger; a mini locomotive and car shop established along some of the west-end tracks to service the Mount Royal electric train equipment. These servicing facilities, albeit on a lesser scale, were once at Point St. Charles Shops.

Central Station was the first railway station in Canada that boasted high-level platforms for the convenience of passengers. Unlike other stations, passengers may board trains without mounting the set of steps of passenger cars and away from the elements. Furthermore, this design allows for faster detraining, particularly for commuters.

CN announced on May 18, 2007 plans to sell its Central Station Complex (CSC). Four months later, CN issued a press release on September 19, 2007 announcing that an agreement was reached on the sale of the Central Station Complex, which would generate proceeds of \$355 million for CN. The release stated, in part:

Under the agreement with Homburg Invest, CN would lease back its 17-storey office headquarters building and Central Station railway passenger facilities on a long-term basis. Central Station includes the Grand Hall, train platforms and portions of the sub-track level.

The sale of its CSC was closed on November 30, 2007. Shortly thereafter Cominar REIT purchased the property from Homberg.

### Operations:

Prior to Central's opening, most of the CNR trains operated out of nearby Bonaventure Station. Therefore, it was important to notify the public about the change from Bonaventure to Central. Timetables issued in the period just prior to the effective date contained numerous references printed in red on pages where trains operated out of Montreal. One example appears in the public timetable dated 27 June 1943:

NOTE: - Commencing July 15th, trains will use the New Central Station Montreal instead of Bonaventure Station. Stop at St. Henri will be discontinued and Bridge Street Station will take the place of Pte. St. Charles Station.

The first regularly scheduled long-distance train to arrive at Central Station was No. 18 from Toronto arriving at 6:30 AM. The first local train from the east was No. 27, originating at St. Rosalie, Quebec; schedule arrival

En périphérie du hall se trouvent tous les services et équipements nécessaires pour les passagers. Un certain nombre d'entre eux ont été rénovés et déplacés légèrement en retrait des accès aux quais. Actuellement, une grande aire de restauration s'étend le long du côté nord du hall. Un autre élément de la Gare Centrale n'est pas visible pour le passager ordinaire; un mini-atelier d'entretien de locomotives et de voitures a été installé le long de certaines voies de l'extrémité ouest afin de desservir les équipements des trains électriques du Mont-Royal. Ces installations d'entretien, quoique de moindre envergure, se trouvaient jadis dans les ateliers de Pointe-Saint-Charles.

La Gare Centrale a été la première gare ferroviaire au Canada à posséder des quais rehaussés pour le confort des passagers. Contrairement aux autres gares, les passagers peuvent monter à bord et descendre des trains sans emprunter les marches des voitures et à l'abri des intempéries. De plus, cette conception permet une circulation plus rapide, en particulier pour les banlieusards.

Le 18 mai 2007, le CN annonce son intention de vendre son complexe de la Gare Centrale (CSC). Quatre mois plus tard, le 19 septembre 2007, le CN déclare qu'un accord a été conclu pour la vente du complexe de la Gare Centrale, qui rapporterait 355 millions de dollars au CN. Le communiqué précise, en partie :

En vertu de l'entente conclue avec Homburg Invest, le CN cèdera à long terme son siège social de 17 étages et ses installations ferroviaires voyageurs de la Gare Centrale. La Gare Centrale comprend la grande salle, les quais et des portions sous le niveau des voies.

La vente du CSC est conclue le 30 novembre 2007. Peu de temps après, Cominar REIT rachète l'immeuble à Homberg.

### Opérations :

Avant l'ouverture de la Gare Centrale, la plupart des trains du CN circulaient à proximité de la Gare Bonaventure. Il était donc important d'informer le public du transfert de Bonaventure à la Gare Centrale. Les horaires publiés juste avant la date d'entrée en vigueur contiennent de nombreuses références imprimées en rouge sur les pages concernant les trains en provenance de Montréal. Un exemple figure dans l'horaire public du 27 juin 1943:

NOTE: - À compter du 15 juillet, les trains utiliseront la nouvelle Gare Centrale de Montréal au lieu de la Gare Bonaventure. L'arrêt à Saint-Henri sera interrompu et la gare de Bridge Street remplacera la gare de Pointe-Saint-Charles.

Le premier train longue distance régulier à entrer



Wellington tower was built in 1943. It was once considered a railway control centre on the cutting edge of technology and it was one of the busiest centres in Canada. Its operators controlled train movements from Central Station to St. Lambert on the South Shore of Montreal, as well as swing bridges over the Lachine Canal.

Wellington Tower closed in 2000, its operations transferred to Central Station. The control board and operators console was donated and moved to Exporail. It is now the centrepiece of a display of railway yards and switching on the second floor of the Hays Station at Exporail. Jean-Paul Viaud

*La tour Wellington fut construite en 1943. Elle fut un temps considérée comme un centre de contrôle de chemins de fer à la fine pointe de la technologie et elle fut l'un des centres du genre les plus affairés au Canada. Ses opérateurs contrôlaient les mouvements de tous les trains de la gare Centrale jusqu'à celle de Saint-Lambert, sur la rive sud opposée à Montréal, ainsi que le pont tournant au-dessus du canal Lachine.*

*La tour fut fermée en 2000 et ses opérations transférées à la gare Centrale. Le panneau de contrôle et la console des commandes furent données et déménagées à Exporail. Elles sont maintenant les principaux objets en montre à l'exhibition sur la signalisation ferroviaire et le contrôle des cours de triage au deuxième étage de la gare Hays, à Exporail. Jean-Paul Viaud*

was 7:05 AM. In charge of this commuter train was Conductor J. L. Falardeau. During the first year of operation at Central 35,040 trains and 6.5 million passengers passed through the station.

All train operations were managed from Wellington Tower, situated next to the lift bridge over the Lachine Canal, 1.77 kilometres (1.1 miles) from Central. With growing technological advancements, the operations were centralized at Central Station, resulting in the closure of the tower.

dans la Gare Centrale est le train no 18 en provenance de Toronto arrivant à 6 :30. Le premier train local venant de l'est est le no 27, provenant de Sainte-Rosalie, Qc., avec arrivée à 7 :05. Le chef de train J. L. Falardeau était responsable de ce train de banlieue. Au cours de la première année d'exploitation de la Gare Centrale, 35 040 trains et 6,5 millions de passagers transiteront par la gare.

Toutes les opérations ferroviaires sont gérées depuis la tour Wellington, située à côté du pont levant sur le Canal de Lachine, à 1,77 km (1,1 miles) du centre. Avec les progrès technologiques croissants, les opérations ont été centralisées à la Gare Centrale, entraînant la fermeture de la tour.



One of the characteristics of the overhead concourse dealt with train locomotives, particularly during the age of steam. Trains entering the city from the west would have to change to an electric locomotive hauler at Turcot East for the final leg into Central. Those arriving from across Victoria Bridge had locomotive changes at Bridge Street. Steam locomotives would then proceed to Turcot roundhouse for servicing. Outgoing trains would follow the same procedure, but in reverse. The electric trains arriving from the Mount Royal Tunnel continued to operate as in the days of the Tunnel Terminal. The coming of the diesel locomotives eliminated the requisite locomotive change as those trains were hauled directly into Central.

Prior to their retirement in 1995, eighteen electric hauler locomotives were handling the trains into Central. Six of these were the original locomotives inherited from the Canadian Northern Railway. In 1941 CN traded steam locomotive switchers for nine box-cab electrics from the National Harbours Board. Three more electric locomotives were purchased from General Electric in 1950. In addition to their function of hauling and switching duties at Central, the electric locomotives were used on commuter trains through the Mount Royal Tunnel. Also, operating out of Central were electric self-propelled passenger trains running through the tunnel.

L'une des caractéristiques du hall au-dessus des voies affecte les locomotives, en particulier à l'ère de la vapeur. Les trains entrant dans la ville par l'ouest doivent changer de locomotive pour une électrique à Turcot Est pour la dernière étape vers la Gare Centrale. Les trains qui arrivent de l'autre côté du pont Victoria changent de locomotive à Bridge Street. Les locomotives à vapeur se rendent ensuite à la rotonde Turcot pour y être entretenues. Les trains sortant suivent la même procédure, mais en sens inverse. Les trains électriques arrivant du tunnel du Mont-Royal continuent de fonctionner comme à l'époque du Terminal du Tunnel. L'arrivée des locomotives diesel éliminera le changement de locomotive, car ces trains peuvent aller directement dans la Gare Centrale.

Avant leur retraite en 1995, dix-huit locomotives électriques amenaient les trains vers la Gare Centrale. Six d'entre elles étaient les locomotives d'origine héritées du Canadian Northern Railway. En 1941, le CN échange des locomotives de manœuvre à vapeur contre neuf machines électriques à double cabine du Conseil des ports nationaux. Trois autres locomotives électriques sont achetées à General Electric en 1950. Outre leur fonction de conduite et de manœuvre à la Gare Centrale, ces locomotives électriques sont utilisées dans les trains de banlieue empruntant le tunnel du Mont-Royal. En outre, des trains automoteurs électriques de voyageurs traversant le tunnel fonctionnent à partir de la Gare Centrale.

Pictured is electric hauler CN 9104, with engineer F. Pike. There is a clear view of the entrance to the Mount Royal Tunnel, at South Portal, also the north end of the station platforms. Much of the city's skyline has changed since this photo was taken on 25 May 1946. CRHA / Exporail Archives, Fonds Ronald S. Ritchie - Ernest L. Modler Collection 3834

*Sur la photo, la locomotive électrique CN 9104, avec le mécanicien F. Pike. La vue est dégagée sur l'entrée du tunnel du Mont-Royal, au portail sud. Une grande partie de l'horizon de la ville a changé depuis que cette photo a été prise le 25 mai 1946. (Ernest Modler)*





A track-level view taken of the south side of Central Station, diesel switcher 7700 was used to shuttle trains from Point St. Charles coach-yard (non electrified) to Central Station. The 7700 (now 77), was Canadian National's first diesel switcher (Canadian Locomotive Company, 1929) and is a prized exhibit at Exporail. Canada Science & Technology Museum, Fonds CNX-16497

*Une photo au niveau des voies prise du côté sud de la gare Centrale. La locomotive de manœuvre diesel 7700 était utilisée pour transférer les voitures pour passagers de leur cour à Pointe-Saint-Charles (qui n'était pas électrifiée) jusqu'à la gare Centrale. La 7700 (maintenant la 77), construite par la MLW en 1929, fut la première locomotive du genre du CN et est un objet de montre précieux à Exporail. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CNX-16497*

Often, to supplement the station's switching duties diesel-electric yard switchers were employed. These, too, have disappeared. Today, VIA Rail train sets deadhead back to their maintenance centre at Point St. Charles.

It did happen that some trains left Central Station hauled by steam locomotives. A number of Lakeshore commuter trains had suburban tank engines (4-6-4T) engines on the head-end as they left Central. Also, a number of chartered excursion trains left Central under steam. In both instances the steam locomotives were parked clear of the station building well along the platforms. Needless to say they did not arrive at the station under steam.

Souvent, pour compléter les tâches de manœuvre à la gare, on utilise des locomotives de manœuvre diesels-électriques. Elles aussi ont disparu. Aujourd'hui, VIA Rail les a remises à son centre de maintenance de Pointe-Saint-Charles.

Il est arrivé que certains trains quittent la Gare Centrale avec des locomotives à vapeur. Un certain nombre de trains de banlieue du Lakeshore avaient des locomotives-tender de banlieue (4-6-4T) à leur tête quand ils quittaient la Gare Centrale. En outre, un certain nombre de trains d'excursion affrétés ont quitté la Gare Centrale à la vapeur. Dans les deux cas, les locomotives à vapeur étaient stationnées à l'extérieur du bâtiment de la gare le long des quais. Inutile de préciser qu'elles ne sont pas revenues dans la gare à la vapeur.

The opening of Central saw the closure of the ex-Canadian Northern Tunnel Terminal. CNR kept their St. Catherine St. East station (Moreau Street station) open in the eastern end of the city for train operating to Northern Quebec. In 1945, CNR opened its new line across north side of the Island of Montreal between Eastern Jct. and Pointe aux Trembles, after which St. Catherine St. East closed. Lakeshore commuter trains continued to use the old Bonaventure Station until it was ravaged by fire in 1948.

L'ouverture de la Gare Centrale entraîne la fermeture du Terminal du Tunnel de l'ex-Canadian Northern. Le CN conserve sa gare de Sainte-Catherine Est (gare de la rue Moreau) dans l'est de la ville pour les trains desservant le nord du Québec. En 1945, le CN ouvre sa nouvelle ligne sur le côté nord de l'île de Montréal entre la jonction de l'Est et Pointe-aux-Trembles, après quoi la gare de la rue Sainte-Catherine Est est fermée. Les trains de banlieue du Lakeshore continuent d'utiliser l'ancienne Gare Bonaventure jusqu'à ce qu'elle soit ravagée par un incendie en 1948.

Changing times: April 24, 1955 saw the inauguration of CNR's Super Continental service from Montreal's Central Station to Vancouver (the same day as CPR inaugurated The Canadian). Advertized as 'Dieselized all the way' the crack train would leave Central Station under its own power as the diesels could idle outside the south end of the station. Canada Science & Technology Museum, Fonds CNX-40452

*Les temps changent; le 24 avril 1955 vit l'inauguration du service Super Continental du CNR de la gare Centrale, à Montréal, jusqu'à Vancouver (le même jour que le CPR a mis le The Canadian en service). Publicisé comme étant « diésélisé d'un bout à l'autre », le train vedette quittait la gare Centrale avec ses propres motrices diesel parce que les moteurs des locomotives pouvaient tourner au ralenti à l'extrémité sud de la gare. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CN X-40452*



The cruciform Place Ville Marie tower opened in 1962, thus covering up the open area between Central Station and the tunnel portal. This caused more restrictions on diesel-electric train operations, particularly those operating through the tunnel. Gradually, only one diesel-hauled train was permitted through the tunnel, then after 1995, none. Units are prohibited from idling along the platforms lest the rising exhaust contaminate the air in the concourse above.

La tour en forme de croix de la place Ville-Marie est inaugurée en 1962, couvrant ainsi la zone ouverte entre la Gare Centrale et l'entrée du tunnel. Cela entraînera davantage de restrictions pour l'exploitation des trains diesels-électriques, en particulier ceux opérant dans le tunnel. Peu à peu, un seul train à traction diesel est autorisé à traverser le tunnel, puis après 1995, aucun. Il est interdit aux unités de tourner au ralenti le long des quais de peur que les gaz d'échappement ne contaminent l'air dans le hall situé au-dessus.

The year 1995 saw a change in electric train operations. The Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), then operators of the commuter service, acquired modern electric commuter equipment replacing the electric haulers and self-propelled electric commuter cars. The newer self-propelled trains continue to operate, although plans are afoot, again, to change to a more light-rail-transit approach in the not too distant future.

L'année 1995 marquera un changement dans les activités des trains électriques. La Société de Transport de la Communauté Urbaine de Montréal (STCUM), qui exploite alors le service de banlieue, fait l'acquisition d'un équipement de banlieue électrique moderne en remplacement des locomotives électriques et des trains automoteurs électriques. Les nouveaux trains automoteurs continuent de fonctionner, même si des projets sont à nouveau en cours pour adopter une approche de transport ferroviaire plus légère dans un avenir pas trop éloigné.



The Super Continental threads its way south out of Central Station in this un-dated overhead view. Canada Science & Technology Museum, Fonds CNX-40906

*Le Super Continental suit son chemin au sud de la gare Centrale sur cette photo aérienne de date inconnue. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CNX-40906*



AMT commuter train No. 940 arrives at Roxboro suburban station on its way into Montreal headed by cab-coach 422, on September 3, 2008. Midway down the car is the high-level door designed for Central Station use, only. At car ends are the regular vestibules with stairs for the use at outlying station platforms. Michael Leduc

*Le train de banlieue de l'AMT no 940 arrive à la gare de Roxboro en direction de Montréal avec la voiture pilote no 422, le 3 septembre 2008. Au milieu de la voiture se trouve la porte du niveau élevé conçue pour la Gare Centrale. Aux extrémités de la voiture se trouvent les portes des vestibules réguliers avec des escaliers pour les plates-formes des gares de la périphérie. (Michael Leduc)*

All CN mainline passenger trains were transferred under a federal organization called VIA Rail Canada, in 1978. Like the commuter operations, VIA owns the locomotives and cars. AMTRAK, which runs most intercity trains in the United States, operates one daily train into Central Station. Today, the station is still a hive of activity, particularly during the morning and early evening hours where commuters intermingle with the intercity passengers.

#### Reference:

*Montreal Railway Terminals*, Michael Leduc, 2008  
(Available at Exporail Boutique)

*Central Station Celebration*, Douglas N. W. Smith in  
Canadian Rail Passenger Yearbook, 1993 edition

*Canadian Rail*, no. 435 July-August 1993, Fred Angus

En 1978, tous les trains de voyageurs du CN sont transférés sous une organisation fédérale appelée VIA Rail Canada. À l'instar des trains de banlieue, VIA est propriétaire des locomotives et des voitures. AMTRAK, qui exploite la plupart des trains interurbains aux États-Unis, opère un train quotidien à destination de la Gare Centrale. Aujourd'hui, la gare est toujours une ruche d'activité, en particulier le matin et en début de soirée, où les banlieusards se mêlent aux passagers interurbains.

#### Références:

*Montreal Railway Terminals*, Michael Leduc, 2008  
(disponible à la boutique d'EXPORAIL)

*Central Station Celebration*, Douglas N. W. Smith in  
Canadian Rail Passenger Yearbook, 1993 edition

*Canadian Rail*, n° 435 July-August 1993, Fred Angus

## Turbotrain - 50 Years Later

By Lorne Perry

French translation: Bernard-André Genest

## Le 50<sup>e</sup> du Turbotrain

Par Lorne Perry

Traduction française: Bernard-André Genest



The inaugural westbound regularly scheduled CN Turbotrain photographed somewhere along Montreal's West-Island on December 12, 1968. CRHA/ Exporail Archives, Fonds Kemp 3213

*Le premier Turbotrain du CN en service régulier, photographié en direction ouest, dans l'ouest de l'île de Montréal, le 12 décembre 1968. Archives d'Exporail/ACHF, Fonds Kemp 3213*

CN chose not to call it a train – it was billed as a new form of passenger transport. Its selling points were speed, tilting to take curves more comfortably, advanced interior design, no doors between cars, premium meals at your seat, dome lounge and reserved seating.

It was propelled by turbine engines; actually detuned helicopter engines. And that brings up the supplier's bias – finding a fresh way for United Aircraft Corporation to sell Pratt & Whitney turbines, produced by one of its subsidiaries. They teamed up with a designer who was a champion of light, fast trains, and together the Turbo came about.

At the time there were only two possible North American buyers; Amtrak and CN. Both took the plunge on

Le CN décida de ne pas l'appeler un train: on le désigna plutôt comme une nouvelle forme de transport voyageurs. Ses atouts étaient sa vitesse, l'inclinaison de la caisse pour un plus grand confort dans les courbes, un design d'intérieur d'avant-garde, l'absence de portes et soufflets entre les voitures, le service de repas de qualité au siège, un salon avec dôme et des sièges réservés.

Ce train était propulsé par des turbines : en fait, il s'agissait de moteurs d'hélicoptère déclassés. Et cela fait ressortir le biais du fournisseur, United Aircraft Corporation (UAC) : trouver un nouveau moyen de vendre des turbines Pratt & Whitney fabriquées par une de ses filiales. L'UAC se joignit à un designer qui était un champion des trains légers et rapides et, ensemble, ils

The TurboTrain introduced several passenger service innovations. To reduce costs and save space, the dining car was eliminated and hot meals were served to passengers at the seats in the first class club cars. Emulating the airlines, women were employed for the first time as steward(esses). Wearing a stewardess style uniform, a TurboTrain cabin crewmember prepares a Turbo-class meal in the aircraft style galley. Canada Science & Technology Museum, Fonds CN67717

*Le TurboTrain introduisit diverses innovations dans le service aux passagers. Pour sauver de l'espace et réduire les coûts, la voiture restaurant fut éliminée et des repas chauds furent servis aux sièges dans les voitures Club de première classe. Comme sur les lignes aériennes mais une première ferroviaire, le service fut assuré par des femmes vêtues d'uniformes inspirés de ceux des hôtesses. Sur la photo, un membre de l'équipage du TurboTrain, en uniforme, prépare un repas dans un office de type aérien. Musée canadien de la Science et de la Technologie, Fonds CN67717*



a limited basis. CN's units were twice the length of Amtrak's, reflecting their respective service needs. The total number of 9 car trains was five.

The CN-designed colour scheme was totally unconventional and quite dramatic. On-board service staff wore fashion-designer uniforms, and all support graphics emphasized the 'better than any train' idea.

There were many engineering hurdles to be confronted. UAC's stance was that they had for years successfully designed and built systems to operate in the hostile atmosphere of high altitude flight, so what would be so hard about running along the ground? They found out when faced with Canadian winter conditions. Water systems and brake rigging froze due to inadequate protection, snow and ice interfered with door mechanisms, and no CN Turbo ever ran without an on-board UAC technician. CN had been cagey enough to require UAC to provide all maintenance as part of the deal to buy.

These problems resulted in lengthy withdrawals for refit. Furthermore, CN President, Norman MacMillan's idea was to have this new travel concept in operation to mark Canada's 100th birthday in 1967. That didn't happen.

But when Turbo did run a year later, it usually produced a good passenger reaction. The ride was rough through terminal trackage, but once 95 m.p.h. was achieved, it smoothed out remarkably. Schedule keeping

créèrent le TurboTrain.

À cette époque, il n'y avait que deux clients nord-américains possibles : Amtrak et le CN. Ces deux transporteurs se lancèrent dans l'aventure, avec quelques réserves. Compte tenu des besoins différents de ses services, les rames du CN étaient deux fois plus longues que celle d'Amtrak : le CN acquit 5 rames de 9 voitures.

La livrée mise au point par le CN pour ses TurboTrains était bien originale et très théâtrale. Le personnel embarqué portait des uniformes à la dernière mode et l'environnement graphique concrétisait l'idée de « mieux que tout autre train ».

Les défis d'ingénierie à relever étaient nombreux. L'UAC adopta comme position qu'elle avait, pendant des années, conçu et construit des systèmes capables de fonctionner dans l'environnement hostile des vols à haute altitude : quelles difficultés y aurait-il à les exploiter au niveau du sol ? Ces difficultés, l'UAC les découvrit avec l'hiver canadien : les systèmes hydrauliques et la tringlerie de freinage gelèrent faute de protection adéquate ; la neige et la glace bloquèrent le fonctionnement des portes, etc. : en fait, jamais un TurboTrain ne circula sans la présence à bord d'un technicien de l'UAC. Le CN avait été assez adroit pour exiger, dans les conditions d'achat, que l'UAC assure entièrement la maintenance.

Pour régler ces problèmes, le TurboTrain fut retiré du service pour de longues périodes. Le président du CN, Norman MacMillan souhaitait mettre ce nouveau train en

was mostly very good, and the dome experience, sitting right behind the driver and looking over his shoulder, was outstanding. Turbo operated into the VIA era, but rising fuel costs and ongoing maintenance expense forced early retirement in 1982. A bold experiment that promised quite a bit more than it delivered.

application pour le Centenaire de la Confédération canadienne en 1967. Cela n'arriva pas.

Quand le Turbo train fut mis en service, un an plus tard, il suscita habituellement une bonne réaction de ses passagers. Le roulement était peu confortable près des gares terminales mais, une fois atteinte la vitesse de 150 km/h, la douceur de roulement était remarquable. L'horaire était, dans l'ensemble, très bien respecté ; s'asseoir dans le dôme, juste derrière le mécanicien et regarder la voie par-dessus son épaule, constituait une expérience inoubliable. VIA adopta le Turbo train et l'exploita mais les coûts croissants du fuel et de la maintenance imposèrent sa mise au rancart prématurée en 1982. Ce fut une belle expérience, qui produisit bien moins de résultats qu'elle n'en avait promis.



CN's Turbo train makes its way south out of Montreal's Central Station before turning west towards Toronto in this 1970s view. CN, Lorne Perry collection

*Dans cette photo de 1970, le Turbo train du CN sort de la gare Centrale vers le sud avant de virer vers l'ouest en direction de Toronto,. CN, collection Lorne Perry.*



In 1978, CN spun-off its passenger operations to a new corporate entity VIA-CN. This came with a whole new paint scheme, logo and marketing program. All five Turbo trains were repainted in the patented yellow and blue but with a red CN on the nose. Here a worker removes the masking tape as the turbo is in the process of being repainted. CN, Lorne Perry collection

*En 1978, le CN sous-traita ses opérations de voyageurs à une nouvelle organisation, VIA-CN. On accompagna ce changement d'un changement de livrée, de logo et de campagne de marketing. Les cinq Turbo trains furent repeints en bleu et jaune VIA mais on garda un logo CN en rouge sur le nez. Sur la photo, un ouvrier enlève le ruban cache au cours de l'opération de peinture. CN, collection Lorne Perry.*



## Stan's Photo Gallery

November - December, 2018

by Stan J. Smail

Translation: Gilles Lazure

**Through the mountain to the city on Canada's first subway a fond remembrance; commemorating Central Station and Turbo Train's anniversaries.**

Anniversaries are important milestones in history, whether a corporate history or part of a chronicle of a personal life. For students of railway history, anniversaries are especially important, but even more important are the events that happened between anniversary celebrations.

Three anniversaries particular to the history of Canadian National Railways and its predecessor, the Canadian Northern Railway (CNoR), are celebrated in 2018. One hundred years ago the famous Mount Royal Tunnel line in Montreal handled its first regular passenger train on October 21, 1918. Seventy-five years ago, on July 14, 1943, Montreal's Central Station opened to regular passenger train service and would eventually centralize all CNR services in the metropolis. And finally fifty years ago, CN's Turbotrain made its first run in revenue service between Montreal and Toronto.

This photo gallery takes a fond look back at scenes along the CNR Mount Royal Tunnel line from the mid-fifties to the end of the 'classic' era in 1995. We mention the 'classic' era because until the mid-nineties, the locomotives and rolling stock were definitely rail enthusiast favorites. The eldest of this equipment were ex Canadian Northern Z-1 class GE electric locomotives some of which dated back to 1914! Z-1 electric locomotive 6711, the former CNoR 601, is preserved at Exporail along with an MU motor and trailer set as well as two Canadian Flyer commuter coaches.

This photo gallery takes a fond look back at the three anniversaries, but mostly scenes along the CNR Mount Royal Tunnel line from the mid-fifties to the end of the 'classic' era in 1995. We mention the 'classic' era because until the mid-nineties, the locomotives and rolling stock were definitely rail enthusiast favorites. The eldest of this equipment were ex Canadian Northern Z-1 class GE electric locomotives some of which dated back to 1914! Z-1 electric locomotive 6711, the former CNoR 601, is preserved at Exporail along with an MU motor and trailer set as well as two Canadian Flyer commuter coaches.

## Les photos de Stan

Novembre - Décembre 2018

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

**À travers la montagne, vers la ville,, sur le « premier métro du Canada », un souvenir cher; commémoration des anniversaires de la Gare Centrale et du train Turbo.**

Les anniversaires sont d'importants jalons historiques, que ce soit dans l'histoire d'une compagnie ou une partie de la chronique de la vie d'un individu. Les anniversaires sont particulièrement importants pour les étudiants de l'histoire ferroviaire, mais les événements qui se produisent entre les célébrations de ces derniers le sont encore plus.

Trois anniversaires spécifiques à l'histoire des Chemins de fer nationaux du Canada, et à un prédécesseur, le Canadian Northern Railway (CNoR), sont célébrés en 2018. Il y a cent ans, le 21 octobre 1918, le fameux tunnel du Mont-Royal accueillit son premier train de voyageurs à l'indicateur. Il y a soixante-quinze ans, le 14 juillet 1943, la gare Centrale de Montréal fut ouverte aux trains du service voyageur et, par la suite, elle devint le centre de tous les services du CNR dans la métropole. Enfin, il y a cinquante ans, le premier train Turbo du CN fit son premier périple rémunérateur entre Montréal et Toronto.

Cette galerie de photos jette un regard émouvant sur des scènes le long de la ligne du tunnel du Mont-Royal, du milieu des années 1950 jusqu'à la fin de l'époque dite « classique » en 1995. Nous mentionnons cette dernière parce que jusqu'au milieu des années 1990, les locomotives et le matériel roulant furent définitivement les favoris des passionnés des chemins de fer. Les plus anciens de ces équipements furent les locomotives électriques GE de classe Z-1 ex-CNoR dont certaines dataient de 1914! La locomotive 6711, ex-601 du CNoR, est préservée à Exporail, ainsi qu'un ensemble automotrice (« motorized unit » ou « MU » en anglais)/unité remorquée et deux voitures-coach du service de banlieue de style « American Flyer ».

Cette galerie de photos est dédiée à la famille de Vanessa Murphy de Deux-Montagnes, Québec, et à tous les loyaux utilisateurs qui ont joui du service fiable des trains électriques du « premier métro canadien » des banlieues vers la ville, comme Mackenzie et Mann l'avaient envisagé, il y a plus de cent ans. Nous espérons que son remplacement planifié, le Réseau express métropolitain (REM) jouira du même succès.



Steam under the wire! First in CNR sub class J-7-b, 4-6-2 5280 has the blower on as it raises steam with train 91 for the Laurentians and Lac Remi, Quebec in an early fifties view at Val Royal. An electric hauler powered train 91 to Val Royal where it was exchanged for Pacific 5280. CRHA/ Exporail Archives, Fonds Kemp 961

*De la vapeur sous la caténaire! Le ventilateur de tirage de la 5280, la première 4-6-2 de la classe J-7-b du CNR, est en marche alors que sa pression de vapeur monte; elle est à la tête du train numéro 91 à destination des Laurentides et du lac Rémi sur cette photo datant du début des années 1950, à la gare Val Royal. Une locomotive électrique avait tracté le train jusqu'à celle-ci et elle y avait été échangée pour la Pacific 5280. Archives ACHF/Exporail, fonds Kemp 961*

Still in its as-delivered solid olive green paint scheme, CNR multiple unit M5 emerges from the north portal of the Mount Royal Tunnel at the aptly named Portal Heights in this circa 1953 view. Portal Heights was renamed Canora, a contraction of CANadian NORthern Railway, appropriate considering the heritage of the line and its sponsor. CRHA/ Exporail Archives, Fonds McGee 5-218



*Encore dans la couleur entièrement vert olive telle que livrée, l'automotrice M-5 émerge du portail nord du tunnel du Mont-Royal devant la gare Portal Heights nommée de façon appropriée sur cette photo d'autour de 1953. La gare fut renommée Canora, une contraction du nom CANadian NORthern Railway, une désignation bien trouvée compte tenu de l'héritage de la ligne et de son promoteur. Archives ACHF/Exporail, fonds McGee 5-218*



More MU's, this time at Val Royal circa 1973. Among the last passenger equipment to wear the beautiful tri-colour green, black and yellow CNR passenger paint scheme introduced in 1954, an MU set of motors and trailers is bound for Cartierville on a wintry afternoon. Passenger service on the Cartierville Spur ended in July 1982. CRHA/ Exporail Archives, Fonds Murphy

*D'autres automotrices, cette fois à Val Royal, autour de 1973. Parmi les dernières unités pour passagers arborant la superbe livrée tricolore vert, noir et jaune adoptée par le CNR en 1954, un ensemble d'automotrices et d'unités remorquées roule vers Cartierville par un après-midi d'hiver. Le service voyageur sur l'embranchement de Cartierville fut terminé en juillet 1982. Archives ACHF/Exporail, fonds Murphy*

It's 1961 and CNR diesel car 15824 and line car 15708 are in the clear at Cartierville hard by the Val Royal Building Supply complex. Maintenance and inspection of the catenary was an ongoing need of the CNR electric lines in the Montreal area and various railcars through the years were employed in this service. CNR 15824 is a featured item in the recently revised display at Exporail's Angus Pavilion. Ronald S. Ritchie

*Nous sommes en 1961 et l'autorail diesel 15824 et l'unité d'entretien 15708 sont à l'écart près des installations de la compagnie Val Royal Building Supply. L'entretien et l'inspection de la caténaire étaient des besoins constants sur les lignes électriques du CNR dans la région de Montréal et divers autorails furent utilisés pour ces services au cours des années. Le 15824 du CNR fait partie du réarrangement des véhicules exposés dans le pavillon Angus d'Exporail. Ronald S. Ritchie*





On October 20, 1968, the CRHA operated a 50th anniversary excursion train powered by CNR Z-1 electric locomotive 101, the former Canadian Northern 601 which hauled the first regular passenger train into Montreal via the Mount Royal Tunnel back on October 21, 1918. CNR 101 runs around its train at Deux Montagnes, Quebec. Of note is the famous CRHA drumhead decorating the tail gate of the rear coach of the excursion train. Ken Goslett, Stan J. Smail collection

*Le 20 octobre 1968, l'ACHF opéra un train d'excursion de 50e anniversaire tracté par la locomotive électrique Z-1 101, l'ex-601 du CNoR qui avait tiré le premier train de voyageurs vers Montréal à travers le tunnel du Mont-Royal, le 21 octobre 1918. La 101 change d'extrémité de son train à Deux-Montagnes. À noter le fameux logo de l'ACHF décorant la barrière de sécurité à l'arrière de la dernière voiture-coach du train. Ken Goslett, collection Stan J. Smail*

Meet at Val! A northbound Deux Montagnes train led by CNR Z-1 electric 102 meets a southbound counterpart at Val Royal, Quebec on a late afternoon in early 1969. Interesting is the fact that the lead unit on the southbound train has already been renumbered 6714. It was originally Z-1 104, built as Canadian Northern 604 in 1917 as one of two units in class Z-1 actually built in Canada by Canadian General Electric. Both Canadian built Z-1's have been preserved. John D. Sutherland



*Rencontre à Val! Un train en direction nord vers Deux-Montagnes tracté par la 102, une Z-1 du CNR, rencontre sa contrepartie à Val Royal par une fin d'après-midi du début de 1969. Le fait que la locomotive à la tête du train en direction sud a déjà été renumérotée 6714 est intéressant. Elle avait été à l'origine la 104, une de deux unités de la classe Z-1 construites en fait au Canada en 1917 par la Canadian General Electric. Les deux Z-1 construites au Canada ont été préservées. John D. Sutherland*



Identical twins! Perhaps this is an opportune time to present an image of the electric locomotives which inspired the Canadian Northern to power their electric territory with. The Butte, Anaconda and Pacific Railway in Montana was originally electrified with General Electric box cab electric locomotives that were virtually identical to the CNoR / CNR Z-1 class units. By 1970, all electric operation had ceased on the B.A.&P. and 1914 GE's 39, 66 and 43 await their fate at Rocker, Montana. At least one BA&P GE electric locomotive has been preserved. Stan J. Smaill

*Des jumeaux identiques! Peut-être qu'il est maintenant opportun de présenter une illustration de locomotives électriques qui ont inspiré le Canadian Northern à les utiliser sur son territoire. Le réseau électrifié du Butte, Anaconda and Pacific Railway, au Montana, fut équipé à l'origine de locomotives électriques à cabine carrée General Electric qui furent pratiquement identiques à celles de la classe Z-1 du CNoR/CNR. Une fois passé 1970, toute opération électrique avait cessé sur le BA&P et les locomotives 39, 66 et 43 construites en 1914 attendent leur sort à Rocker, Montana. Au moins une des locomotives électriques GE du BA&P a été préservée. Stan J. Smaill*

Old ways at "Val"! It's March 1976 and the engineer of a Montreal bound MU set snags the train orders and clearance for the CNR Mount Royal Subdivision at Val Royal, Quebec. CNR MU motor 6734 and trailer 6742 are at Exporail in the CRHA collection. Michel Auger, this one's for you! CRHA / Exporail Archives, Fonds Murphy

*Les anciennes méthodes à Val! Nous sommes en mars 1976 et à Val Royal, le mécanicien d'un ensemble « MU » à destination de Montréal attrape au vol ses ordres de train et son autorisation de rouler sur la subdivision Mont-Royal du CNR. L'automotrice 6734 et l'unité remorquée 6742 du CNR font partie de la collection de l'ACHF, à Exporail. Michel Auger, celle-ci est pour vous! Archives ACHF/Exporail, fonds Murphy*



Most northbound diesel powered trains were to be assisted through the Mount Royal Tunnel with an electric hauler such as VIA Rail Canada train 133 bound for Chicoutimi seen here at Portal Heights in August 1988. At Gohier, electric hauler 6722 and its mate will uncouple and VIA Rail Canada FP9 6530 will handle 133 solo. Stan J. Smaill

*La plupart des trains en direction nord tractés par diesels devaient être tirés à travers le tunnel du Mont-Royal par des locomotives électriques; un exemple est le train numéro 133 de VIA Rail Canada à destination de Chicoutimi, Québec, apparaissant ici à Portal Heights, en août 1988. À Gohier, la 6722 et sa compagne seront désaccouplées et la 6530, une FP9 de VIA Rail Canada, tractera à elle seule le train no 133. Stan J. Smaill*

Turn of the last century box cab electric locomotives and long heavyweight conventional passenger trains - It did not get better than that for railfans along the CNR Mount Royal Tunnel line. At Eastern Junction, (EJ) a northbound passenger train drawn by Z-1 unit 6714 and mate wallop the diamond in August 1988. Today this crossing is grade-separated and EXO commuter trains duck under the CN St. Laurent Subdivision. Stan J. Smaill



*Des locomotives électriques à cabine carrée du début du siècle dernier et des voitures pour voyageurs de type lourd; les choses ne pouvaient être meilleures pour les passionnés des trains le long de la ligne du tunnel du Mont-Royal du CNR. À la jonction de l'Est, un train de voyageurs en direction nord tracté par l'unité Z-1 6714 et sa compagne martèlent le croisement oblique en août 1988. De nos jours, ce croisement n'est plus au même niveau et les trains de l'EXO passent sous la voie de la subdivision Saint-Laurent du CN. Stan J. Smaill*



Meet at Desprairies! On the single track portion of the CNR Mount Royal Tunnel line between Val Royal and Deux Montanges, two sidings, Roxboro and Desprairies were available to meet and pass trains. Near the end of the train order era, a southbound train with Z-1 electrics holds at Desprairies for a northbound powered by two of the 1950 built Z-5 class GE centre cab electrics. CRHA member and now retired CNR locomotive engineer Ken Wadden is making one of his first trips in engine service in these views. Stan J. Smail

*Rencontre à Des Prairies! Deux voies d'évitement, à Roxboro et Des Prairies, étaient disponibles pour la rencontre des trains sur la voie simple de la ligne du tunnel du Mont-Royal du CNR entre Val Royal et Deux-Montagnes. Vers la fin de l'époque des ordres de train, un train en direction sud tracté par des Z-1 électriques est sur la voie d'évitement à Des Prairies en attente de rencontrer un train en direction nord tracté par deux unités GE à cabine centrale de la classe Z-4 construites en 1950. Sur ces photos, Ken Wadden, un mécanicien maintenant retraité du CN et membre de l'ACHF, fait alors un de ses premiers périples aux commandes. Stan J. Smail*

Daybreak came early on a summer morning back in August 1988 as CNR Z-1's 6715 and 6712 enter the siding at Roxboro, Quebec. By this time, the venerable box cabs have received carbody modifications removing the centre door. 6715 was built at Peterborough, Ontario in 1916 by Canadian General Electric as Canadian Northern 605. Stan J. Smail

*L'aube est apparue tôt en un matin d'été d'août 1988 alors que les Z-1 6715 et 6712 du CN entrent dans la voie d'évitement à Roxboro, Québec. À ce moment-là, les anciennes locomotives avaient reçu des modifications à leurs carrosseries ayant supprimé les portes au centre de leurs côtés. La 6715 fut construite à Peterborough, Ontario, en 1916, par la Canadian General Electric en tant qu'unité 605 du Canadian Northern. Stan J. Smail*



'SDR North and South'! Both train order signals display 'stop' at Roxboro, Quebec as CNR Z-1 6713 prepares to become a Montreal bound commuter train on an August 1988 morning. The CNR Mount Royal Tunnel line was dispatched with the timetable and train order method of train dispatching until the late nineteen eighties. The end is near for these old ways. Stan J. Smaill

*Arrêt sur les voies nord et sud! Les deux signaux d'ordre de train sont à la position « arrêt » à Roxboro alors qu'un matin d'août 1988, la Z-1 6713 du CNR se prépare à être en tête de ce qui va devenir un train de banlieue à destination de Montréal. La ligne du tunnel du Mont-Royal du CNR fut contrôlée par la méthode indicateur et ordres de train jusqu'à tard dans les années 1980. La fin est proche pour ces anciennes méthodes. Stan J. Smaill*

CNR Z-1 6713 leads an all heavyweight passenger consist northbound around the big curve at Ste. Dorothee, Quebec on a lovely August evening in 1988. This photo is dedicated to the memory of J. P. Chartrand, long time CRHA and CPR colleague who resided in Ste. Dorothee. Stan J. Smaill



*La Z-1 6713 du CNR est à la tête d'un convoi entièrement composé de voitures-coach de type lourd le long de la grande courbe à Sainte-Dorothee par un beau soir d'août 1988. Cette photo est dédiée à la mémoire de J.-P. Chartrand, longtemps un collègue du CPR et de l'ACHF, qui demeurait à Sainte-Dorothee. Stan J. Smaill*





By the eighties, single locomotive trains on the CNR Mount Royal Tunnel line had become the exception rather than the rule. At 'EJ' in August 1988, Z-5 6725 has a short heavyweight consist northbound for Roxboro. None of the three Z-5 electrics were preserved. Stan J. Smaill

*Les années 1980 arrivées, les trains à une seule locomotive sur la ligne du tunnel du Mont-Royal du CNR étaient devenus l'exception plutôt que la règle. En août 1988, à la jonction de l'Est, la Z-5 6725 tracte un court convoi de voitures de type lourd en direction nord, vers Roxboro. Aucune des trois locomotives électriques de classe Z-5 n'a été préservée. Stan J. Smaill*

In sequence! Z-5 6725 meets Z-4 6724 at Val Royal, Quebec in August 1988. 6725 is bound for Deux Montagnes and 6724 has just turned its train on the loop track at Val Royal, formerly known at Lazard. Stan J. Smaill

*En séquence! La Z-5 6725 rencontre la Z-4 6724, à Val Royal, en août 1988. La 6725 est à destination de Deux-Montagnes et la 6724 vient tout juste de tourner son train sur la voie en boucle de Val Royal, autrefois appelé Lazard. Stan J. Smaill*





Even Budds get an electric! The remnants of the CPR passenger service to Trois Rivières and Québec ran out their last miles from Montreal's Central Station. The RDC for these services was hauled through the Mount Royal Tunnel to Gohier where the electric hauler was detached. In September 1988, famous Z-1 6711 arrives at Gohier with VIA train 164 for Trois-Rivières. Stan J. Smail

*Même les Budd ont droit à une locomotive électrique! Les derniers vestiges du service voyageur du CPR vers Trois-Rivières et Québec parcoururent leurs derniers kilomètres à partir de la gare Centrale de Montréal. L'autorail RDC pour ce service était tiré à travers le tunnel du Mont-Royal jusqu'à Gohier où la locomotive électrique était détachée. En septembre 1988, la fameuse Z-1 6711 arrive à Gohier avec le train numéro 164 de VIA à destination de Trois-Rivières. Stan J. Smail*

Seventy-five years and counting! On October 21, 1993, CNR Z-1 6711 displays its cab upgrades as it pauses at Val Royal, Québec with a special train commemorating the seventy-fifth anniversary of the first regular passenger trains through the Mount Royal Tunnel. 6711 is a featured and treasured exhibit at Exporail. Michael D. Leduc



*Soixante-quinze ans et ce n'est pas fini! Le 21 octobre 1993, la Z-1 6711 exhibe des changements à sa cabine de conduite alors qu'elle fait un arrêt à Val Royal avec un convoi spécial commémorant le soixante-quinzième anniversaire du premier train à avoir traversé le tunnel du Mont-Royal. La 6711 est un objet de montre très prisé à Exporail. Michael D. Leduc*



Central Station sat on a vast open plaza when it opened. As the building was actually on the level of Lagachetiere Street, patrons entering from Dorchester (now Rene Levesque) Street had to enter the building from the small kiosk at the corner of Dorchester and Mansfield Street. This entrance is now built into the Queen Elizabeth Hotel. Canada Science & Technology Museum, Fonds CN 43293

*Lorsqu'elle fut inaugurée, la gare Centrale était localisée sur une vaste plaza à découvert. Comme l'édifice était de fait au niveau de la rue De La Gauchetière, les usagers qui entraient à partir de la rue Dorchester (maintenant le boulevard René-Lévesque) devaient passer par un petit kiosque situé à l'angle des rues Dorchester et Mansfield. Cette entrée est maintenant localisée à l'intérieur de l'hôtel Reine-Elizabeth. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CN 43293*

The clean lines of Central Station's concourse were captured in this 1943 photograph. Canada Science @ Technology Museum, Fonds CN 43652

*Les lignes pures de la salle des pas perdus de la gare Centrale furent capturées sur cette photographie de 1943. Musée des sciences et de la technologie du Canada, fonds CN 43652*





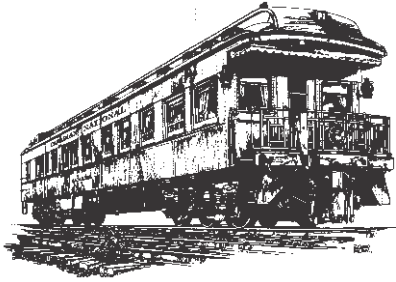
Unlike anything else on Canadian rails, the Turbo train made its first revenue passenger run on Dec 12, 1968 burning up the 333 miles between Canada's two largest cities in 3 hours 55 minutes, beating the schedule by five minutes. The low slung, sleek, articulated trainset was powered by United Aircraft gas turbine engines. In this July 25, 1970 view, a Turbo Train is speeding through Danforth Station in the Toronto suburbs. Edward Wickson

*Absolument unique sur les rails canadiens, le train Turbo fit son premier périple rémunérateur en service voyageur le 12 décembre 1968, parcourant à toute vitesse les 536 kilomètres séparant les deux plus grandes villes du Canada en 3 heures 55 minutes, soit 5 minutes de moins qu'à l'horaire. Cet élégant train articulé et surbaissé était mu par des turbines à gaz United Aircraft. Sur cette photographie prise le 25 juillet 1970, le train Turbo passe rapidement à travers la gare Danforth, en banlieue de Toronto. Edward Wickson*



Inside, the Turbo Train looked more like an aircraft cabin than a rail passenger coach. Service was classed as Turbo Club and Turbo Luxe, the best seat in the house was in the forward bar / lounge car, over the turbo engine and behind the engineer and helper (who were in dress uniform). CN Photo, Lorne Perry collection

*Inside, the Turbo Train looked more like an aircraft cabin than a rail passenger coach. Service was classed as Turbo Club and Turbo Luxe, the best seat in the house was in the forward bar / lounge car, over the turbo engine and behind the engineer and helper (who were in dress uniform). CN Photo, Lorne Perry collection*



## Heritage Business Car

November - December, 2018

By John Godfrey

Edited by David Gawley



### Mail Received



Donated by David Jenkins

#### Philip Mason from Kamloops, British Columbia writes:

Jim Hill and the Great Northern Railway (GN) , under the charter Vancouver, Victoria & Eastern built into southwestern British Columbia ahead of the CPR. CP could find no easy route west from Princeton so instead elected for trackage rights over the GN to Coalmont BC where the GN owned a coal mine for steam locomotive coal. In exchange, the GN was granted trackage rights over the planned CP (Kettle Valley Railway) Coquihalla route over the Coast Mountains.

The legend is that following the change of GNR leadership from JJ Hill to his son Louis, the GNR operated a single special over the Coquihalla route, and by 1933

ceased operating to Princeton from the south. The CPR acquired the GNR trackage from Princeton, along with several GN standard plan stations.

The ex-GN Princeton BC station remained in until the end of the CPR Princeton Sub in 1989, although the operator was removed in the late 1970's.



The images show Princeton station in 1974, sometime in the 80's after the operator had been abolished but the station was still used by track forces, and finally after abandonment. The station survives today as a Subway sandwich shop.



Princeton was the junction for a branch to Copper Mountain, and a location for a commissary and dining car setout track. To lighten the load over the several grades on the southern BC route, the passenger train had a dining car from Princeton to Robson West (near Castlegar). I'm not sure what happened east of Nelson. (Philip Mason)

### Garth Stevenson of Grimsby, Ontario writes:

Unfortunately the incorrect list of sources was published at the end of my Railway Hotel article in the September - October issue of Canadian Rail. Here is the correct list of sources:

#### LIST OF SOURCES

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)

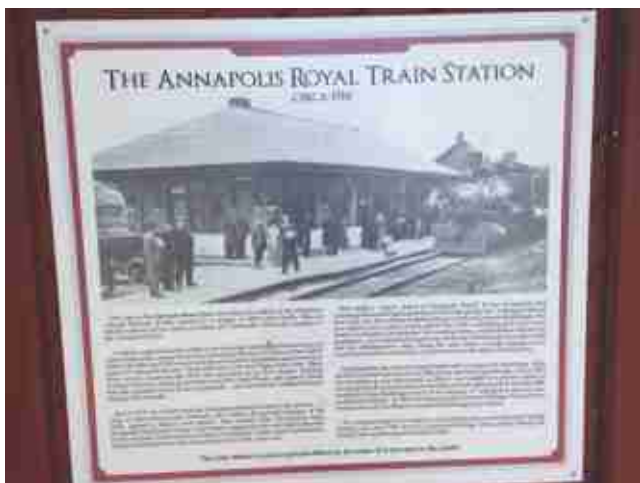
Harold A. Innis, *A History of the Canadian Pacific Railway* (reprinted, Toronto: University of Toronto Press 1971)

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)



### James J. Shaughnessy's collection finds a home

As noted in Stan Smaill's Photo Gallery tribute last issue: James J. Shaughnessy of Troy, New York passed away peacefully on August 7, 2018 at the age of 84. In April 2018 the Center for Railroad Photography & Art of Madison, Wisconsin announced they would be the permanent home for Shaughnessy's collection of more than 100,000 negatives many of which are of Canadian subjects. [www.railphoto-art.org/support](http://www.railphoto-art.org/support)

### Annapolis Royal Train Station and the Harvest Moon Trailway, new heritage plaques tell trail users the history of the building

Two new plaques on the Annapolis Royal Train Station tell the history of this 'fancy' station, built by the Dominion Atlantic Railway (DAR) in 1914 and restored by Annapolis Royal resident Jane Nicholson in 2006. Located at the de facto 'head' of the Harvest Moon Trailway, the station stands adjacent to the old DAR railbed, now turned into a high-quality recreational trail experience by Nova Scotia's Annapolis Valley Trails Coalition. Popular with tourists, the 117 km trailway now runs from Grand Pre to Annapolis Royal, along the heart of the Valley.

Nicholson, who uses her train station as private business offices, needed to find a way to inform visitors without hopping up from her desk every time a person had a question about the building. So, she wrote and designed the plaques, matching them to other heritage signage in the Town of Annapolis Royal, and installed them on two sides of the station facing the trailway. They have proved to be both effective and popular, adding to the tourism experience of visitors from all over the world.



The Annapolis Royal Train Station is a municipally and provincially listed heritage building, and since 1992, has been a designated heritage railway station through the Historic Sites and Monuments Board of Canada. Its restoration was a winner of the 2006 Annapolis Royal

Buildings Award in the category of 'adaptive re-use of a non-residential building'. In 2008, the station project won the Heritage Trust of Nova Scotia award for 'excellence in commercial heritage preservation'. For before and after pictures of its restoration, see <http://www.mrsnicholson.com/trainstation/index.html> (Jane Nicholson)

### Ex CPR and VIA Budd Car repainted and spruced up for commuter train trial in Vermont



Kevin Burkholder

A new era in Vermont rail travel should start soon as the AllEarth Rail RDCs headed from Websterville to Montpelier, Vermont, to show off the vision of David Blittersdorf's AllEarth Rail system, utilizing Vermont Rail System's M&B Subdivision. Former Trinity Rail Express cars are being used for the service that is set to potentially launch full scale in 2019. The cars are being repainted into the AllEarth green, as seen here at the former Bombardier plant in Websterville, Vermont on November 24, 2018.

AEAX 2009 is the ex-TRE 2009 and before that VIA 6139 and CP 9064, build in 1957; the other RDC is AEAX 2005, ex-TRE 2005, previously VIA 6112 and B&M 6110, built in 1955. Several other former Canadian RDCs are in storage awaiting renovation. Kevin Burkholder

### Ottawa's Prince of Wales Bridge gate broken over and over and over again



The Prince of Wales Bridge is a rail bridge across the Ottawa River joining Ottawa, Ontario to Gatineau, Quebec. It connected with the Canadian Pacific Railway line just west of Lebreton Flats, and crosses the south channel of the Outaouais river to Lemieux Island; it then continues across the northern channel into Gatineau, Quebec.

It is a multi-span Pratt truss bridge, consisting of six equal spans over the south channel, and seven spans over the north channel; the second-last span, proceeding northward, is longer

The bridge was built by the Quebec, Montreal, Ottawa and Occidental Railway in 1880, named for Albert Edward, Prince of Wales. At that time, it was one of the few crossings of the Ottawa River, and was one of the most valuable assets of the line, which was owned by the Quebec provincial government. The QMO&O continued to lose money, however, and it was purchased by the Canadian Pacific Railway (CPR) in 1882, who connected it with their other recent purchase, the Canada Central Railway. This connection gave the CPR a solid rail route from their westward line being built from North Bay to the ports of the St. Lawrence. The Prince of Wales Bridge was joined by the CPR's Royal Alexandra Interprovincial Bridge in 1901, the second railway bridge to cross the river between Ottawa and Hull.

The Prince of Wales Bridge served well into the 20th century, but as rail transport diminished, the line was abandoned. The City of Ottawa purchased the CPR line, including the Prince of Wales Bridge, during the early 2000s for the O-Train project; however, the bridge has remained unused and the section of track between the Bayview Station and the bridge is overgrown. As the purchase of the bridge included the approaches on both sides, the City of Ottawa now owns property in Quebec.

With City of Gatineau officials now showing great interest in the Prince of Wales Bridge as a transit link between the two cities, transit advocates hope that the bridge can someday support a transit rail link to the Quebec side of the river, and connect Ottawa's O-Train system with the numerous Gatineau commuters who cross the river daily. Modifications would need to be made to allow such, as there is only enough room for a single track on the bridge; it would need to be twinned or a passing loop would need to be installed on Lemieux Island, or other similar upgrade(s) such as a four-rail gauntlet track like the one still in use on the Bordeaux Railway Bridge between Montreal and Laval.

Chain-link fencing installed in September 2016 to prevent pedestrians and cyclists from getting onto the Prince of Wales Bridge has been repeatedly vandalized. Some \$ 50,000 has been spent on fencing and signage to no avail by trespassers looking to cross the bridge on their

bikes, eat picnics, watch the sunset, and just hang out. (CBC News)

### Ottawa 696 streetcar slowly being restored

Purchased from a Hull, Quebec scrapper in the late 1950s by CRHA members, Ottawa Transportation Commission (OTC) streetcar 696 (Ottawa 1917) was returned to Ottawa in 1989 for restoration by 'The Friends of 696'. Things are moving along, slowly but surely.



This shot is of the rear vestibule when they were trying some window frames for a fit, and just before the car was painted. This is a big car, inches shy of 50 feet long over the bumpers. There are 22 side windows between the bulkheads plus 5 more in the back, 4 more in the front vestibule and, finally, the doors. So that's going to be a lot of frames and glass.



In the above photo, Rheaume Laplante has just put a coat of red on the body. A lot of the fine finishing work has been underway for a while, window frames, trim etc and there are only 3 or 4 men working on this. Additionally, this is OC Transpo space which we are privileged to use but we are restricted, for safety reasons, to two work periods a week. So things move gradually.

The 4 motors in their clamshells are with the Hewitt company in Brockville, Ontario where they are being evaluated and, hopefully, eventually overhauled into working condition. One of the two trucks has been rebuilt and ready to go under the car but there is still a lot of work to do on the other one. Assuming that the motors will be rebuilt into working condition, we still need a working K-35 controller with dead-man air circuitry, new wheels with steel tires and then a good wiring job.

The interior heaters are substantially completed (one under every second seat), the air brake stand has been re-built as has the main compressor. Work is on-going to construct new steel brake shoes for this 100 year-old system: challenging for sure!

We are now ready for logos and number 696 to be applied. The question everyone has is "When will it be finished" That's a tough one to answer. Our best and most honest answer to the 'when' question is "We will continue to do the best with what we have". Bruce Dudley (OTC motorman retired)





### CN 2534 Departs Brighton, Ontario railway museum

VIA Montreal Ottawa –Toronto passengers looking out the window to the north as they pass Brighton Ontario will no longer see CN 2534 standing in the Memory Junction Museum. The 2-8-0 locomotive was built for the Grand Trunk Railway in 1906 as GTR 670. It had been donated to the City of Belleville Ontario where it was displayed in Zwick Island Park until 1997 when it was moved to Brighton.

The locomotive has been sold to an anonymous collector in the Uxbridge Ontario area who intends to restore the unit. (Northumberland News)



Northumberland News

### VIA Rail service resumes to Churchill, Manitoba

For the first time in 18 months, passenger trains are running to and from Canada's self-described polar bear capital. The first Via Rail train to Churchill, since June 2017, left Winnipeg recently, albeit an hour behind schedule due to a mechanical issue.

Via had ceased its service north of Gilliam after the line north of this settlement was washed out. Because Churchill is not accessible by road, the rail line is considered a vital link for moving people and goods to and from the community. Without it, prices for groceries and fuel skyrocketed while some of the town's 900 residents found other travel options unaffordable.



VIA Rail operates two Winnipeg-Churchill and one The Pas-Churchill each week. The full service train includes checked baggage, coach, sleeper, food service and seasonal operation of a Park observation car.

Churchill is located on the shore of Hudson Bay, more than 2,000 kilometres northeast of Winnipeg. It is well known as a tourist destination because of the large polar bear population in the area. (CTV)

### Calgary's Heritage Park chief engineer Brian Manning keeps the steam engines running



CBC

If you've ever wanted to learn how to run a 120-ton locomotive, Brian Manning says it's all about listening and keeping a watchful eye.

The chief engineer at Heritage Park has looked after "anything steam related" for the Calgary-based attraction since 2001.

"I'm looking all the time," Manning said. "I'm looking at the track, I listen to the engine, listen to the exhaust, listening to the fire. That's pretty much how you run it, all by feel."

"We're pretty fortunate to be able to do this," Manning said. "It's pretty cool to be able to tell somebody you run the steam engine."

For him, driving the train is a form of therapy. And as a two-person team, with the fireman working the boiler, Manning keeps the two trains running for hundreds of passengers per day, all summer. (CBC)

#### Looking back on 133 years since the driving of the last spike



On the morning of November 7, 1885, a small but eclectic group braved a damp, chilly morning deep in the mountains of British Columbia to witness an occasion that

had been nothing more than a dream for over a decade prior: the completion of a railway line to the Pacific Ocean, uniting the young country of Canada from coast to coast.

The road had not been easy. Indeed, it was nothing short of a miracle that the CPR had been successfully finished at all. The company and its directors had come dangerously close to ruin on multiple occasions; the enormous stress and sheer difficulty of building the railway often threatening the entire endeavor.

The now-iconic photograph taken that morning tells the rest of the story. CPR's General Manager William Cornelius Van Horne, his face an inscrutable mask during what would have been an incredibly emotional moment, looking on as his labours came to final fruition. Famed surveyor Sandford Fleming, likely still smarting at being dismissed as Chief Engineer as his proposed route for the railway was rejected, watching the final rail being laid in a location he would never have recommended. And perhaps most telling of all, the man actually driving the Last Spike. Normally that great honour would have been given to either a prominent politician (in this case, the Governor General) or the President of the Company. Donald Smith, later to become Lord Strathcona and Mount Royal, was neither of those things. With the Governor General unable to attend, Smith was standing in for his cousin - CPR's first President, George Stephen - for whom the building of the railway had proven so traumatic that he had retreated to England to recuperate.

It is likely that when the spike was driven home and cheers of joy and relief erupted from all those present, that the elation of the moment may have temporarily eclipsed the memory of the hardships endured by those who had worked so tirelessly to bring it about. 133 years later, with the echoes of Van Horne's famous 15-word speech still ringing just as true today as they did then, we both remember and celebrate the work, vision, and sacrifice of not only those who built the Canadian Pacific Railway, but those who have continued its legacy of innovation and perseverance ever since.

"All I can say is that the work has been done well in every way". W.C. Van Horne, Craigellachie, November 7, 1885 (CP Rail by anonymous)



# COMMUNICATIONS

Nov./Dec. • nov./déc. 2018

## The New Brunswick Division of the CRHA - home of the full-sized models

The New Brunswick Division of the CRHA has seen the past year as a real roller coaster! The Division has lost a pair of local Board Members. Coupled with this, we have been attempting to get more local volunteers along with some new board members. In general, we are seeing the result of the Province's aging population and the expanding range of activities looking for volunteers.

The summer of 2017 resulted in an increase of about ten percent increase in our site paid attendance. It seems that many of our visitors are surprised when we tell them that most visitors use at least an hour for a visit. Couple that with the comments that many visitors often go beyond that, with some patrons spending as much as 5 and 6 hours for their visit. Then while it is difficult to measure, but based on the increase in the area's tourist count, indications are that the casual visitors to our site during the closed hours and seasons have increased substantially. The Division continues its arrangements with schools and day care groups for visits to our site. Then we also continue our annual Haunted Train Parties with the local Boys & Girls Club at Halloween. For several years we, and our adjacent Paint Ball Group, have been operating "Zombie Hunts" for several fall weekends, including an attempt to escape using our Motor Car & Hay-Wagon Trailer.

We have arranged some 'horse trading' with a couple of other museums that has resulted with them doing some restoration on our Pump Car and a Velocipede. We are also carrying on with trading in regard with the restoration of a 'Kalamazoo' Velocipede. However, in 2017, we had an outrigger wheel stolen from another of our velocipedes.

Last winter a number of more unique artefacts have been added, to add more space, the Division is planning to relocate a small building.

The Division had a successful display at a local Model Railway Show this spring. This is part of a relationship we have with a local model club to provide some assistance with our model layouts in our Baggage car.

We also looked at the finalization of the relocation of some rolling stock as well as converting three sets of car

## La Division du Nouveau-Brunswick de l'ACHF - le foyer des modèles grandeur nature

La Division du Nouveau-Brunswick de l'ACHF a vécu l'année dernière un véritable parcours de montagnes russes! La Division a perdu deux membres de son conseil d'administration. En plus d'administrateurs, nous avons essayé de recruter localement plus de bénévoles. De façon générale, nous voyons là les effets d'une population vieillissante dans la province et d'un plus grand nombre de mouvements recherchant des bénévoles.

L'été 2017 a montré un accroissement d'environ dix pour cent du nombre de visiteurs payants à notre site. Il semble que nombre d'entre eux sont surpris lorsque nous leur disons que la plupart des visiteurs passent au moins une heure sur le site. Nous pouvons ajouter que d'après les commentaires, beaucoup de visiteurs prennent plus de temps que cela avec certains d'entre eux allongeant leur visite à 5 ou 6 heures. De plus, bien que cela soit difficile à mesurer, mais en tenant compte du nombre accru de touristes dans la région, tout indique que l'augmentation du nombre de visiteurs durant les périodes d'heures et de saisons de fermeture, est substantielle. La Division continue de coordonner des visites du site avec les écoles et les garderies. Nous continuons aussi nos « Chasses aux trains hantés » annuelles pour le club local de Garçons et Filles, à l'occasion de l'Halloween. Depuis bien des années maintenant, nous avons tenu, en collaboration avec le groupe local de paintball, des « Chasses aux zombies » lors de plusieurs weekends automnaux incluant une tentative d'évasion utilisant notre véhicule et sa remorque pour le foin.

Nous avons établi des échanges avec quelques autres musées qui ont résulté en ce qu'ils fassent un peu de restauration sur notre camion-pompe et un vélocipède. Nous avons aussi continué un échange concernant la restauration d'un vélocipède 'Kalamazoo'. Par contre, en 2017, la roue extérieure d'un autre de nos vélocipèdes fut volée.

L'hiver dernier fut comme à l'habitude, avec l'arrivée de nombre de pièces de musée uniques. La Division projette de relocaliser un petit bâtiment afin d'ajouter plus d'espace.

Le printemps dernier, la Division a tenu avec succès un kiosque à la foire ferroviaire d'un club de modèles réduits local. Ceci fait partie de l'entente que

wheels and axles to visitor benches over the summer.

We held Open Houses on both Canada and Provincial days. In addition the Division was requested to add some extra activities to Hillsborough's Home Coming days in July.

No doubt our current largest task is to endeavour to find new people to help us to continue with the development of our site as well to provide some knowledgeable supervision. (James Arthur Clowes, Secretary)

nous avons avec un tel club pour qu'il nous aide avec les modèles réduits exposés dans notre voiture pour bagages.

Nous avons aussi considéré de compléter, l'été dernier, la relocalisation de quelques pièces de matériel roulant ainsi que la transformation de trois ensembles d'essieux et de roues de wagons en bancs pour visiteurs.

Nous avons tenu des portes ouvertes lors de la Journée du Canada et celle de la province. De plus, la Division a été invitée à ajouter quelques activités supplémentaires à l'occasion des « jours de retour à la maison » du musée d'Hillsborough, en juillet.

Il ne fait aucun doute que présentement notre tâche la plus importante est de tenter de trouver des personnes additionnelles pour nous aider à développer notre site en plus de fournir une supervision de haut niveau. (James Arthur Clowes, secrétaire)

### Charny Division of the CRHA

First of all, here's a photo taken by Mrs Joana Keable on the 15th of April 2018 at the Honco stadium in Charny during the «salon du modèle réduit». Ken Wadden (CN retired) on the right and Denis Fortier of Division Charny de l'ACHF animated the CRHA / Exporail booth with great success! A large crowd visited the booth and there were plenty of questions asked concerning the Exporail museum in Delson/Saint-Constant, Quebec. But I must admit, that the «Facebook» page concerning Division Charny of the CRHA kept me really busy. In fact, I decided to publish a photo per day concerning the archives we possess which covers the railway lines in and around Charny. We also posted photos from Canadian Rail, we were really impressed by the comments we received. These railway enthusiasts are very knowledgeable, which allows us to better comprehend certain railway practices, a truly learning experience.

[https://www.facebook.com/ACHFCharny/photos\\_stream](https://www.facebook.com/ACHFCharny/photos_stream)

I would also like to mention the twenty years of tremendous work by Louis-François Garceau, the architect of Groupe Transport sur rail au Québec (TRAQ). (Denis Fortier)



### La Division Charny de l'ACHF

En premier lieu, voici une photo de madame Joana Keable, prise au salon du modèle réduit au centre sportif Honco de Charny, le 15 avril 2018. Denis Fortier, représentant de la Division Charny de l'ACHF, et, à droite, Ken Wadden, un retraité du CN, ont animé le kiosque de l'ACHF/Exporail avec grand succès! Beaucoup de gens ont visité le kiosque et les questions ont été nombreuses concernant le musée Exporail à Delson/Saint-Constant, Québec. Cependant, je dois admettre que c'est la page « Facebook » de la division Charny de l'ACHF qui m'a tenu passablement occupé. De fait, j'ai décidé de publier une photo par jour concernant les archives que je possède sur les trains qui circulent sur les lignes dans, et autour de, Charny. J'ai aussi affiché des photos de la publication Le Rail canadien. J'ai été impressionné par les commentaires reçus; ces passionnés de chemin de fer sont de fins connaisseurs, ce qui me permet de mieux comprendre certaines pratiques ferroviaires, une véritable occasion de m'instruire.



[https://www.facebook.com/ACHFCharny/photos\\_stream](https://www.facebook.com/ACHFCharny/photos_stream)

J'aimerais aussi souligner le travail exceptionnel de Louis-François Garceau, l'architecte du Groupe TRAQ depuis plus de vingt ans! (Denis Fortier)

### The CRHA accepts a Heritage Rail Alliance (HRA) Award

At the recent Heritage Rail Alliance (HRA) conference held in Santa Fe, New Mexico, the CRHA was honoured with a 2018 award of merit for the preservation of the Canadian Pacific Railway Archives. Presenting the award is G. Mark Ray, President of HRA on the left, and Aaron Isaacs, Editor of their magazine on the right. Accepting the award on behalf of the CRHA and all those who made this acquisition possible are Peter Murphy, Co-Editor Canadian Rail, second from the left, and Robert Robinson, CRHA President, second from the right. The CRHA wished to sincerely thank the Heritage Rail Alliance for this award; the CPR archives are secure for future generations.



### L'ACHF reçoit un prix de l'Heritage Rail Alliance (HRA)

Lors de la récente conférence de l'Heritage Rail Alliance (HRA) tenue à Santa Fe, au Nouveau-Mexique, l'ACHF a été décernée le Prix du Mérite 2018 de l'Alliance pour sa préservation des archives du Canadien Pacifique. G. Mark Ray, président de l'HRA, à gauche et Aaron Isaacs, éditeur du magazine de l'HRA, à droite, font la présentation du prix. Recevant le prix au nom de l'ACHF et de tous ceux et celles qui ont rendu cette distinction possible sont Peter Murphy, coéditeur de Canadian Rail, deuxième à partir de la gauche, et Robert Robinson, président de l'ACHF, deuxième à partir de la droite. L'ACHF tient à remercier sincèrement l'Heritage Rail Alliance pour cet honneur; les archives du CPR sont en sécurité pour les générations futures.

### The CRHA Strategic Plan

Over the course of the past year, a special committee has done extensive consultation with CRHA members, volunteers and employees to gather ideas which will allow the CRHA to grow and prosper. The committee then prepared a plan document, and it was recently adopted by the CRHA Board of Directors, and presented to the Annual General Meeting of the Association. This Strategic Plan is intended to guide the organization's actions over the course of the next three years. The plan is based on a new vision statement for the CRHA:

*The CRHA is recognized as the pre-eminent source of knowledge and interpretation of Canadian railway history, and achieves this through the excellence of its research, conservation, museological, educational, archival, and publication activities.*

There are six Critical Success Factors which have been selected as focus areas for the future. They are illustrated in the graphic which shows how they relate to each other and the mission of the Association.

A comprehensive set of strategies and the action items to back them up are part of the plan, and we will begin immediately to put them into effect.

The complete plan document is available to be read and downloaded on the Exporail website, or a print copy can be requested by letter or phone.

We invite you to familiarize yourself with this initiative and look forward to the support of all members as we work to make the CRHA even more vital in the coming years.



### Le Plan stratégique de l'ACHF

Au cours de la dernière année, un comité spécial a effectué de multiples consultations auprès des membres de l'ACHF, de bénévoles et d'employés afin de recueillir des suggestions qui permettraient à l'ACHF de grandir et prospérer. Le comité a élaboré un document stratégique qui fut adopté par le Conseil d'administration et présenté lors de l'assemblée générale annuelle de l'association. Ce plan stratégique a pour but de guider les activités de l'organisation durant les trois prochaines années. Le nouvel énoncé de vision de l'ACHF est à la base de ce plan :

*L'ACHF est reconnue comme étant la source prééminente de la connaissance et de l'interprétation de l'histoire des chemins de fer du Canada et y parvient grâce à l'excellence de sa muséologie et de l'ensemble de ses activités de recherche, de conservation, de muséologie, d'éducation, d'archivage et de publication.*

Il y a six facteurs critiques de succès sélectionnés comme objectifs prioritaires pour l'avenir. Le schéma les présente et montre les interactions entre chacun d'eux et la mission de l'association.

Un ensemble complet de stratégies et de mesures à prendre pour les soutenir font partie du plan et nous commencerons immédiatement à les mettre en œuvre.

L'énoncé du plan complet du plan est disponible pour lecture ou téléchargement sur le site d'Exporail. Une version imprimée peut être demandée par courrier ou par téléphone.

Nous vous invitons à vous familiariser avec cette initiative et espérons que tous les membres l'appuieront afin de travailler ensemble à rendre l'ACHF encore plus importante dans les années à venir.



**EXPORAIL**  
LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN  
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM

**EXPORAIL**  
**News**

Together, let us put our shoulders to the wheel!



**EXPORAIL**  
LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN  
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM

**Actualités**  
**EXPORAIL**  
Ensemble, mettons l'épaule à la roue!

## Exporail staff and CRHA Directors say thank you to the Cheasleys

## Le personnel d'Exporail et la direction de l'ACHF remercient les Cheasley



Bruno Cordellier

Exporail staff, Section Heads and CRHA Directors sincerely thanked Stephen Cheasley for serving as our President over these last 14 years. Special thanks were also extended to his wife Janet for her support of his endeavours. As Stephen said to his family, "This is where I have been, these are my people!" From left to right: Robert Robinson, CRHA President, Marie-Claude Reid retired Executive Director, Mrs. Janet Cheasley, daughter Elaine, Stephen, son Colin, Nadine Cloutier, Executive Director. Absent are daughter Paige and son Peter. Stephen was presented with a framed ensemble of three CPR posters as a token of our appreciation.

Le personnel d'Exporail, le Conseil d'administration de l'ACHF et les directeurs de ses Divisions ont sincèrement remercié Stephen Cheasley pour ses services en tant que président au cours des quatorze dernières années. Des remerciements particuliers ont aussi été présentés à son épouse, Janet, pour avoir soutenu ses réalisations. Comme Stephen l'a déclaré à sa famille, "C'est ici que j'ai travaillé, c'est mon monde ici! ». De gauche à droite, Robert Robinson, président de l'ACHF, Marie-Claude Reid, directrice générale à la retraite, madame Janet Cheasley, leur fille Elaine, Stephen, leur fils Colin, Nadine Cloutier, directrice générale. Sont absents leur fille, Paige, et leur fils, Peter. Un ensemble encadré de trois affiches publicitaires du CP a été présenté à Stephen comme memento de notre appréciation.

## Canadian Pacific donates SD40-2 5903 to Exporail

In August 2014, CP SD40-2 5903 was tied up with a thin wheel issue at CP's Montreal St. Luc Shop. It was held out of service and stored unserviceable, but intact, until it was donated to Exporail recently.

The sales of this second generation model were the largest in Canada. After numerous mechanical failures incurred by MLW "M" Line units (such as the CRHA's CP #4563), both Canadian railroads started to give preferential treatment to GMD after 1972. In fact, CP Rail adopted a 'No New MLW Units Policy' and turned to GMD to standardise their mainline fleet with the SD40-2, acquiring a total of 515 units.

A total of 712 units were built by GMD of London, Ontario between 1972 and 1989 for various Canadian railways.

From an historical point-of-view, this locomotive represents close to 40 years of mainline freight diesel power anywhere west of Montreal and a successful approach to standardisation from the point of view of CP Rail, being used in a wide range of assignments.

CP 5903 was built in December 1978 and was across CP's system in both Canada and the United States.

Charles de Jean



## Le Canadien Pacifique fait don de la SD40-2 5903 à Exporail

En août 2014, la SD40-2 5903 du CP fut immobilisée à cause d'un problème de roue mince aux ateliers Saint-Luc du CP, à Montréal. Elle fut retirée du service et entreposée comme impropre à celui-ci, mais intacte jusqu'à ce qu'elle soit récemment donnée à Exporail.

Les ventes de ce modèle de deuxième génération furent les meilleures au Canada. À la suite de nombreuses pannes mécaniques subies par les modèles de série "M" de la MLW (tel que la CP 4563 de l'ACHF), les deux réseaux canadiens commencèrent à donner un traitement préférentiel à GMD à partir de 1972. De fait, le CP adopta une politique de « Plus jamais d'unités MLW neuves » et se tourna vers GMD pour adopter le modèle SD40-2 comme modèle standard pour son parc de traction pour lignes principales, acquérant un total de 515 unités.

Un total de 712 unités furent construites par la GMD, à London, Ontario, entre 1972 et 1989 pour diverses compagnies de chemins de fer canadiennes.

D'un point de vue historique, cette locomotive diesel représente près de 40 ans d'utilisation pour la traction de trains de marchandises sur les voies principales partout à l'ouest de Montréal et une manière couronnée de succès de standardiser son parc moteur pour le CP, qui l'utilisa dans une myriade d'affectations.

La 5903 du CP fut construite en décembre 1978 et servit partout à travers le réseau du CP tant au Canada qu'aux États-Unis.

## VIA's Sibley Park moved into position in the Angus Pavilion

## Le Sibley Park de VIA est placé dans le Pavillon Angus



VIA Rail dome / sleeper / observation car Sibley Park has been moved into the Angus Pavilion to form part of our new display scheduled to open in 2019. The car will undergo exterior polishing of the stainless steel fluting, cleaning of carpets and seats and installation of a copy of the original interior artwork. This car was built by Budd in 1954 for Canadian Pacific Railway's *The Canadian*, it is largely unmodified and was never refitted for head-end power (HEP).

*La voiture-lits et d'observation à dôme Sibley Park de VIA Rail a été relocalisée dans le Pavillon Angus d'Exporail pour faire partie de la nouvelle exposition prévue pour être inaugurée en 2019. Les bandes en relief en acier inoxydable de l'extérieur de la voiture vont être polies, ses moquettes et sièges vont être nettoyés et une copie de l'œuvre d'art ayant originalement décoré son intérieur va être installée. Cette voiture fut construite par Budd, en 1954, pour le train « The Canadian » du Canadien Pacifique; elle a été peu modifiée depuis et n'a jamais été reconstruite pour être desservie par un système d'alimentation électrique de service (AES, HEP en anglais).*

## Canadian Pacific automobile box car 404094 is restored

## Restauration du wagon couvert pour automobiles 404094 du Canadien Pacifique

Canadian Pacific automobile box car 404094, nee 295544, Canadian Car & Foundry (CC&F) in 1938 has been restored and put on display as part of Exporail's display renovation.

This type of boxcar was used to haul new automobiles to their destinations from various automobile manufacturers. Automobiles, trucks or buses would be loaded from the opening end and placed inside (automobiles specially were often placed on an upright angle to maximise space use) and offloaded from either the end or through one of the sides, depending on location of delivery.

Two doors on each side of the car, rather than just one, were used in order to provide extra access to the shipped cargo. Proving to be too small later on, boxcars such as this one were phased out in the late fifties and early

Construit pour le CP en 1938 par la Canadian Car & Foundry avec le n° 295544, le wagon couvert pour automobiles n° 404094, a été restauré et mis en montre dans le cadre du projet de renouvellement des expositions à Exporail.

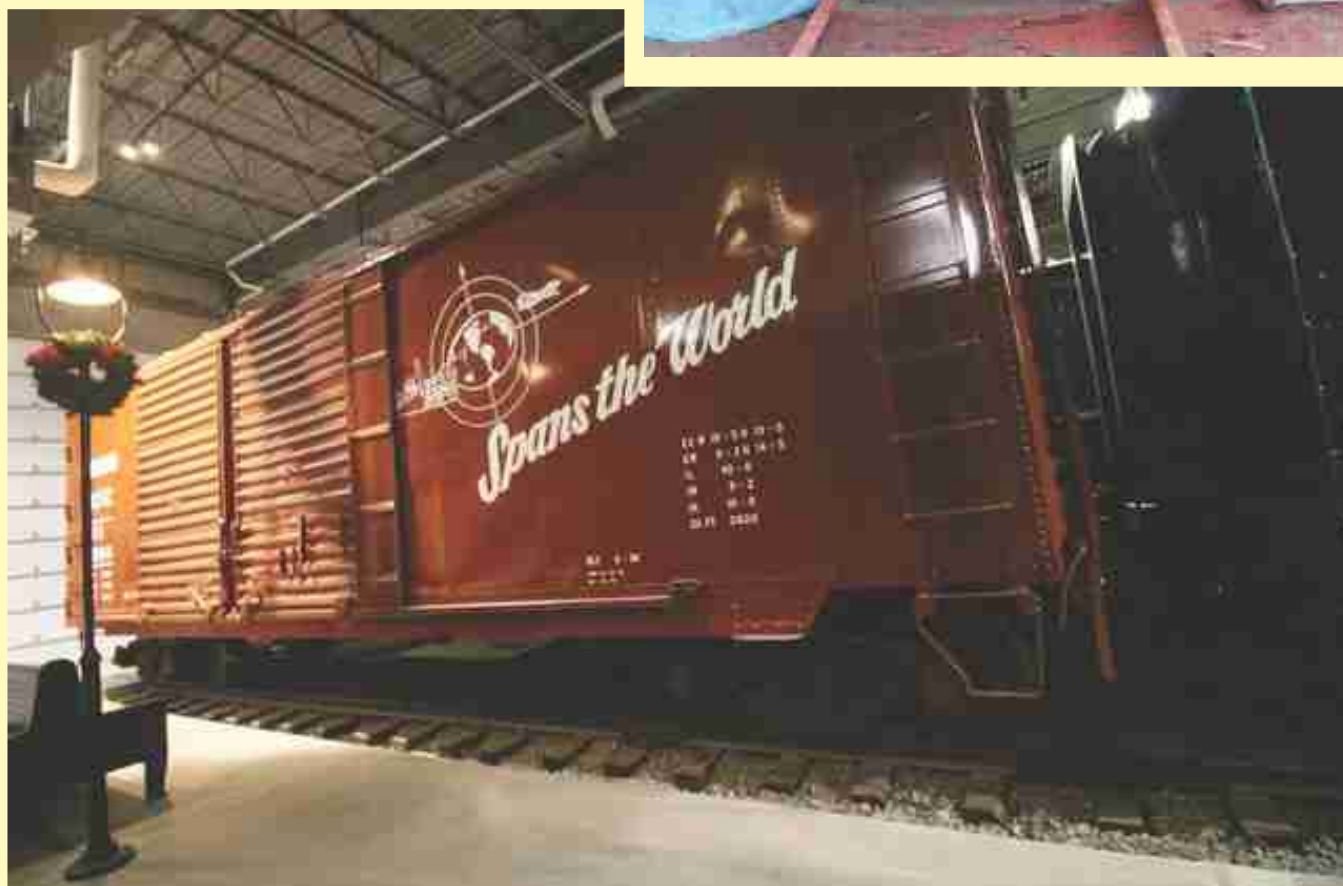
Ce type de wagon couvert servait à transporter les automobiles neuves de divers manufacturiers à leurs points de vente. Les automobiles, camions ou autobus étaient chargés par un bout ouvrable du wagon et placés à son intérieur (les automobiles, en particulier, étaient souvent étayées dans une position oblique vers la verticale afin d'optimiser l'utilisation de l'espace) et déchargés soit par un bout du wagon ou à travers l'un de ses côtés, dépendamment de la localisation du point de livraison.

Deux portes de chaque côté du wagon, plutôt qu'une seule, étaient utilisées pour avoir un accès



sixties when bi-level and tri-level auto rack cars became the norm in the transportation of automobiles, and were subsequently transferred to general boxcar service. Built as part of a series of 300 similar cars (series 295501 to 295799), this particular car was later downgraded to various non-revenue assignments for its owner. The car has been lettered with the 'Spans the World' logo and has been moved into position in the Angus Pavilion.

supplémentaire aux véhicules transportés. Devenus plus tard trop petits, les wagons tels que celui-ci furent retirés progressivement de leur service à la fin des années cinquante et au début des années soixante, lorsque les wagons plats à deux ou trois niveaux devinrent la norme pour le transport des automobiles, et ils furent mutés en wagons couverts de service général. Construit parmi une série de 300 wagons semblables (la série des n<sup>os</sup> 295501 à 295799), ce wagon en particulier fut plus tard relégué à plusieurs affectations ne rapportant pas de revenus à son propriétaire. Le logo « Spans the World » a été peint sur le wagon et ce dernier a été roulé en position dans le Pavillon Angus d'Exporail.



## Diesel-electric railcar 15824 is moved into the Angus Pavilion

## L'autorail diesel-électrique 15824 est relocalisé dans le Pavillon Angus



Bruno Cordellier

Diesel-electric railcar CN 15824 was recently placed on display in the Angus Pavilion as part of the new exhibition to open in mid 2019. This car was built in 1926 and is the only one of this class of self-propelled diesel-electric cars still in existence. It is similar to CN 15820, which crossed Canada in 67 hours in 1925 without shutting down its engine. This was a speed and endurance record for diesels at that time. It is an excellent example of the earliest use of diesel power on railways in North America and is a very important part of the North American railway heritage story.

L'autorail diesel-électrique 15824 du CN a été récemment mis en montre dans le Pavillon Angus en tant que partie de la nouvelle exposition qui va être inaugurée au milieu de 2019. L'unité a été manufacturée en 1926 et est la seule de ce type d'autorails diesels-électriques encore en existence. Elle est similaire à l'unité 15820 du CN qui a traversé le Canada en 67 heures, en 1925, sans avoir arrêté son moteur. Ceci constitua à l'époque un record de vitesse et d'endurance pour les véhicules diesel. Il est un excellent exemple d'une des premières utilisations du moteur Diesel sur les chemins de fer d'Amérique du Nord et une partie très importante de l'héritage historique de ces derniers.

## MRC de Roussillon Regional cultural fund supports Exporail

## Le Fonds culturel régional de la MRC de Roussillon supporte Exporail

For the 14th consecutive year, the MRC de Roussillon has given grants to artists, organizations, institutions or businesses in the region for the implementation of artistic, heritage and cultural projects in the Roussillon Region.

Exporail, the Canadian Railway Museum was awarded \$ 7,000 for its project entitled La voix des archives: récits de Roussillon, the production of a performance of

Pour une 14e année consécutive, la MRC de Roussillon a remis des subventions à des artistes, des organisations, des institutions ou des entreprises de la région pour la mise en œuvre de projets artistiques, patrimoniaux et culturels sur le territoire.

Exporail, le Musée ferroviaire canadien s'est vu remettre 7 000 \$ pour son projet La voix des archives: récits de Roussillon, la production d'une prestation d'Archives à

Archives aloud. Through the production of a first performance of Archives aloud, we wish to bring to life rich archival documents about a region in which the railway played a major role.

Produced for the general public and history lovers, this screening of archives, some of them unpublished, is presented to the rhythm of an animator's voice in a museum station.

voix haute. Par la production d'une première prestation d'Archives à voix haute, nous souhaitons donner vie à des documents d'archives riches d'histoire au sujet d'une région dans laquelle le chemin de fer a joué un rôle majeur.

Produite pour le grand public et les amoureux d'histoire, cette projection d'archives, dont certaines sont inédites, est présentée au rythme de la voix d'un animateur dans une gare du musée.



The elected representatives of the MRC de Roussillon surrounded by the recipients of the Regional Cultural Fund of 2017-2018. Our Executive Director, Nadine Cloutier, is sixth from the right.

*Les représentants de la MRC de Roussillon entourés des récipiendaires du Fonds régional culturel de 2017-2018. Notre directrice générale, Nadine Cloutier, est sixième à partir de la droite.*

BACK COVER TOP: A school boy looks up in amazement at VIA-CN TurboTrain 153 making its station stop at Dorval, Quebec sometime in 1978. The TurboTrain operated from 1968 to the end of service in 1982. CN, Lorne Perry collection

*HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Un garçon regarde, avec émerveillement, le TurboTrain no 153 du VIA-CN à son arrêt à la gare de Dorval, Québec, quelque temps en 1978. VIA exploite le TurboTrain à partir de 1968 jusqu'à la fin du service en 1982. CN, collection Lorne Perry*

BACK COVER BOTTOM: Amtrak's Adirondack from Central Station in Montreal to Pennsylvania Station in New York City is pictured southbound at L'Acadie, Quebec on January 19, 2017. Kenneth Goslett

*BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : L'Adirondack d'AMTRAK, voyageant de Montréal (gare Centrale) à New York (gare Pennsylvania) est photographié ici en direction sud à L'Acadie, Québec, le 19 janvier 2017. Kenneth Goslett*

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit [canadianrailwayobservations.com](http://canadianrailwayobservations.com)

*Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le site :*

**[www.canadianrailwayobservations.com](http://www.canadianrailwayobservations.com)**

CRHA / Exporail



CRO

