

■ Canadian Pacific Colonist Sleeping Car 1202

■ History of Pay Cars on the Canadian Pacific Railway, Part 2

■ Stan's Photo Gallery ■ Bombardier's New Millhaven

■ Cosmetic Restoration of CNR 6200 ■ LRV Plant

■ Heritage Business Car

■ CRHA Communications

■ Wagon-lit de colonisation du Canadien Pacifique No 1202

■ L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique 2e partie

■ Les Photos de Stan

■ Restauration d'aspect de la 6200 du CNR

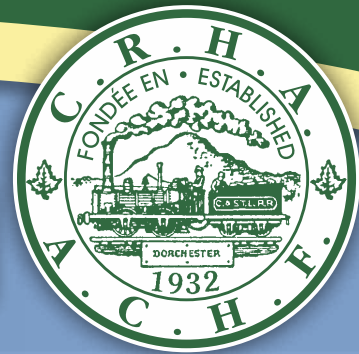
■ La nouvelle usine LRV de Bombardier à Millhaven

■ Le patrimoine ferroviaire

■ ACHF Communications

No. 588 • JAN./JAN. - FEB./FÉV. • 2019

# CANADIAN RAIL





# CANADIAN RAIL

Published bi-monthly by the Canadian Railroad Historical Association  
Publié tous les deux mois par l'Association canadienne d'histoire ferroviaire

Suggested Retail Price/Prix de détail suggéré : \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

## TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 3** Canadian Pacific Colonist Sleeping Car 1202 / *Wagon-lit de colonisation du Canadien Pacifique No 1202*, by / par Douglas R. Phillips
- 15** History of Pay Cars on the Canadian Pacific Railway, Part 2 / *L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique 2e partie*, by / par Douglas R. Phillips
- 21** Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan*, by / par Stan J. Smail
- 34** Cosmetic Restoration of CNR 6200 / *Restauration d'aspect de la 6200 du CNR*, by / par Stan J. Smail and Raymond Farand
- 38** Bombardier's New Millhaven LRV Plant / *La nouvelle usine LRV de Bombardier à Millhaven*, by / par John D. Thompson
- 43** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 46** 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 et Jacques Loisel

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Whiffinpoofies! A Goslett-Smail term for the explosion of a snow accumulation by any form of surface transportation! QGRY GP38 2004 demonstrates the railway version of this term on the Lachute Subdivision near Staynerville, Quebec on February 8, 2018. Ken Goslett

PAGE COUVERTURE : « Whiffinpoofies! » L'expression d'invention Goslett-Smail pour l'éclatement de bancs de neige par toute forme de transport terrestre! La GP38 2004 du QGRY en démontre la version ferroviaire sur la subdivision de Lachute, près de Staynerville, Québec, le 8 février 2018. Ken Goslett

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 Pacific Colonist Sleeping Car 1202

By Douglas R. Phillips

French translation: Jean-Maurice Boissard

On September 20, 2018 Heritage Park in Calgary rolled out from its small roundhouse and shop the reconditioned Canadian Pacific Colonist Sleeping car No 1202. The major work took two years and eight months to complete with more than 14,000 man hours contributed to restoring the coach to almost new condition within a historical context.

## Wagon-lit de colonisation du Canadien Pacifique No 1202

Par Douglas R. Phillips

Version française : Jean-Maurice Boissard

Le 20 septembre 2018, le Heritage Park de Calgary achète le wagon-lit de colonisation du Canadien Pacifique, numéro 1202 qui quitte sa petite rotonde reconditionné. Les travaux importants ont duré deux ans et huit mois et plus de 14 000 heures de travail ont été nécessaires pour restaurer le wagon dans une condition quasiment d'origine historique.



Car 1202 stands on the turntable at Heritage Park in Calgary after a well needed restoration. The car was redone following CPR standard specifications for the car when built in 1905. The roof canvas, rather than black is a mineral brown, almost a reddish colour. The sides are stained a mahogany colour, rather than the CPR standard Tuscan red. Tuscan had been used on cars of the 1907 joint Soo Line-CPR 'Soo-Spokane Train Deluxe', but was not used as a standard on passenger car stock until 1916. The exterior of the colonist cars of this era were sheathed in Douglas fir, tongue and groove. Being a pine wood, the exterior was stained, then varnished to match other cars sheathed in natural Mahogany. (Collection of author).

*La voiture 1202 se trouve sur le pont tournant du Heritage Park à Calgary après une restauration dont elle avait grand besoin. La voiture a été refaite selon les spécifications standard du CPR lors de sa construction en 1905. La toile du toit, plutôt que noire, est d'un brun minéral, presque rougeâtre. Les côtés sont teints couleur acajou, plutôt qu'en rouge toscan, couleur standard du CPR. Le toscan avait été utilisé sur les voitures du train conjoint Soo Line-CPR « Soo-Spokane Train Deluxe » de 1907, mais il ne fut normalisé comme couleur standard du matériel roulant pour voyageurs qu'en 1916. Les voitures de colonisation de cette époque étaient revêtues à l'extérieur de lattes de Douglas emboutées. L'extérieure en pin était teint puis verni pour s'harmoniser aux autres voitures en acajou naturel. (Collection de l'auteur).*

The story of Canadian Pacific Colonist sleeping car “1202” is one of deep interest in the history of Canada. It is a tale of a sleeping car that carried many of the early settlers and immigrants to various parts of the country and in particular the Canadian West. Those who came were the people who opened the West and built Canada. Their hard work, determination, optimism and sacrifice's gave this country its identity.

The foundation of Canadian culture, if it can be defined, is multiculturalism. Prior to 1940, all cultures in Canada shared one thing in common: their use of the transportation system that was then in place – the steamships lines on the seas and railways on the land. Today few tangible links remain of that network which brought thousands of new Canadians to new homes in a new nation.

Hundreds of colonist cars were built in Canada and used by various railways during the railway passenger era that existed between the 1850's and the 1970's, for the specific purpose of transporting new Canadians to their destinations. The scale of this movement by rail was not matched by the railways of the United States nor elsewhere. It is a unique Canadian phenomenon. US immigration is often associated with the 'wagon trains' which travelled to the West, while in Canada it is the immigration train and colonist cars that are remembered.

CPR 1202 was delivered on April 7, 1905 as an all wood 18 section colonist sleeping car, one of two ordered September 15, 1904. The cars were built by the carpenters and craftsmen at Canadian Pacific's Angus Shops in Montreal, Que., some of whom themselves had immigrated to Canada.

L'histoire du wagon-lit de colonisation du Canadien Pacifique 1202 est d'un grand intérêt pour l'histoire du Canada. C'est le récit d'une voiture qui a transporté bon nombre des premiers colons et immigrants dans diverses régions du pays, notamment dans l'Ouest canadien. Ceux qui sont venus sont ceux qui ont ouvert l'Ouest et construit le Canada. Leur dur labeur, leur détermination, leur optimisme et leurs sacrifices ont donné à ce pays son identité.

Le multiculturalisme est la base de la culture canadienne, si on peut la définir ainsi. Avant 1940, toutes les cultures au Canada partageaient un point commun : leur utilisation du système de transport alors en place, à savoir les lignes de navires à vapeur sur les mers et les chemins de fer sur la terre ferme. Aujourd'hui, il ne reste que peu de liens tangibles de ce réseau qui a amené des milliers de nouveaux Canadiens vers de nouveaux foyers dans une nouvelle nation.

Des centaines de wagons de colonisation sont construits au Canada et utilisés par divers chemins de fer à l'époque du transport ferroviaire des passagers entre les années 1850 et les années 1970, dans le but spécifique de transporter les nouveaux Canadiens vers leurs destinations. L'ampleur de ce mouvement par chemin de fer n'a jamais été égalée par les chemins de fer des États-Unis ni d'ailleurs. C'est un phénomène canadien unique. L'immigration américaine est souvent associée aux « convois de chariots » qui ont voyagé vers l'Ouest, alors qu'au Canada, on se souvient du train d'immigration et des voitures de colonisation.

**Statement of Total Immigration to Canada, Showing Destination by Provinces  
From July 1, 1900, to March 31, 1919**

		Mari- time Prov- inces	Quebec	Ontario	Mani- toba	Saskat- chewan	Alberta	British Colum- bia and Yukon Ty. .	Not shown	Totals
Fiscal year ended June 30,	1901	2,144	10,216	6,208	11,254	14,160		2,600	2,567	49,149
“ “	1902	2,312	8,817	9,798	17,422	22,199		3,483	3,348	67,379
“ “	1903	5,821	17,040	14,854	39,535	43,898		5,378	1,838	128,364
“ “	1904	5,448	20,222	21,266	34,911	40,397		6,994	1,093	130,331
“ “	1905	4,128	23,666	35,811	35,387	39,289		6,008	1,977	146,266
“ “	1906	6,381	25,212	52,746	35,648	28,728	26,177	12,406	1,766	189,064
Nine months ended Mar. 31,	1907	6,510	18,319	32,654	20,273	15,307	17,559	13,650	395	124,667
Fiscal year ended March 31,	1908	10,360	44,157	75,133	39,789	30,590	31,477	30,768	195	262,469
“ “	1909	6,517	19,733	29,265	19,702	22,146	27,651	21,862	32	146,908
“ “	1910	10,644	28,524	46,129	21,049	29,218	42,509	30,721	.....	208,794
“ “	1911	13,236	42,914	80,035	34,653	40,763	44,782	54,701	.....	311,084
“ “	1912	15,973	50,602	100,227	43,477	46,158	45,957	51,843	.....	354,237
“ “	1913	19,806	64,835	122,798	43,813	45,147	48,073	57,960	.....	402,432
“ “	1914	16,730	80,368	123,792	41,640	40,999	43,741	37,608	.....	384,878
“ “	1915	11,104	31,053	44,873	13,196	16,173	18,263	10,127	.....	144,789
“ “	1916	5,981	8,274	14,743	3,487	6,001	7,215	2,836	.....	48,537
“ “	1917	5,710	10,930	26,078	5,247	9,874	12,418	5,117	.....	75,374
“ “	1918	5,247	9,059	23,754	6,252	12,382	16,821	5,559	.....	79,074
“ “	.....	3,860	6,772	13,826	4,862	8,552	11,640	8,190	.....	57,702
Totals.....		157,912	520,713	873,990	471,597	906,264		367,811	13,211	3,311,498



CP 1202 is photographed at the Pullman Company in Chicago April 12, 1905. The specifications and drawings for this car would be used for a large order of similar cars built by the Pullman Company in Chicago in 1905. (Collection of the author).

*La voiture 1202 du CP est photographiée le 12 avril 1905 à la société Pullman de Chicago. Les spécifications et les dessins de cette voiture seront utilisés pour une commande importante de voitures similaires construites par la société Pullman à Chicago en 1905. (Collection de l'auteur).*

Two other cars ordered a year earlier as 14 section Tourist Sleeping cars were changed on September 21, 1904 part way through construction to colonist sleeping cars and numbered 1200 and 1203. These two cars would also be delivered complete in April 1905, making 1201 and 1202 the prototypes for this second generation of colonist sleeping car. The first generation of this type of sleeping car were built between 1884 and 1892. Shorter in length, they contained only 14 or 16 sections and open end platforms.

On completion, CP 1202 was shipped immediately to Chicago to the Pullman Company where an order for 20 Colonist Sleeping cars, CP 1229 to 1248 were copied and built to Canadian Pacific design and specifications and completed at around the same time in 1905.

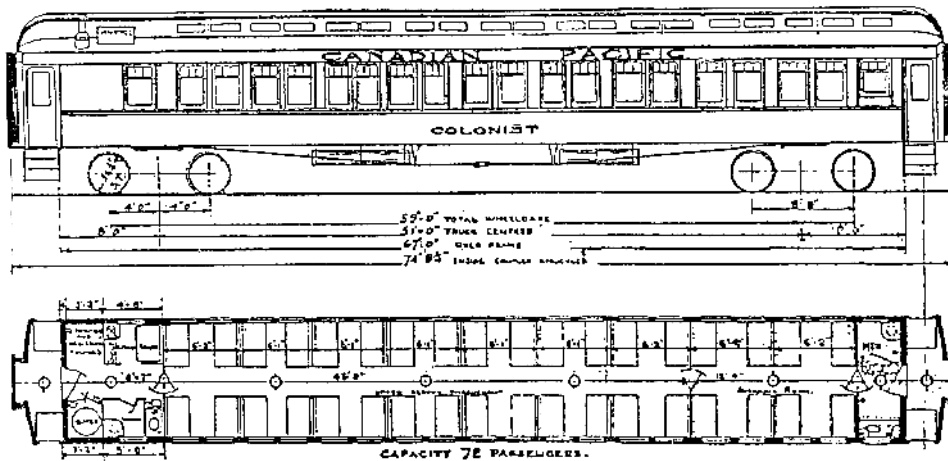
The exterior design and style for these cars was originally developed by William Apps, Master Car Builder for the CPR from December 1895 to July 1901. His cars were designed to match a standard architectural look distinctive to Canadian Pacific passenger car rolling stock constructed after 1897, and these colonist cars were then built under the direction of his successor William Fowler CPR Master Car Builder, from July 1901 to July 1909. The outstanding feature was the three piece beveled glass in the upper transoms in the widows. This class of wooden sleeping car marked the second of three generations of colonist sleeping cars unique to Canadian Pacific and built between

La voiture du CPR 1202 est livrée le 7 avril 1905 en tant que wagon-lit de colonisation tout-en- bois de 18 sections, l'une des deux commandées le 15 septembre 1904. Les voitures ont été construites par les charpentiers et artisans des ateliers Angus du Canadien Pacifique à Montréal, au Québec, qui eux-mêmes avaient immigré au Canada.

Deux autres voitures commandées un an plus tôt en tant que wagons-lits touristiques de 14 sections sont modifiées le 21 septembre 1904, en cours de construction, pour devenir des wagons-lits pour colons numérotés 1200 et 1203. Ces deux wagons, également livrés complets en avril 1905, les 1201 et 1202 deviennent les prototypes de cette deuxième génération de wagon-lit de colonisation. La première génération de ce type de voiture-lit avait été construite entre 1884 et 1892. Plus courtes, ces voitures ne comportaient que 14 ou 16 sections et avaient des plates-formes à extrémité ouverte.

Une fois terminée, la CP 1202 est expédiée immédiatement à la société Pullman à Chicago, où 20 wagons-lits de colonisation, les CP 1229 à 1248, ont été commandés. Ils y seront copiés et construits conformément au modèle et aux spécifications du Canadien Pacifique et achevés à peu près au même moment en 1905.

Le design extérieur et le style de ces voitures sont développés à l'origine par William Apps, maître constructeur de voitures pour le Canadien Pacifique de



Floor plan and side elevation of colonist sleeping cars built between 1905 and 1912. Car length end sill to end sill was 67 feet, but over couplers more than 74 feet in length. The designation of “Colonist” on the outside of the cars was discontinued 1911-12. (Collection of the author).

*Plan et élévation latérale des voitures-lits de colonisation construites entre 1905 et 1912. La longueur hors tout de la caisse est de 20,4 m (67 pieds), mais de 22,56 m (74 pieds) avec les attelages. L'inscription «Colonist» à l'extérieur des voitures est abandonnée en 1911-1912. (Collection de l'auteur).*

1905 and 1912. The interior design and layout of these cars would be developed by Fowler. The car bodies were 67 feet in length (end sill to end sill) and rode on two sets of four wheel trucks, known as composite trucks. The cars were built with wide vestibules at each end, standard since 1897 and could seat a maximum of 56 persons in the main room and 16 in the smoking room, for a total capacity of 72 persons.

Between 1905 and 1912, a total of 135 colonist sleeping cars of this new design were constructed by both Canadian Pacific and the Pullman Company. In the 1920's around 200 wooden standard sleeping cars and dining cars were converted to Colonist sleepers of similar design. Adding to this number were a series of wooden Tourist sleeping cars also converted to colonist service. The next or third generation of colonist car would be of steel construction, built in two separate orders in 1914 and 1924. Canadian Pacific would build its last all-wooden passenger cars in December 1913. All later cars were then built of steel frame and body.

Car 1202 was renumbered to 2502 in December 1910 and spent the first 26 years of life in revenue passenger service, operating between April 1905 and June 1931, when converted to boarding car service. In work or boarding car service it lasted until 1962 when stored at Ogden Shops awaiting disposition. In 1964 it was donated and transferred to the Park.

In revenue service these cars carried new settlers from the eastern gateway ports of Quebec City, Quebec; Halifax, Nova Scotia; and West Saint John, New Brunswick. In each port the Canadian Government established

décembre 1895 à juillet 1901. Ses voitures sont conçues pour correspondre au look standard du matériel roulant de voitures de tourisme du Canadien Pacifique construites après 1897; ces voitures de colonisation sont ensuite construites sous la direction de son successeur, William Fowler, constructeur principal des voitures du CP de juillet 1901 à juillet 1909. Les trois parties en verre biseauté dans la partie supérieure des fenêtres en constituent l'élément caractéristique. Cette classe de voitures-lits en bois constitue la deuxième des trois générations de voitures-lits coloniales propres au Canadien Pacifique et

construites entre 1905 et 1912. La conception intérieure et la disposition de ces voitures sont élaborées par Fowler. La carrosserie mesure 20,42 m (67 pieds) de long hors tout, montée sur deux bogies à deux essieux appelés bogies composites. Les voitures sont construites avec de larges vestibules à chaque extrémité, le standard depuis 1897, et peuvent accueillir un maximum de 56 personnes dans la pièce principale et 16 dans le fumoir, pour une capacité totale de 72 personnes.

Entre 1905 et 1912, le Canadien Pacifique et la Pullman Company construisent 135 voitures-lits pour la colonisation selon cette nouvelle conception. Dans les années 1920, environ 200 voitures-lits et voitures-restaurants en bois sont converties en voitures-lits de colonisation de conception similaire. À ce nombre s'ajoute une série de voitures-lits de tourisme en bois, également converties pour le service de colonisation. La prochaine et troisième génération de voitures de colonisation sera en acier, construite en deux commandes distinctes en 1914 et 1924. Le Canadien Pacifique construira ses dernières voitures de tourisme entièrement en bois en décembre 1913. Toutes les voitures construites ultérieurement seront en acier, caisse et châssis.

La voiture 1202 est renumérotée 2502 en décembre 1910 et passe les 26 premières années de son existence dans le service passagers entre avril 1905 et juin 1931, année où elle est convertie en voiture de cantonnement. Elle restera en service passager ou comme voiture de cantonnement jusqu'en 1962, moment où elle est remise dans les ateliers d'Ogden pour disposition

immigration sheds as points of entry. Other gateways were located in Vancouver, and still later Montreal. Winnipeg had a large centre where immigrants would find temporary lodging having arrived from the east and/or the US while another immigration building was located in Calgary for those arriving from the Pacific North-West of the USA. Car 1202 was used for westward colonist trains departing from Quebec City in the summer months and from West Saint John in the winter months. During winter the St. Lawrence River was blocked with ice, closing both ports in Montreal and Quebec.

Destination points for immigrants were settlements and homesteads in Manitoba, in the North West Territories, which on September 1, 1905 became the provinces of Saskatchewan and Alberta, and in British Columbia. One such destination in Alberta was the colony at Nightingale, a location of one of the CPR's several 'Ready Made Farms' established just east of Calgary.

The special CPR colonist or immigration trains met the new Canadians from Europe at dock side at Quebec, (Louise Basin) 1884-1930, then Wolf's Cove 1930-1966; at Halifax Pier 2 1890-1917 and at West Saint John, NB 1890-1966. Colonist cars of the Intercolonial Railway met the new comers at Halifax and Grand Trunk trains at Levis across from Quebec. Later these two railways, along with the Canadian Northern and Grand Trunk Pacific Railways, also colonist car owners, would all become government Canadian National Railways. During the early 1930's CP ships would use Halifax Pier 21 for a few years after a great fire on June 22, 1931 destroyed the sheds, docks and several colonist sleeping cars in West Saint John.

During the era 1886 to 1941 the cars met others arriving from Asian countries at Vancouver, BC for those migrating eastward to Toronto and other Canadian centres and in many cases US destinations. However, many of these immigrants were levied a head tax by the Canadian government until 1923.

Of the several immigration sheds which served as gateways to this country, only the disembarkation shed at Halifax, the famous Pier 21, constructed in 1928, remains today. It is preserved as a National Historic site in tribute to all those who came to Canada.

Colonist sleeping car 1202 remains one of only two wooden colonist cars which served as a link between such gateways and the destinations of the new Canadians, from the 1850's until the end of the steamship and rail immigration period around 1971. Both cars are basically intact. The second is sister car CPR "2514" originally CP 1214 which resides at Squamish, BC, but is missing some of its interior and waiting funding to complete its full restoration.

From the time of the first through passenger train to and from the West coast in 1886, at least one daily trans-

future. En 1964, elle est donnée et transférée au parc.

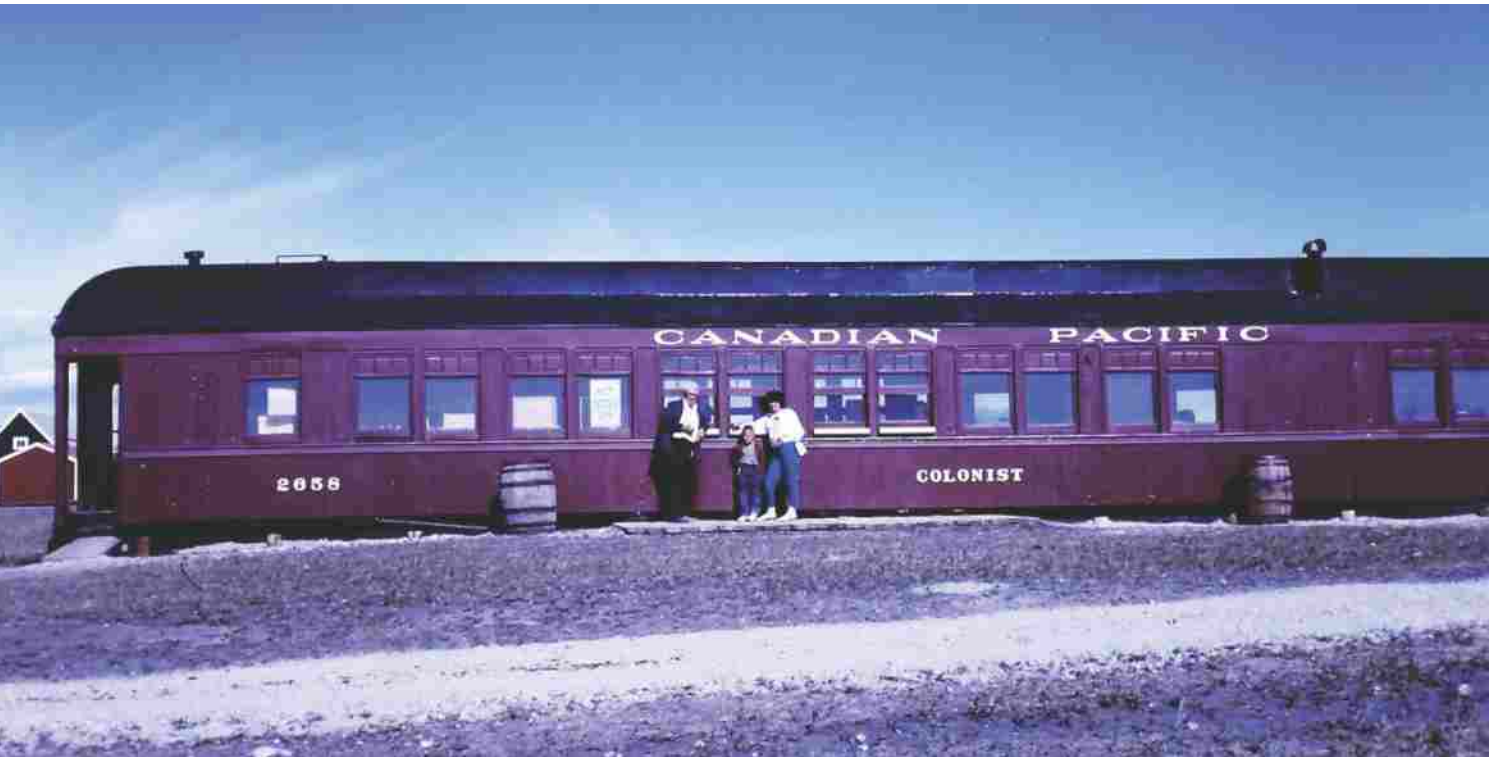
En service commercial, ces wagons transportent de nouveaux colons des ports d'entrée de l'est de la ville de Québec au Québec, Halifax en Nouvelle-Écosse et West Saint John au Nouveau-Brunswick. Dans chaque port, le gouvernement canadien a établi des centres d'immigration comme points d'entrée. Les autres points se trouvent à Vancouver et encore plus tard à Montréal. Winnipeg est alors un grand centre où les immigrants trouvent un logement temporaire en provenance de l'est et / ou des États-Unis, tandis qu'un autre bâtiment de l'immigration est situé à Calgary pour ceux qui arrivent du nord-ouest des États-Unis, près du Pacifique. La voiture 1202 est utilisée pour les trains coloniaux en direction ouest partant de Québec en été et de West Saint John en hiver. En hiver, le fleuve Saint-Laurent est bloqué par les glaces, fermant les deux ports de Montréal et de Québec.

Les points de destination pour les immigrants sont les colonies et les fermes au Manitoba, dans les Territoires du Nord-Ouest, qui deviennent le 1er septembre 1905, les provinces de la Saskatchewan et de l'Alberta et en Colombie-Britannique. L'une des destinations de ce type en Alberta est la colonie de Nightingale, située dans l'une des nombreuses « Ready Made Farms » du CP établies juste à l'est de Calgary.

Les trains spéciaux de colonisation ou d'immigration du Canadien Pacifique embarquent les nouveaux Canadiens d'Europe au quai du Bassin Louise à Québec entre 1884 et 1930, puis à l'Anse au Foulon (Wolf's Cove) entre 1930 et 1966; au quai 2 de Halifax entre 1890 et 1917 et à West Saint John, Nouveau-Brunswick entre 1890 et 1966. Les wagons coloniaux du chemin de fer Intercolonial embarquent les nouveaux arrivants à Halifax et les trains du Grand Tronc à Lévis en face de Québec. Plus tard, ces deux chemins de fer, ainsi que les chemins de fer Canadian Northern et Grand Tronc, également propriétaires de wagons de colonisation, deviendront tous parties de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada. Au début des années 1930, les navires du CP utilisent le Quai 21 à Halifax pendant quelques années après le grand incendie du 22 juin 1931 qui a détruit les hangars, les quais et plusieurs voitures de colonisation stationnées à West Saint John.

Au cours de la période allant de 1886 à 1941, les voitures transportent d'autres arrivants en provenance de pays asiatiques à Vancouver, en Colombie-Britannique, qui migrent vers l'est et se dirigent vers Toronto et d'autres centres canadiens et, souvent, vers des destinations américaines. Cependant, bon nombre de ces immigrants sont taxés par le gouvernement canadien jusqu'en 1923.

Parmi les nombreux hangars d'immigration qui ont servi de portes d'entrée à ce pays, seul le hangar de débarquement à Halifax, le fameux Quai 21, construit en



The Colonist car at the Park in 1965 with the number 2658 as delivered from CPR's Ogden shops. The car had arrived painted in CPR standard Tuscan red. (Collection of the author).

*La voiture de colonisation au Parc en 1965 avec le numéro 2658 telle que livrée par les ateliers Ogden du CP. La voiture est arrivée peinte en rouge toscan standard du CP. (Collection de l'auteur).*

continental passenger train and a number of other inter-city trains out of Montreal had a colonist sleeping car in its make-up until discontinued in 1957.

Arriving at the Park in the summer of 1964, the car had been painted in CPR standard Tuscan red and numbered CP 2658. However there were no seats or lower berths, only the upper berths were somewhat intact. Little work had been done to weather proof or fully repair the retired 59 year old car and it would remain outside in the elements for another 28 years until 1993.

A small number of similar cars had been reviewed at Ogden the year previous to 1964 and the best of the cars was selected; that car was CP 2658 built in 1912. But the car at the time was unmarked with its number painted over in a coat of paint, standard practice on cars retired in those days. It's probable during the switching move another car had been pulled from the line before repainting Tuscan, and for some 51 years it was always thought to be CP 2658, until work began in March 2016.

While outside, the car was used until 1971 as a concession stand selling hot dogs and ice cream through its windows. That year its four wheel trucks were exchanged with another car at the park for a short time for what purpose it was not recorded.

1928, subsiste aujourd'hui. Il est préservé en tant que lieu historique national en hommage à tous ceux qui sont venus au Canada.

Le wagon-lit de colonisation 1202 reste l'un des deux seuls wagons coloniaux en bois ayant servi de lien entre ces ports et les destinations des nouveaux Canadiens, à partir des années 1850 et jusqu'à la fin de la période d'immigration par bateaux à vapeur et par trains, vers 1971. Les deux wagons sont pratiquement intacts. Le deuxième est la voiture sœur CPR 2514, à l'origine CP 1214, qui demeure à Squamish, en Colombie-Britannique; il manque une partie de son aménagement intérieur et on attend des fonds pour en terminer la restauration complète.

Depuis le premier train de voyageurs en provenance et à destination de la côte ouest en 1886, au moins un train de passagers transcontinental quotidien et plusieurs autres trains interurbains à partir de Montréal comptaient un wagon-lit pour colons jusqu'à leur interruption en 1957.

Arrivée au Parc à l'été 1964, la voiture avait été peinte en rouge toscan standard du CP et numérotée CP 2658. Cependant, il n'y avait ni sièges ni couchettes inférieures, seules les couchettes supérieures étaient à peu près intactes. Peu de travail avait été fait pour résister aux





Car 2658 for a time used as a concession stand is seen sitting on temporary six wheel trucks from the former Morrissey, Fernie & Michel Railway day coach No 60 which had been retired and scrapped in 1971 due to a major incident. (Collection of the author).

*La voiture 2658 pendant un temps utilisée comme stand de concession est vue ici posée sur des bogies temporaires à trois essieux de l'ancienne voiture coach No 60 du Morrissey, Fernie & Michel qui l'avait remise puis mise au rebut en 1971 en raison d'un incident majeur. (Collection de l'auteur).*

Interior of the car fitted up and featured in sequences of the CBC television documentary series the "National Dream" in 1973. Water damage to the interior roof and upper berths which occurred between 1965 and 1973 can be seen in this photo. A few of the windows in the upper deck sash of the clerestory were replaced with a coloured plastic. (Collection of the author).

*Intérieur de la voiture aménagé et présenté dans des séquences de la série de documentaires télévisée CBC « National Dream » en 1973. Les dégâts causés par l'eau au toit intérieur et aux couchettes supérieures, survenus entre 1965 et 1973, sont visibles sur cette photo. Quelques-unes des fenêtres de la claire-voie supérieure ont été remplacées par un plastique coloré. (Collection de l'auteur).*



In 1973 the car was given a quick refit and used in the filming of the CBC television production the “National Dream”. The interior was hastily restored to look like a colonist car and a number of short cuts were used. Make-shift seats were installed, plywood walls extended and a plastic material used to replace missing glass in some of the windows. Some of the structural wood was removed which later affected the strength of the car. The exterior wood on the car was sand blasted, also having a negative effect on the sides even though it had again been repainted a mineral brown colour.

Early in the restoration as the leather seats in the smoking area were removed none of the car numbers found marked on the underside matched with 2658. As the doors and windows were removed a review of the numbers stamped on the tops showed only the numbers 1202 and 2502, with no match to 2658. Once the end doors were removed it was suggested the paint be removed chemically, and found under the layers of paint and in gold leaf was the number 2502. Later a small metal plate was found on the car with the car numbers and dates of shopping confirming beyond any doubt the car was 2502, originally 1202. With the clean up the cars trucks, the work

éléments ou réparer complètement la voiture à la retraite, âgée de 59 ans, qui est restée à l'extérieur dans les intempéries pendant encore 28 ans jusqu'en 1993.

Un petit nombre de voitures similaires avaient été examinées à Ogden l'année précédant 1964 et la meilleure des voitures avait été sélectionnée. Il s'agissait de la CP 2658 construite en 1912. Mais à l'époque, le numéro de la voiture avait été recouvert de peinture, pratique habituelle à l'égard des voitures abandonnées à cette époque. Il est probable que lors du changement de véhicule, une autre voiture avait été retirée de la chaîne avant d'être repeinte rouge Toscan. Pendant près de 51 ans, on a toujours pensé qu'il s'agissait de la CP 2658, jusqu'au début des travaux, en mars 2016.

À l'extérieur, la voiture est utilisée jusqu'en 1971 comme stand pour vendre des hot-dogs et des glaces à travers ses fenêtres. Cette année-là, ses bogies à deux essieux sont échangés avec ceux d'une autre voiture du parc pendant une courte période, raison pour laquelle cela n'a pas été enregistré.

En 1973, la voiture est rapidement remise en état et utilisée dans le tournage de la production télévisée de la CBC, « National Dream ». L'intérieur est restauré à la hâte

pour ressembler à une voiture de colonisation et plusieurs raccourcis sont utilisés. Des sièges de fortune sont installés, les murs en contreplaqué sont rallongés et du plastique est utilisé pour remplacer les vitres manquantes dans certaines des fenêtres. Une partie du bois de structure est enlevée, ce qui a ensuite affecté la résistance de la voiture. Le bois extérieur de la voiture est sablé, ce qui a également eu un effet négatif sur les côtés, même s'il a de nouveau été repeint en brun minéral.

Au début de la restauration, lorsque les sièges en cuir de la zone fumeurs sont retirés, aucun des numéros de voiture trouvés marqués sur le dessous ne correspondait à 2658. Lorsque les portes et les fenêtres sont enlevées, un examen des numéros estampés sur les dessus ne montre que les numéros 1202 et 2502, sans correspondance



The car was relocated from the car shop where it had been since 1993 to the roundhouse where restoration work began. The car was so unstable strapping had to be used to keep the car together during the short move. While in the car shop a 2x10 had been placed at the letter board and supported to the wall of the shop to stop the car from leaning too far to one side. (Collection of the author).

*La voiture a été transférée de l'atelier où elle se trouvait depuis 1993 à la rotonde où les travaux de restauration ont commencé. La voiture était tellement instable que des courroies ont dû être utilisées pour la maintenir en place pendant le bref déplacement. Dans l'atelier, un 2x10 avait été placé sur le tableau et appuyé contre le mur de l'atelier pour empêcher la voiture de pencher trop loin sur le côté. (Collection de l'auteur).*



Gold leaf numbers with a thin black border outline was found above one of the end doors after several layers of paint had been carefully removed. At the opposite end the same number was found on the door itself. This view shows the large number of roof rafters that had to be replaced in kind. (Collection of the author).

*Des numéros en feuille d'or avec une fine bordure noire sont trouvés au-dessus d'une des portes après que plusieurs couches de peinture aient été soigneusement retirées. À l'extrémité opposée, le même numéro est retrouvé sur la porte elle-même. Cette vue montre le grand nombre de chevrons de toit à remplacer à l'identique. (Collection de l'auteur).*

Rotten wood was found under the tattered canvas covering on the roof. Also found in the roof were a number of bird nests long vacated by the homesteaders. Dry rot was found throughout the entire roof and car body structure. (Collection of the author).

*Du bois pourri a été retrouvé sous la toile déchirée recouvrant le toit. On a également trouvé sur le toit un certain nombre de nids d'oiseaux abandonnés depuis longtemps par leurs occupants. La pourriture sèche a été trouvée dans tout le toit et la structure de la voiture. (Collection de l'auteur).*





With the canvas and roof boards removed the damage from rot can be seen to the roof rafters. More than 50% required replacing. Assistance from drawings and sketches made by members of the West Coast Railway Museum on their car '2514' greatly helped in restoring the roof structure of this car. (Collection of the author).

*La toile et les planches de toit enlevées, on peut voir les dommages causés par la pourriture sur les chevrons du toit. Plus de 50 % doivent être remplacés. L'assistance fournie par les dessins et les croquis réalisés par les membres du West Coast Railway Museum sur leur voiture 2514 a grandement aidé à restaurer la structure du toit de cette voiture. (Collection de l'auteur).*

Heavy water damage was found throughout the interior and upper berth sections. Most of the missing brass fittings were duplicated by Adlake, a company famous for making parts for private railcars in the United States. (Collection of the author).

*De gros dégâts d'eau ont été constatés dans les sections intérieure et supérieure des couchettes. La plupart des raccords en laiton manquants ont été reproduits par Adlake, une entreprise réputée pour la fabrication de pièces pour voitures privées aux États-Unis. (Collection de l'auteur).*



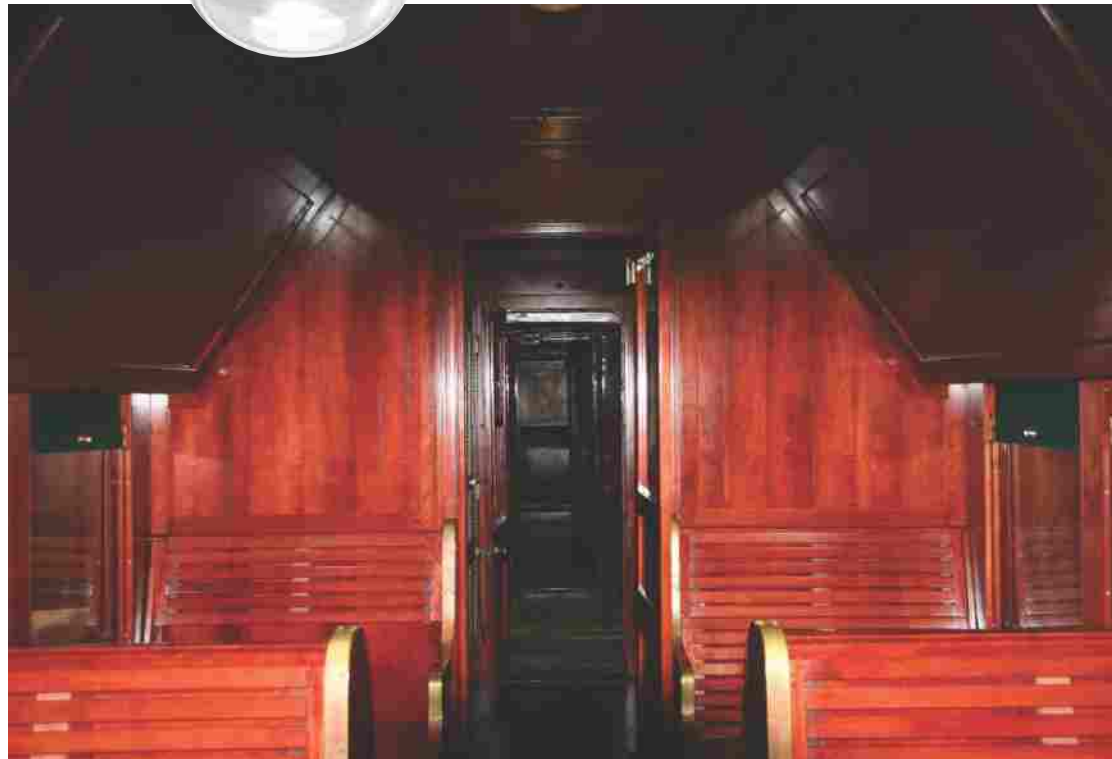
The interior gas ceiling lamps were reproduced in kind through digital photography, 3D imaging and computer-aided design and manufacturing. The image was copied from a hi-resolution black and white photograph of the interior of one of the cars that had been photographed in 1905. (Collection of the author).



*Les plafonniers à gaz intérieurs ont été reproduits à l'identique grâce à la photographie numérique, à l'imagerie 3D, à la conception et à la fabrication assistées par ordinateur. L'image a été copiée à partir d'une photographie haute résolution en noir et blanc de l'intérieur d'une des voitures prise en 1905. (Collection de l'auteur)*

The finished interior shows the simple wood work within. The bottom picture is of a lower berth formed from folding down the wooden seats. Typical of Colonist cars no bedding was provided. It was up to the passenger to purchase a mattress, bed cloths and berth curtains all sold by the railway at points of origin and places such as North Bay, Fort William and Winnipeg. Unlike tourist and standard sleeping cars, no porter was provided, allowing the passenger a much lower cost in transportation. A small kitchen with stove and oven is located at one end of the car. (Collection of the author).

*L'intérieur fini montre le travail simple du bois à l'intérieur. La photo du bas montre une couchette inférieure formée en rabattant les sièges en bois. Typiquement dans les voitures de colonisation, aucune literie n'était fournie. Il incombait au passager d'acheter un matelas, des draps et des rideaux de couchette, tous vendus par la compagnie de chemin de fer aux points de départ et à des endroits tels que North Bay, Fort William et Winnipeg. Contrairement aux voitures de tourisme et aux voitures-lits classiques, aucun porteur n'était fourni, ce qui offrait au passager un coût de transport beaucoup plus bas. Une petite cuisine avec cuisinière et four est située à une extrémité de la voiture. (Collection de l'auteur).*



service number CP 407922 was found, again confirming the cars history.

Work will continue over the winter months (2018-2019) completing small details not done in order to meet the deadline of the Railway Days events on the weekend of September 22-23, 2018. Small black pin striping will be added under the belt rail and around window frames as specified and the correct stencilling to the exterior will be completed. The mahogany doors etc. in the vestibules will also be installed.

In all a restoration well done and as authentic as possible keeping the historical content as close to original as could be managed with today's materials, with all work being documented.

avec 2658. Une fois que les portes d'extrémité sont enlevées, on suggère de retirer la peinture chimiquement et on retrouve sous les couches de peinture, en feuille d'or, le numéro 2502. Plus tard, une petite plaque de métal est trouvée sur la voiture avec les numéros et les dates d'achat, confirmant sans aucun doute que la voiture est bien la 2502, à l'origine la 1202. Après le nettoyage des bogies, le numéro de bon de travail CP 407922 est trouvé, attestant à nouveau de l'historique de la voiture.

Les travaux se poursuivront au cours des mois d'hiver (2018-2019). Les petits détails n'ont pas été complétés afin de respecter l'échéance fixée pour les Journées du chemin de fer la fin de semaine des 22 et 23 septembre 2018. De petites bandes noires seront ajoutées sous la bande de ceinture et autour des cadres de fenêtre, comme spécifié, et le marquage exact sur l'extérieur sera effectué. Les portes en acajou, etc. des vestibules seront également installées.

Dans l'ensemble, une restauration bien faite et aussi authentique qu'il est possible de faire avec les matériaux d'aujourd'hui et en documentant tous les travaux.



(Collection of the author) / (Collection de l'auteur).

## History of Pay Cars on the Canadian Pacific Railway Part 2 - 1886 to 1898.

By Douglas R. Phillips

French translation: Jean-Maurice Boissard

*Part 1 of this article appeared in the March - April 2018 issue No. 583.*

### The Fifth Pay car: No 27 (1st) (1886-1888)

Another second hand 'Second Class' day coach 27 was converted to a pay car at the CPR Hochelaga shops in Montreal May 1886. It became paymasters car 27 for eastern territories, using the fittings removed from former pay car 137. This car was removed from pay service two years later in October 1888 and replaced by car 1.

As with pay car 26 it is one of two pay cars used on CPR lines east of the Lakehead. It appears to have worked on the Quebec Division and the Atlantic section, the identity of one of the paymaster's in charge was a Mr. Dodsworth.

Again there are no known drawings, descriptions or identifiable photographs of car 27 to have been found.

Removed from service October 1888 the car was relegated to use as an oil storage shed at Mile End yard near Montreal. Lettering and numbers reported painted out August 1895. The subsequent disposition is unknown. The fittings were used to supply second pay car 27.

#### Some Documentation:

F.R.F. Brown (CPR Mechanical Superintendent, Montreal) to T. G. Shaughnessy (CPR Assistant General Manager, Montreal), June 3, 1886:

*Second Class coach No 27 has been fitted up as Pay Car in place of van 137. I shall require your approval before entering this change in Rolling Stock Register as per yours of November 1884.*

T. G. Shaughnessy to F. R. F. Brown Jun15, 1886:

*Previous to receipt of yours of June 3 no authority had been given to change second class coach No. 27 into pay car. Mr. Whyte<sup>6</sup> explained the matter to me today, however, and it will be in order to make the change.*

J. Higginson (CPR Master Car Builder, Montreal) to T. G. Shaughnessy, July 31, 1888:

*Pay car No. 27 – used by Paymaster Dodsworth – can not run anymore, as it is not safe.*

T. G. Shaughnessy to T. A. Mackinnon (General

## L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique 2<sup>e</sup> partie - 1886 à 1898.

Par Douglas R. Phillips

Version française : Jean-Maurice Boissard

*La 1<sup>re</sup> partie de cet article a paru dans le numéro 583 (Mars-avril 2018).*

### La cinquième voiture de la paye : No 27 (1re) (1886-1888)

Une autre voiture coach de seconde classe, la No 27, est convertie en voiture de la paye en utilisant les accessoires retirés de l'ancienne voiture No 137 dans les ateliers Hochelaga du CPR à Montréal, en mai 1886. Elle devient la voiture de la paye No 27 pour la région Est. Cette voiture est retirée du service de la paye deux ans plus tard, en octobre 1888, et remplacée par la voiture No 1.

Avec la No 26, elle est l'une des deux voitures de la paye utilisées sur les lignes du CPR à l'est de Thunder Bay et semble avoir circulé dans la division du Québec et de l'Atlantique, l'identité d'un des agents payeurs étant M. Dodsworth.

Encore une fois, il n'y a pas de dessins connus, de descriptions ou de photographies identifiables de la voiture No 27.

Retirée du service en octobre 1888, la voiture est déclassée pour servir d'abri à réservoir d'huile au triage de Mile End, près de Montréal. Le lettrage et les chiffres ont été effacés en août 1895. On ignore ce qu'elle est devenue par la suite. Ses équipements seront réutilisés pour la deuxième voiture de la paye No 27.

#### Quelques documents :

F.R.F. Brown (surintendant mécanique du CPR, Montréal) à T. G. Shaughnessy (directeur général adjoint du CPR, Montréal), le 3 juin 1886.

*La voiture de seconde classe No 27 a été aménagée en voiture de la paye à la place du fourgon No 137. J'aurai besoin de votre approbation avant d'inscrire ce changement dans le registre du matériel roulant selon votre note de novembre 1884.*

T. G. Shaughnessy à F. R. F. Brown, 15 juin 1886.

*Avant la réception de votre note du 3 juin, aucune autorisation n'avait été donnée pour remplacer la voiture de seconde classe No 27 comme voiture de la paye. M. Whyte<sup>6</sup> m'a cependant expliqué le cas aujourd'hui, et le changement peut être effectué.*

<sup>6</sup>. William Whyte, General Superintendent, CPREastern Division.

<sup>6</sup>. William Whyte, surintendant général, Division de l'Est du CPR.

Superintendent, CPR Ontario and Atlantic Division, August 6, 1888:

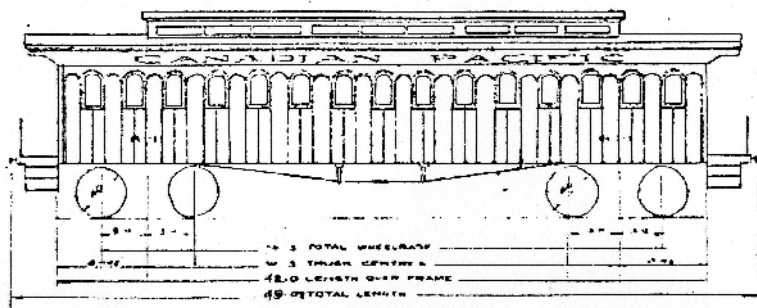
*Is it necessary for him to have a car?*

T. A. Mackinnon to T. G. Shaughnessy, August 7, 1888:

*Yes. I don't see how he can get along without one until the system of paying is changed which should be difficult owing to many small stations & c. on Quebec Division and Atlantic section.*

T. G. Shaughnessy to T. A. Mackinnon, August 23, 1888:

*This car should not be allowed in trains.*



Second Class day coaches 26, 27 and 28 were all acquired from the Old Colony Railway in 1881 and the value of each car at time of purchase was \$250. Each car 'may' have been similar in appearance. The batten and paneled siding and style of clerestory roof date from the 1860s. CPR Folio plan, collection of Douglas R. Phillips.

*Les voitures coach de seconde classe Nos 26, 27 et 28 ont toutes été acquises de l'Old Colony Railway en 1881 et la valeur de chaque voiture au moment de l'achat était de 250 \$. Chaque voiture « peut » avoir été similaire en apparence. Le parement en lattes et lambris et le style de toit à claire-voie datent des années 1860. Plan Folio CPR, collection de Douglas R. Phillips.*

### The Sixth Pay car: No '68' (1886-1890)

Former Canadian Pacific Railway 'First Class' day coach 68, purchased by the CPR in June 1882 from William Collier, an equipment broker in New Jersey, for \$1500. Originally West Jersey Railroad coach No 13, the age and builder were not recorded. Upon receipt the car was given light repairs and re-lettered CPR 68 at the Cobourg Car Works in Cobourg, Ontario. Transferred to the Western Division in 1882. Re-designated 'Second Class' coach 68 at Winnipeg June 9, 1884. The car is transferred to the Pacific Division late in 1885 then converted in September 1886 to paymaster's car 68 at Vancouver for the Pacific Division. Withdrawn from pay car service in the fall of 1890 it was replaced by car 216. Car 68 was retired November 1890 and removed from its trucks, location unknown, suggesting the car body may have been used for a storage shed or some other purpose. There is no record of disposition.

No drawings or identifiable photographs of car 68 have been found.

*Some Documentation:*

H. Abbott (General Superintendent CPR Pacific Division, Port Moody) to T. G. Shaughnessy (CPR Assistant General Manager, Montreal), September 22, 1886:

J. Higginson (Maître constructeur du CPR, Montréal) à T. G. Shaughnessy, 31 juillet 1888.

*La voiture de la paye No 27 - utilisée par l'agent payeur Dodsworth - ne peut plus circuler, car elle n'est pas sécuritaire.*

T. G. Shaughnessy à T. A. Mackinnon (surintendant général, CPR Ontario et Division de l'Atlantique), 6 août 1888.

*Est-il nécessaire pour lui d'avoir une voiture?*

T. A. Mackinnon à T. G. Shaughnessy, 7 août 1888.

*Oui. Je ne vois pas comment il peut s'en passer jusqu'à ce que le système de paiement soit changé, ce qui devrait être difficile en raison des nombreuses petites gares, etc. dans la division du Québec et de l'Atlantique.*

T. G. Shaughnessy à T. A. Mackinnon, 23 août 1888.

*Cette voiture ne doit pas être autorisée dans les trains.*

### La sixième voiture de la paye : No 68 (1886-1890)

Ancienne voiture coach de première classe du Canadien Pacifique, la No 68, est achetée par le CPR en juin 1882 à William Collier, un courtier en équipement du New Jersey, pour 1 500 \$. À l'origine, voiture No 13 du West Jersey Railroad, son âge et son constructeur sont inconnus. À la réception, la voiture reçoit des réparations légères et est renumérotée CPR No 68 aux ateliers de Cobourg Car Works, à Cobourg, en Ontario. Transférée à la division de l'Ouest en 1882, elle est renommée voiture de deuxième classe No 68 à Winnipeg le 9 juin 1884. La voiture est transférée à la division du Pacifique à la fin de 1885 puis convertie en septembre 1886 comme voiture de la paye No 68 à Vancouver pour la Division du Pacifique. Retirée du service de la paye à l'automne de 1890, elle est remplacée par la voiture No 216. La voiture No 68 est retirée en novembre 1890 et ses boggies enlevés, dans un endroit inconnu, suggérant que sa caisse pourrait avoir été utilisée comme hangar de stockage ou à d'autres fins. On ne sait pas comment elle a fini.

On n'a pas de dessins ni de photographies identifiables de la voiture No 68.

*Quelques documents :*



*I do not know whether you are aware of it, but it frequently happens that we get old Western Division first class cars on the express train, in fact almost all the cars we get on that train are of that class.*

*I wish also to call your attention to the fact that we very often have old Western Division sleepers sent us, with cast iron wheels under them, which I think a very objectionable feature on this dangerous portion of the road. If it is necessary that these cars should be put on the through express trains, I venture to suggest that they should have the proper standard passenger car wheels<sup>7</sup> put under them.*

*I omitted to notify you that I proposed to change the old first class car 68 which was sent down here last autumn, into a pay car, as it is really not fit for anything else. I presume, however, I should have informed you of my intention before carrying it out, and will do so before altering any other cars.*

T. G. Shaughnessy to R. F. R. Brown, September 24, 1886:

*Mr. Abbott notifies me that Second Class car No. 68 has been converted into a Pay car for the Pacific Division.*

#### **The Seventh Pay Car: No 27 (2nd) (1888-1893), 40 (1893-1896)**

This car was converted from Photographer's car No 1 in 1888 to the second pay car No 27.

J. Higginson (CPR Master Car Builder, Montreal) to T. G. Shaughnessy (CPR Ass't Gen'l Manager, Montreal), telegram September 17, 1888:

Work to the extent of 250 dollars is being done to number one as instructed by you. (referring to old photographer car being converted to a paymaster's car to replace car 27.)

This car had been laid up at CPR Hochelaga shops in Montreal for the 1888 season and was then converted October 1888 to paymaster's car 27 for the Ontario and Atlantic Division, using the fittings removed from former pay car 27.

The car is renumbered 40 in 1893 and released from pay car service in May 1896. In March 1897 the car was converted to baggage and passenger car 1552.

The car was purchased in 1879 from an unknown source by government contractor Joseph Upper & Co for use on the Pembina Branch between Selkirk and Emerson, Manitoba. The car was then transferred in 1881 to the government's Thunder Bay section where the contractors Manning, Shields, McDonald & Company fitted the car out as a business car. It was acquired by the CPR in November 1883.

*H. Abbott (surintendant général de la Division Pacifique du CPR, Port Moody) à T. G. Shaughnessy (directeur général adjoint du CPR, Montréal), 22 septembre 1886.*

*Je ne sais pas si vous en êtes conscient, mais il arrive souvent que nous recevions des voitures de première classe de la Division Ouest dans le train express. En fait, presque toutes les voitures que nous recevons dans ce train appartiennent à cette catégorie.*

*Je tiens également à attirer votre attention sur le fait que nous recevons très souvent de vieux wagons-lits de la Division Ouest, avec des roues en fonte, ce qui, je pense, est très gênant sur cette partie dangereuse de la ligne. S'il est nécessaire que ces wagons soient incorporés aux trains express, je me permets de suggérer qu'ils devraient être équipés de bonnes roues de voiture de passagers<sup>7</sup>.*

*J'ai omis de vous aviser que j'ai proposé de convertir l'ancienne voiture de première classe No 68, qui est arrivée ici l'automne dernier, en voiture de la paye, car elle ne convient vraiment à rien d'autre. Je présume cependant que j'aurais dû vous informer de mon intention avant de l'exécuter, et je le ferai avant de modifier d'autres voitures.*

T. G. Shaughnessy à R. F. R. Brown, 24 septembre 1886.

*M. Abbott m'avise que la voiture de deuxième classe No 68 a été convertie en voiture de la paye pour la Division du Pacifique.*

#### **La septième voiture de la paye : No 27 (2e) (1888-1893) et No 40 (1893-1896)**

Cette voiture de la paye No 27 provient de la conversion de la voiture photographe No 1 en 1888.

J. Higginson (maître constructeur du CPR, Montréal) à T. G. Shaughnessy (directeur général adjoint du CPR, Montréal), télégramme du 17 septembre 1888.

Travaux dans la limite de 250 dollars en cours sur la numéro selon vos instructions (en référence à la vieille voiture de photographe convertie en voiture de la paye No 27).

Cette voiture est entreposée dans les ateliers Hochelaga du CPR à Montréal pour la saison 1888 et convertie en octobre 1888 en voiture de la paye No 27 pour les Divisions de l'Ontario et de l'Atlantique, utilisant les équipements retirés de l'ancienne voiture de la paye No 27.

La voiture est renumérotée No 40 en 1893 et retirée du service de voiture de la paye en mai 1896. En mars 1897, la voiture est convertie en voiture mixte

<sup>7</sup> The standard CPR passenger car wheel of the period consisted of a flanged steel 'Krupp' tire held by a bolted retaining ring to a wrought iron centre. They had proven to be far more resistant to cracking than cast iron when heated by high speed or continuous braking, particularly in mountainous territory. The cheaper cast iron wheels were considered adequate for freight and mixed train service where more leisurely schedules allowed time for cooling.

<sup>7</sup> La roue standard de voiture de passagers du CPR de la période consistait en un anneau «Krupp» en acier retenu par un anneau boulonné à un moyeu en fer forgé. Ces roues se sont révélées plus résistantes aux fissures que la fonte lorsqu'elles sont chauffées par un freinage à haute vitesse ou continu, particulièrement en territoire montagneux. Les roues en fonte moins chères ont été jugées adéquates pour le fret et le service de trains mixtes où des contraintes de circulation plus pondérées leur permettaient de se refroidir.



A 'Special' train descends the "Big Hill" and stands at the No 1 Safety Switch. Photographer's Car No 1 is behind the engine in this 1887 view. The next year it would be converted to pay car '27' (2nd). William Notman Photo.

*Un train « spécial » descend la « grande pente » et est arrêté après le premier aiguillage de sécurité. Dans cette photo de 1887, la voiture photographique No 1 se trouve derrière la locomotive. L'année suivante, elle sera convertie en voiture de la paye No 27 (2e). Photo William Notman.*

In 1912 the car was sold to the Caraquet & Gulf Shore Railway (C&GS) in New Brunswick. The C&GS was absorbed into the Canadian National Railways June 1920. The car became CNR 61606 and was scrapped at Moncton in December 1947.

**The Eighth Pay car: No 1 (2nd) (1889-1893), 41 (1st) (1893-1895)**

This car was converted from a former Canada Central Railway (CCR) First Class day coach No 1, the builder and year built not recorded. The CCR was amalgamated with the Canadian Pacific Railway on June 9, 1881 five weeks after operations began in Manitoba. The car underwent general repairs and refurbishing at the Cobourg Car Works in Cobourg, Ontario from November 1881 until February 1882 where it was stenciled and lettered CPR 1 (Eastern Line series). The car was again rebuilt in August 1883 then transferred to the Western Division out of Regina. Records show this car in use on the new Qu'Appelle, Long Lake and Saskatchewan Railroad in 1886. This line built from Regina, North West Territories in stages to Saskatoon and eventually opening to Prince Albert in 1890.

The car was sent back east and was converted at CPR's Hochelaga shops in Montreal in August 1889 to

passagers-bagages No 1552.

La voiture est achetée en 1879 d'une source inconnue par l'entrepreneur du gouvernement, Joseph Upper & Co, pour être utilisée sur l'embranchement de Pembina, entre Selkirk et Emerson (Manitoba). La voiture est ensuite transférée en 1881 à la section gouvernementale de Thunder Bay, où les entrepreneurs Manning, Shields, McDonald & Company l'utilisent comme voiture d'affaires.

Elle est acquise par le CPR en novembre 1883.

En 1912, la voiture est vendue au Caraquet & Gulf Shore Railway au Nouveau-Brunswick. Le C & GS est absorbé par les Chemins de fer nationaux du Canada (CN) en juin 1920 et elle devient la CNR 61606. Elle est mise au rebut à Moncton en décembre 1947.

**La huitième voiture de la paye : No 1 (2e) (1889-1893) et No 41 (1re) (1893-1896)**

Cette voiture provient de la conversion de la voiture coach de première classe du Canada Central Railway No 1, l'année de construction et le manufacturier n'étant pas connus. Le CCR fusionne avec le Canadien Pacifique le 9 juin 1881, cinq semaines après le début des opérations au Manitoba. La voiture est réparée et remise à neuf à l'usine de Cobourg, en Ontario, de novembre 1881 à février 1882, où elle est numérotée au pochoir CPR No 1

paymaster's car 1 for the Eastern Division, replacing former pay car 26. This car was renumbered 41 at Montreal September 1893 in a general renumbering. It was withdrawn from pay car service in June 1895 and replaced by a second car 41. First 41 was condemned and dismantled at Hochelaga Shops in June 1895.

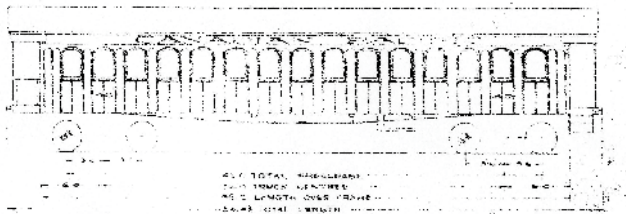
No drawings or identifiable photographs of pay car first 41 have been located.

#### **The Ninth Pay car: No 216 (1890-1893), 43 (1893-1898)**

This car was originally St. Lawrence & Ottawa Railway (StL&O) First Class day coach 7, believed to have been built in 1870 at the StL&O shops in Prescott, Ontario. The StL&O Railway was leased to the CPR on December 15, 1881<sup>8</sup> but continued to operate as a separate railway until 1885. The rolling stock was transferred to CPR inventory in April 1885 and car 7 was renumbered and marked CPR 216 that year.

It was converted in September 1890 at CPR Hochelaga shops in Montreal to paymaster's car 216 for the Pacific Division, replacing car 68. Car 216 was renumbered 43 at Vancouver in 1893 in a general renumbering.

It was withdrawn from pay car service about April 1898 and altered at Vancouver in August 1898 to Photographers car 48.



Side profile of Pay car '216' renumbered '43'. Ref: CPR folio plan, collection of Douglas R. Phillips.

*Vue en élévation de la voiture de la paye No 216 renumérotée No 43. (plan folio du CPR, collection de Douglas R. Phillips).*

#### **The Tenth Pay car: No 41 (2nd) (1895-1896)**

This car was a former International Railway (INR) baggage and passenger car No 3, the builder and build date not entered into CPR records. The INR, which extended from Lennoxville, Quebec through Lac Megantic to the Maine boundary, was sold in 1886 to the Atlantic & North-West Railway, a CPR subsidiary. The operations and rolling stock of the two companies integrated with those of the CPR August 1, 1888.

The car was renumbered to CPR baggage and passenger 201 about 1890. It was apparently being used as

(série Eastern Line). La voiture est de nouveau reconstruite en août 1883 puis transférée à la Division ouest de Regina. Les dossiers indiquent que cette voiture était en service sur la ligne du nouveau Qu'Appelle, Long Lake & Saskatchewan Railroad en 1886. Cette ligne a été construite de Regina, T.N.-O., à Saskatoon et finalement à Prince-Albert en 1890.

La voiture est retournée vers l'est et convertie dans les ateliers Hochelaga du CPR à Montréal en août 1889, en remplacement de l'ancienne voiture de la paye No 26. Cette voiture est renumérotée No 41 à Montréal en septembre 1893 lors d'une renumérotation générale. Elle est retirée du service de voiture de la paye en juin 1895 et remplacée par une deuxième voiture No 41. La première No 41 est radiée et démontée aux ateliers Hochelaga en juin 1895.

On ne possède ni dessins ni photographie identifiables de la première voiture No 41.

#### **La neuvième voiture de la paye : No 216 (1890-1893) et No 43 (1893-1898)**

À l'origine, c'est la voiture coach de première classe No 7 du St. Lawrence & Ottawa Railway, qui aurait été construite en 1870 dans les ateliers du St. L & O à Prescott, en Ontario. Le St. L & O Railway a été loué par le Canadian Pacific le 15 décembre 1881<sup>8</sup> mais a continué de fonctionner comme chemin de fer indépendant jusqu'en 1885. Le matériel roulant a été transféré à l'inventaire du CPR en avril 1885 et la voiture a été renumérotée No 216 cette année-là.

Elle est convertie en voiture de la paye No 216 aux ateliers Hochelaga du CPR à Montréal en remplacement de la voiture No 68.

La voiture No 216 est renumérotée No 43 à Vancouver en 1893 lors d'une renumérotation générale.

Elle est retirée du service de la paye en avril 1898 et convertie en voiture photographe No 48 en août 1898 à Vancouver.

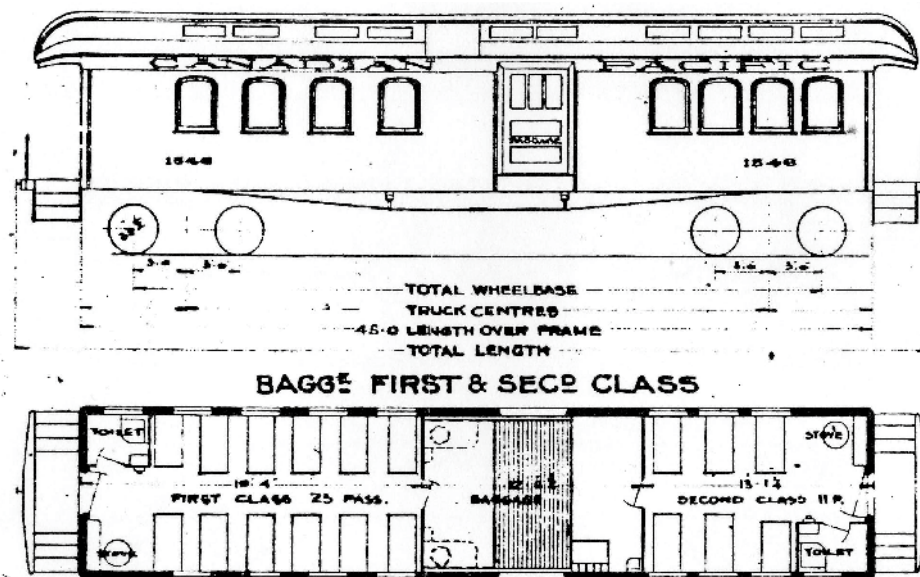
#### **La dixième voiture de la paye : No 41 (2e) (1895-1896)**

C'est l'ancienne voiture mixte passagers-bagages No 3 de l'International Railway (INR), la date de construction et le manufacturier n'étant pas inscrits dans les dossiers du CPR. L'INR est vendu en 1886 à l'Atlantic & North-West Railway, filiale du Canadien Pacifique, et les opérations et le matériel roulant des deux compagnies sont intégrés au CPR le 1er août 1888.

Cette voiture, renumérotée CPR No 201 vers 1890, était apparemment utilisée comme voiture officielle au début des années 1890, mais son emplacement et le nom de l'occupant demeurent inconnus.

<sup>8</sup>. The leasing agreement was executed in September 1884.

<sup>8</sup>. Le contrat de location est conclu en septembre 1884.



Elevation and plan of combination baggage and passenger car 1546 formerly pay car 41 (2nd). CPR folio drawing, collection Douglas R Phillips.

*Élévation et plan de la voiture mixte passagers bagages No 1546 anciennement voiture de la paye No 41 (2e). Dessin folio CPR, collection Douglas R Phillips.*

an official car in the early 1890s, but its location and name of the occupant remains unknown.

However, in June 1895 it was converted at Hochelaga Shops in Montreal to paymaster's car 41 (2nd) for Eastern Division, replacing former pay car No 41 (1st). It would last in that service until withdrawn from pay car service June 1896.

There are no drawings or identifiable photos of this car as pay car 41.

The car worked lines east of the Lakehead June 1895 until it was withdrawn from that service June 1896. Pay car 41 was converted to baggage and passenger car 1546 at Hochelaga Shops at Montreal in February 1897.

About 1896 a paymaster on a large railroad 'took his own leave' with a bag containing an extensive amount of currency, and left for parts unknown. The result was a close self-scrutiny of paying procedures by all the larger roads, the CPR included. The result with the CPR was to completely withdraw pay cars over a two year period.

In the summer of 1896 the Company adopted the cheque system for paying employees along the line, thereby dispensing with the need for pay cars by 1898.

As this pay car era of the 19th Century closed on CP there were four cars in pay service.

40	ex CP 27	Atlantic Division	to CP 1552
41(2nd)	ex CP 201	Eastern Division	to CP 1546
42	ex CP 25	Western Division	to CP 2010
43	ex CP 216	Pacific Division	to CP 48

However the pay car era on CPR was not over.

Cependant, en juin 1895, elle est convertie aux ateliers Hochelaga de Montréal en voiture de la paye No 41 (2e) pour la Division Est, en remplacement de l'ancienne voiture de la paye No 41 (1re), jusqu'à ce qu'elle soit retirée du service en 1896.

On ne possède ni documents ni photographies identifiables de cette voiture de la paye No 41.

La voiture a circulé à l'est de Thunder Bay en juin 1895 jusqu'à son retrait de ce service en juin 1896. La tant que voiture de la paye No 41 a été convertie en voiture mixte passagers bagages No 1546 aux ateliers Hochelaga, à Montréal, en février 1897.

Vers 1896, un agent payeur d'un grand réseau déguerpit avec un sac contenant un gros montant et disparaît. Il s'ensuivra que les grands réseaux effectueront un examen minutieux de leurs procédures de paiement y compris le Canadien Pacifique, qui décidera de supprimer complètement les voitures de la paye sur une période de deux ans.

Au cours de l'été 1896, la Compagnie adopte le système de chèques pour payer les employés le long de la ligne, éliminant ainsi le besoin de voitures de la paye en 1898.

Lorsque se termine l'ère des voitures de la paye du XIXe, il reste quatre voitures en service au CPR.

Cependant, l'ère de la voiture de la paye sur le Canadien Pacifique n'est pas terminée.

## Stan's Photo Gallery

January - February, 2019

by Stan J. Smail

Translation: Gilles Lazure

### Digital Photo Review 2018

Time flies! Pages come off the calendar and the calendar comes off the wall as another year goes by. For those of us at Canadian Rail, the January-February issue means it is time for yet another Digital Photo Review. Having essentially 'retired' from railway photography, I eagerly anticipate the pleasant task of selecting the images graciously submitted by our faithful contributors still active in the photography of the current Canadian railway scene.

Our people have been busy! Despite a sometimes perceived sameness in motive power and car equipment on Canada's railways of today, things are not always what they seem. Business trains with heritage equipment, a growing variety of power on short lines and regional railways and the restoration of historical railway artifacts and equipment did not go unnoticed by the Canadian railway lensmen still out there shooting with real cameras, not smart phones, in hand. Thanks to all of these folks, we can now enjoy a digital look at Canada's trains and railroading in 2018.

The weather may be frightful, but VIA's passengers are cozy as the Ocean pauses at Moncton, NB on December 29, 2018. Once the refueling of the power is done, the three F40s will have the 18 stainless steel cars rolling westward. David Morris

*Le temps peut être exécrable, mais les passagers de VIA sont bien à l'aise alors que l'Océan est à l'arrêt à Moncton, N.-B., le 29 décembre 2018. Une fois leur ravitaillement en combustible terminé, les trois F40 tracteront les 18 voitures en acier inoxydable en direction ouest. David Morris*

## Les photos de Stan

Janvier - Février 2019

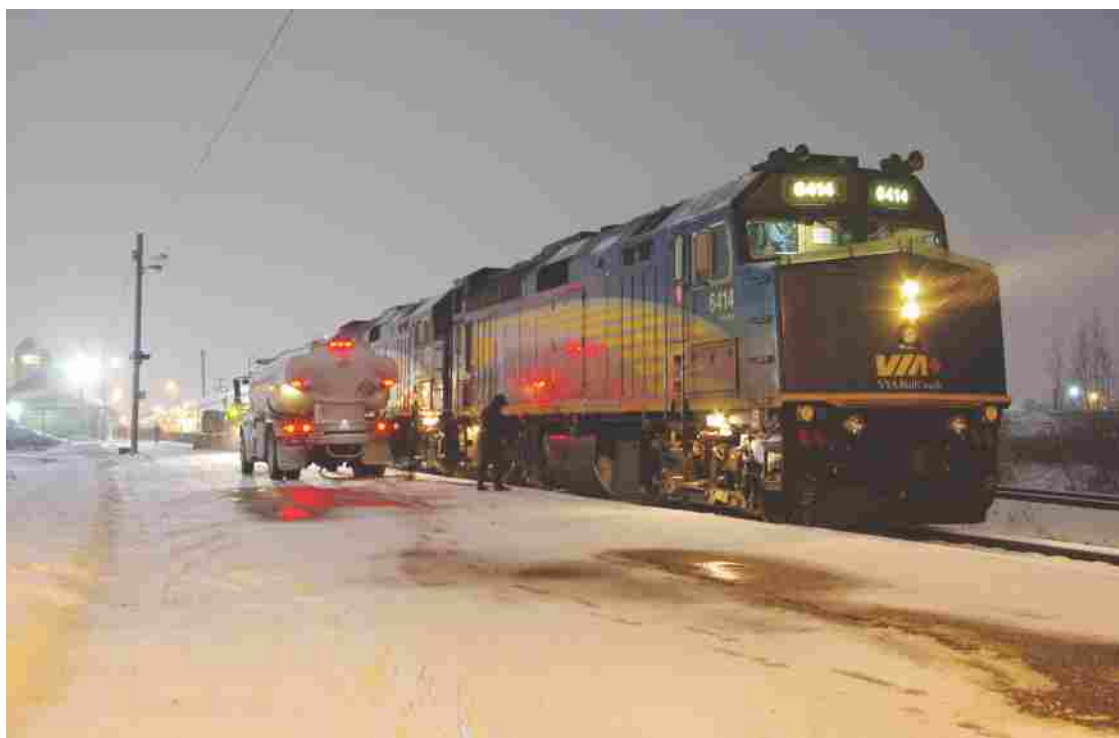
Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

### Revue de photos numériques 2018

Le temps passe vite! Les pages sont arrachées du calendrier et ce dernier est enlevé du mur alors qu'une autre année est passée. Pour ceux d'entre nous à Canadian Rail, le numéro de Janvier-février signifie que c'est de nouveau le temps pour une autre revue de photos numériques. Étant en somme « retraité » de la photographie ferroviaire, j'anticipe avec impatience l'agréable tâche de faire un choix parmi les images gracieusement fournies par nos fidèles contributeurs encore occupés à photographier la scène ferroviaire canadienne actuelle.

Nos gens ont été affairés! Malgré une apparence perçue de similitude dans la force motrice et le matériel roulant sur les chemins de fer canadiens de notre époque, les choses ne sont pas toujours comme elles le semblent. Les trains d'affaires formés de voitures préservées, une variété croissante de locomotives sur les embranchements et les lignes régionales et la restauration d'articles de musée et de matériel ferroviaire ne sont pas passés inaperçus des photographes des chemins de fer canadiens encore à l'extérieur pour travailler avec de vrais appareils photo à la main et non des téléphones intelligents. Grâce à tous ces gens, nous pouvons maintenant profiter d'un regard numérique sur les trains et le domaine ferroviaire canadiens au cours de 2018.





Our digital photo review for 2018 begins in Nova Scotia, thanks to our great friend and mentor to me, Bill Linley. On June 3, 2018, CN ran a special move utilizing the corporate business train from Halifax to Truro and return for the Canadian Federation of Mayors and Municipalities which held their 2018 Annual General Meeting in Halifax. The CN equipment was at Truro to celebrate 150 years of railroading in the community. Theatre car *Sandford Fleming* brings up the rear of this very special train. Bill Linley.

*Notre revue 2018 de photos numériques commence en Nouvelle-Écosse grâce à Bill Linley, mon grand ami et mentor. Le 3 juin 2018, le CN opéra un déplacement spécial de son train d'affaires d'Halifax à Truro et retour pour le compte de la Fédération canadienne des municipalités qui a tenu son assemblée générale annuelle 2018 à Halifax. Le matériel roulant du CN était à Truro pour la célébration du 150e anniversaire de la présence des chemins de fer dans cette communauté. La voiture à théâtre arrière Sandford Fleming est en queue de ce train très spécial. Bill Linley*

A business train of a different sort. CPR train 41B with no less than three F units on the point is northbound at Odelltown, Quebec on October 29, 2018. Odelltown was the site of a famous battle between British and rebel forces back in November 1838. Today, things are peaceful as train 41B proceeds northward over the old Napierville Junction Railway. Ken Goslett



*Un train d'affaires d'un autre genre. Le train no 41B du CP avec, à sa tête, non moins que trois unités de modèle Fest en direction nord à Odelltown, Québec, le 29 octobre 2018. Odelltown fut jadis le site d'une fameuse bataille entre les troupes anglaises et rebelles en novembre 1838. Aujourd'hui, c'est le calme alors que le train no 41B roule sur les rails de l'ancien Napierville Junction Railway. Ken Goslett*



Another F by Goslett! Incredible is the fact at this late date one can still find F units in regular freight service in Canada. Ontario Southland rosters no less than three operable FP9u's of CN heritage. On March 3, 2018, Ken Goslett captured OSR FP9u 6508 with autoracks between Salford and Woodstock, Ontario. Ken Goslett

*Une autre F par Goslett! C'est un fait incroyable qu'à cette date si tardive, des unités F peuvent encore être trouvées en service de marchandises régulier au Canada. Le parc moteur de l'Ontario Southland Railway inclut non moins que trois unités FP9u en état de rouler originaires du CN. Le 3 mars 2018, Ken Goslett a photographié la 6508, une FP9u de l'OSR, avec des wagons porte-automobiles entre Salford et Woodstock, en Ontario. Ken Goslett*

Nearing completion. The massive track diversion of the CN Montreal Subdivision as a result of the Turcot Expressway reconstruction project in Montreal is just about complete in this August 27, 2018 photo. CN 8833 East has train 120 bound for Halifax operating on the new right of way alignment at Turcot Ouest. Ken Goslett

*Près d'être complétée. La déviation majeure de la voie de la subdivision Montréal du CN résultant du projet de reconstruction de l'échangeur routier Turcot, à Montréal, est pratiquement complétée sur cette photo d'août 2018. À Turcot Ouest et en direction est, la 8833 du CN roule sur le nouvel alignement de la voie avec le train no 120, à destination d'Halifax. Ken Goslett*





This Budd's for you! Farther along the CN Montreal Subdivision at Ville St. Pierre, Quebec, Track Evaluation car 1501, a rebuilt RDC of CN-VIA heritage, is en route to Richmond, Quebec for track evaluation duties. Car 1501 was built in 1958 as CNR RDC-1 D108. Ken Goslett.

*Ce Budd est pour vous! Plus loin, le long de la subdivision Montréal du CN, à la ville de Saint-Pierre (Lachine), l'automotrice d'évaluation des rails 1501, un RDC reconstruit d'origine CN-VIA, est en route vers Richmond, Québec, à des fins d'évaluation de la qualité des voies. L'unité 1501 fut manufacturée en 1958 en tant qu'automotrice de modèle RDC-1 et de numéro D108 pour le CNR. Ken Goslett*

On a sunny June 17, 2018, Ken Goslett got a railfan shot of a lifetime! At a closing speed of approximately 180 miles per hour, VIA Rail Canada's eastbound train 624 and westbound train 65 meet near Ile Perrot, Quebec. Photographer Goslett credits the rapid fire shutter speed of his trusty Nikon D7500 for snagging the moment. Try that with your smart phone! Ken Goslett



*Par un 17 juin 2018 ensoleillé, Ken Goslett a pris une photo qui n'arrive qu'une fois dans la vie d'un passionné des trains! À une vitesse de rapprochement relative de près de 290 km/h, les trains de VIA Rail Canada no 624, en direction est, et no 65, en direction ouest, se croisent près de L'Île-Perrot, Québec. Le photographe Goslett donne crédit à la cadence de prise rapide de son fiable Nikon D7500 pour avoir capté l'instant. Essayez de faire cela avec votre téléphone intelligent! Ken Goslett*





Crew change at Talbot, Quebec. CN train 369 with NS GE ES44AC 8076 in the lead is the subject of a re-crew at Talbot, Quebec on the CN Lac St. Jean subdivision on July 19, 2018. Train 369 suffered many delays on its trip south from Jonquiere. After twelve hours on duty, it was time for 'the bunkhouse'. Ken Goslett

*Changement d'équipage à Talbot, Québec. Le train no 369 du CN avec, à sa tête, la 8076, une locomotive GE modèle ES44AC du Norfolk Southern, est l'objet d'un changement d'équipages sur la subdivision Lac St-Jean du CN, le 19 juillet 2018. Le train avait subi plusieurs retards sur son trajet vers le sud à partir de Jonquière. Après douze heures en service, c'est le temps pour la maison-dortoir. Ken Goslett*

Sunshine, an azure sky and warm temperatures hinting of spring - all conspired to make February 28, 2018 a perfect day for railway photography. The train on this perfect day is Chemin de Fer de Lanaudière's Joliette turn powered by RS-18-3 3000 with LPG tanks. CFL 3000 was originally CPR 8734 built by MLW in 1957. Ken Goslett

*Du soleil, un ciel azuré et des températures chaudes annonciatrices du printemps: tout conspira pour faire du 28 février 2018 une journée parfaite pour la photographie ferroviaire. Le train du jour est le convoi du Chemin de fer de Lanaudière pour Joliette tracté par la 3000, une RS-18-3 brûlant du gaz naturel liquéfié. La 3000 du CFL fut à l'origine la 8734 du CPR construite par la MLW en 1957. Ken Goslett*





Old signals enhance these photos of the Quebec Gatineau Railway's Joliette turn on June 16, 2018. The QGRY's former CPR St. Gabriel Subdivision crosses the CN Joliette Subdivision at grade through an automatic interlocking near Joliette, Quebec. In the first shot, QGRY 2004, an un-rebuilt ex B&O GP38 passes the 'traffic light' style home signal en route to the interchange with the Chemin de Fer de Lanaudière. Ken Goslett

*Des signaux anciens ajoutent de l'intérêt à cette photo du train pour Joliette du Quebec Gatineau Railway, le 16 juin 2018. La voie de l'ancienne subdivision St-Gabriel du CPR, maintenant partie du QGRY, croise celle de la subdivision Joliette du CN à niveau et à travers un enclenchement automatisé, près de Joliette. Sur la première photo, la 2004 du QGRY, une GP38 reconstruite ex-B&O, passe le signal d'arrivée style routier alors qu'elle roule vers le point de rencontre du QGRY avec le Chemin de fer de Lanaudière. Ken Goslett*

In the second shot, the southbound QGRY Joliette turn is passing the northward approach signal for the Joliette diamond. Incredibly, this signal is an upper quadrant semaphore likely of Canadian Northern Railway heritage and quite possibly one of the last upper quadrant semaphore style interlocking / automatic block signals still in service on a Canadian railway! Ken Goslett

*Sur la deuxième photo, ce même train passe le signal d'approche en direction nord du croisement à niveau de Joliette. Incroyablement, ce signal est un sémaphore à secteur supérieur, remontant vraisemblablement au Canadian Northern Railway et très probablement l'un des derniers sémaphores à enclenchement automatisé de ce type encore en service sur un chemin de fer canadien! Ken Goslett*



May day! The venerable ex CPR station at Calumet, Quebec still stands as the QGRY Lachute Subdivision local freight enters the scene on May 1, 2018. QGRY 2007 was built in June 1969 as Penn Central 7676, one of that ill fated carrier's first new diesels. Ken Goslett

*Le Premier Mai! La vénérable gare ex-CPR à Calumet, Québec, est encore debout alors que le local de marchandises du QGRY entre en scène sur la subdivision Lachute de celui-ci, le 1er mai 2018. La 2007 du QGRY a été construite en juin 1969 en tant que la 7676 du Penn-Central, une des premières diesels neuves de cette compagnie vouée à un destin malheureux. Ken Goslett*

Classic location, classic shot! The CPR's crossing of the St. Lawrence River at Lasalle, Quebec hosts detouring St. Lawrence & Atlantic train 393 on March 25, 2018. SL&A's main line between Sherbrooke and Richmond, Quebec suffered a bridge outage at Bromptonville, Quebec resulting in detour trains over former CPR lines between Lennoxville, Quebec and CPR's St. Luc Yard in Montreal. Ken Goslett

*Un emplacement classique, une photo classique! Le 25 mars 2018, le pont du CPR au-dessus du fleuve St-Laurent est l'hôte du train détourné no 393 du St. Lawrence & Atlantic. La voie principale du SL&A entre Sherbrooke et Richmond avait subi un bris de pont à Bromptonville qui avait résulté en un détournement de trains sur l'ancienne voie du CPR entre Lennoxville et le triage St-Luc du CPR, à Montréal. Ken Goslett*





Crossing the St. Francis River just west of Richmond, Quebec on the former Grand Trunk Railway 'Road to the Sea.' St. Lawrence & Atlantic train 393 is bound for CN's Southwark Yard near St. Lambert on Montreal's south shore. On April 11, 2018, today's 393 is the first train to operate over the former GTR/CNR as the bridge repairs at Bromptonville have finally been completed. Ken Goslett

*Alors qu'il traverse la rivière St-François tout juste à l'ouest de Richmond, Québec, sur l'ancienne "voie vers l'océan" du Grand Trunk Railway, le train no 393 du SL&A se dirige vers le triage Southwark, près de Saint-Lambert, sur la rive sud en face de Montréal. En ce 11 avril 2018, ce train est le premier à rouler sur l'ancienne voie du GTR/CNR après que les réparations au pont de Bromptonville ont été enfin complétées. Ken Goslett*

When Ken Goslett worked on the Canadian government's railway station survey in 1973, the preservation of several historic railway stations was recommended. One of these stations was the GTR station at Acton Vale, Quebec. On August 14, 2018, SL&A train 393 passes this beautifully restored station. Sometimes you can indeed go back! Ken Goslett



*En 1973, la préservation de plusieurs gares historiques fut recommandée lorsque Ken Goslett oeuvra sur un relevé des gares ferroviaires pour le compte du Gouvernement canadien. L'une de ces gares fut celle du GTR à Acton Vale, Québec. Le 14 août 2018, le train no 393 du SL&A croise cette gare magnifiquement restaurée. Parfois, on peut vraiment retourner dans le passé! Ken Goslett*



From June through October 2018, Les Trains de Charlevoix operated three daily round trips from its suburban Quebec City terminus at Montmorency Falls to Baie St Paul and La Malbaie. Refurbished ex German State Railway self-propelled trainsets featured wide picture windows and at seat snack service for the spectacular 80 mile route that hugs the banks for the St Lawrence River for many miles. Douglas N W Smith

À partir de juin 2018 jusqu'en octobre, la compagnie Train de Charlevoix exploita chaque jour trois trains aller-retour entre son terminal des chutes Montmorency, en banlieue de la ville de Québec, vers Baie-Saint-Paul et La Malbaie. Les rames automotrices rénovées en provenance des Chemins de fer fédéraux allemands offrirent des fenêtres à vue panoramique et un service de restauration aux sièges sur le spectaculaire trajet de 130 km côtoyant de près le fleuve Saint-Laurent sur plusieurs kilomètres. Douglas N.W. Smith

And now, time for a Knapp! Gary Knapp that is. In this final view of Genesee & Wyoming action around Quebec, nightfall finds legendary this 'night man' rail photographer on his trusty step ladder at Foster, Quebec on January 23, 2018. St. Lawrence & Atlantic detour train 394 passes in review with road slug 805 in the lead. SL&A 805 is an ex C&O GP40 built by EMD in 1971. Gary Knapp

Et maintenant, c'est le temps pour une de Knapp, Gary Knapp, bien sûr! Le 23 janvier 2018, sur une des dernières scènes d'action du Genesee & Wyoming au Québec, le crépuscule découvre ce légendaire photographe « de nuit » juché sur son fidèle escabeau à Foster, Québec. Le train détourné no 394 du St. Lawrence & Atlantic passe en revue, avec, à sa tête, la 805, l'unité « esclave » de la paire de locomotives. La 805 fut à l'origine une GP40 manufacturée par EMD pour le C&O en 1971. Gary Knapp



All of the preceding Genesee and Wyoming System photos are dedicated to my former CPR colleague Rick McLellan, a great friend and benefactor to Exporail-The Canadian Railway Museum.

*Toutes les photos du Genesee & Wyoming System qui précèdent sont dédiées à Rick McLellan, mon ancien collègue au CPR, un grand ami et bienfaiteur d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien.*



No more Knapp? Word has reached us that apparently Gary Knapp will no longer be making night railway photos. If this is in fact the case, then celebrate the effort that went into making this wonderful image of CP-D&H train 253 at Port Henry, New York with rebuilt GE AC4400CWM 8116 in the lead. Just for the record, Gary made this great photo from the roof of rebuilt ex CPR RS-18u 1800 on display at Port Henry! Gary Knapp

*Est-ce fini pour Knapp? Nous avons entendu dire qu'apparemment Gary Knapp ne ferait plus dorénavant de photos ferroviaires la nuit. Si c'est en effet le cas, célébrons alors le labeur qui mena à cette merveilleuse photo du train no 253 du CP-D&H à Port Henry, New York, avec, à sa tête, la 8116, une GE AC4400CWM reconstruite. Pour mémoire, Gary prit cette belle photo du haut de la 1800, une RS-18u reconstruite ex-CPR maintenant en montre à Port Henry! Gary Knapp*

A brooding Orford Mountain looms overhead as Central Maine & Quebec's Sherbrooke Subdivision local freight approaches Magog, Quebec on a sunny March 19, 2018. Leading unit CEFX 420 was once Southern Railway GP38 2762. Ken Goslett



*Le Mont Orford domine la scène de sa masse alors que le local de marchandises du Central Maine & Quebec (CM&Q) approche Magog, Québec, sur la subdivision Sherbrooke, par un 19 mars 2018 ensoleillé. En tête, la GP38 420, louée du CEFX, fut par le passé la 2762 du Southern Railway. Ken Goslett*



More CM&Q. Since the demise of the Montreal, Maine & Atlantic Railway, successor Central Maine & Quebec has continued operation of what was once the famous CPR 'Short Line' across Quebec and Maine. On September 13, 2018 three ex CPR SD40-2F's and a lone GM four axle unit have CM&Q train No. 1 westbound for Farnham, Quebec near Brookport. Ken Goslett

*Plus du CM&Q. Depuis la disparition du Montreal, Maine & Atlantic Railway, son successeur, le CM&Q, a recommencé les opérations sur ce qui fut par le passé la fameuse « Short Line » du CPR à travers le Québec et le Maine. Le 13 septembre 2018, trois SD40-2F, ex-CPR, et une unique locomotive GM à quatre essieux, tractent le train no 1 du CM&Q en direction ouest, vers Farnham, Québec, près de Brookport. Ken Goslett*

Northern Ontario's rich railway heritage is celebrated in the recent painting of Ontario Northland SD40-2 1730 in the original ONR diesel paint scheme. On November 1, 2018, Grant Bailey lensed this marvellous nod to ONR's diesel yesterdays at North Bay, Ontario. Grant Bailey

*Le riche héritage ferroviaire du nord de l'Ontario est célébré sur cette récente remise à sa livrée d'origine de la 1730, une SD40-2 de l'Ontario Northland. Le 1er novembre 2018, Grant Bailey a capturé ce merveilleux salut aux premiers jours des diesels sur l'ONR. Grant Bailey*





A favorite photo location for me back in the 'Fairbanks Years' was the causeway along Columbia Lake near Canal Flats on the CPR Windermere Subdivision in British Columbia. East Kootenay coal trains gave the 'Windermere' a new purpose in life fifty years ago. Coal is still powering the business as a southbound empties bound for Elkview on June 29, 2018. Chris Midland

*Un de mes endroits favoris pour la photographie du temps des «Années Fairbanks» fut l'assise ferroviaire le long du lac Columbia, près de Canal Flats, sur la subdivision Windermere du CPR, en Colombie-Britannique. Les trains de charbon d'East Kootenay redonnèrent une nouvelle vie à la subdivision, il y a cinquante ans. Le charbon domine encore le trafic alors qu'un train de wagons vides passe en direction sud à destination d'Elkview, le 29 juin 2018. Chris Midland*

The ghosts of the late, lamented Morrissey, Fernie & Michel Railway stir as CP 9807 East passes Fernie, BC on June 26, 2018. Snow packs still linger in the high parts of the mountains that are part of Mount Fernie Provincial Park. Chris Midland



*Les fantômes du disparu et regretté Morrissey, Fernie & Michel Railway frémissent alors que le train 9807 Est du CPR traverse Fernie, C.-B., le 26 juin 2018. Des bancs de neige compactée traînent encore dans les parties hautes des montagnes qui font partie du Parc provincial du Mont Fernie. Chris Midland*





Times and things have changed at Nelson, BC. CPR's internal short line, the Kootenay Valley Railway, now operates the lines of the former CPR Kootenay Division around Nelson. CP GP20C-ECO 2328 leads a KVR local freight at Nelson's restored station on June 25, 2018. Attesting to Nelson's former Fairbanks Morse diesel heritage, ex CP C-Line 4104 and H-16-66 7009 repose in the background awaiting permanent preservation. Chris Midland

*Les temps et les choses ont changé à Nelson, C.-B. Une filiale locale du CPR, le Kootenay Valley Railroad, exploite maintenant les voies de l'ancienne division Kootenay du CPR aux environs de Nelson. Le 25 juin 2018, la 2328, une GP20C-ECO du CPR, est en tête d'un local de marchandises du KVR devant la gare restaurée de Nelson. À l'arrière-plan, témoins de l'héritage des diesels Fairbanks-Morse de Nelson, la C-Line 4104 et la H-16-66 7009, toutes deux ex-CPR, attendent d'être préservées de façon permanente. Chris Midland*

Happily, Light Rail Transit projects abound in today's Canada. It is also delightfully encouraging to see operating restorations of traction equipment that date back to the interurban era. On the rails of the former British Columbia Electric Railway, BCER car 1225 is heading for Cloverdale, BC on the Fraser Valley Heritage Railway Society's regular excursion service on July 22, 2018. Andy Cassidy

*Par bonheur, les projets de transport urbain sur rails légers abondent au Canada de nos jours. Il est aussi merveilleusement encourageant d'assister à des travaux de restauration de tramways qui datent de l'époque des interurbains. Le 22 juillet 2018, roulant sur les rails de l'ancien British Columbia Electric Railway, l'unité 1225 du BCER se dirige vers Cloverdale, C.-B. en service régulier d'excursion de la Fraser Valley Heritage Railway Society. Andy Cassidy*



## Cosmetic Restoration of CNR 6200

By Stan J. Smail and Raymond Farand

Translation: Gilles Lazure

It is our extreme pleasure to feature some 2018 photos by our old Ottawa friend Ray Farand of the ongoing cosmetic restoration of CNR U-2-g 4-8-4 6200 on the grounds of the Canada Science and Technology Museum in Ottawa. Class leader of this famous sub class of 'war baby' CNR Northern Type steam locomotives, 6200 has been made beautifully presentable by the volunteers of the Bytown Railway Society under the capable direction of project coordinator Charls Gendron. Ray Farand's comments on the 6200 project follow herewith and a small selection of photos of 6200 in service.

## Restauration d'aspect de la 6200 du CNR

Par Stan J. Smail et Raymond Farand

Version française : Gilles Lazure

Il nous fait grand plaisir de présenter quelques photos de 2018 de Raymond Farand, notre ami de longue date d'Ottawa, documentant la restauration d'aspect de la locomotive 6200, une 4-8-4 classe U-2-g du CNR, en cours sur le terrain du Musée de la science et des technologies du Canada, à Ottawa. Première de la bien connue sous-classe des locomotives à vapeur de type Northern « bébés de la guerre » du CNR, la 6200 a été rendue magnifiquement présentable par les bénévoles de la Bytown Railway Society sous la compétente direction de Charls Gendron, le coordonnateur du projet. Les commentaires de Ray Farand sur le projet 6200 suivent ci-après et une sélection de photos de la 6200 en service.

To complement Ottawa's new-look Canada Science and Technology Museum, which re-opened its doors to the public on November 17, 2017 following an extensive modernization, the Bytown Railway Society has undertaken the cosmetic restoration of the Museum's Class U-2-g "Northern Type" 4-8-4 engine CN 6200.

Since being placed on static display in front of the Museum building in time for its official opening in 1967, the engine, built by Montreal Locomotive Works in 1942, has been outdoors and the intervening years have taken a toll on the locomotive's appearance. Beginning late in 2016 with the application of a new tender herald and rear data numbers, Society member and project coordinator, Charls Gendron, has attended to the refurbishing and installation of the engine's feed-water heater, headlight, marker lights, boiler steps, and number boards – both front and rear. A number plate has also been installed on the front of the locomotive, one cast from the original provided by the Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre located in the Greater Sudbury community of Capreol.

In addition to the above, the front end received a thorough smoke box cleaning that included sealing it against rainwater penetration. Further to the rear, each engine cab side window acquired a new sash, deflector, arm rest and awning. Hoses have also been reattached between the cab and tender, and the main boiler feeding pipe re-installed. Remaining work includes the installation of a solar panel which will power all lighted fixtures on the head end, i.e.

En complément du nouvel aspect du Musée de la science et des technologies du Canada, qui a rouvert ses portes au public, à Ottawa, le 17 avril 2017, après une reconstruction de grande envergure, la Bytown Railway Society a entrepris de faire une restauration cosmétique d'une locomotive à vapeur du Musée, soit la 6200, une 4-8-4 de type Northern de la classe U-2-g du CNR.

Depuis son positionnement en montre statique en face des portes du Musée à temps pour l'ouverture de ce dernier en 1967, la locomotive, manufacturée par la Montreal Locomotive Works en 1942, a été à l'extérieur et les années qui ont suivi ont sérieusement endommagé son apparence. Commençant à la fin de 2016 avec l'apposition d'un nouvel écusson sur le tender et la pose de données numériques à son arrière, le membre de la société et coordonnateur de projet Charls Gendron a participé à la remise à neuf et à l'installation du réchaud d'eau de la locomotive, ainsi que de son phare avant, ses lumières de signalement, ses marches de bouilloire et ses numéros de parc, à l'avant et à l'arrière. Une plaque de numéro a aussi été installée à l'avant de la locomotive; cette plaque a été coulée de façon semblable à la plaque d'origine prêtée par le Northern Ontario Railway Museum and Heritage Center localisé à Capreol, une communauté de la grande banlieue de Sudbury, Ontario.

En plus de ce qui est mentionné plus haut, l'avant de la locomotive a reçu un nettoyage en profondeur de la boîte à fumée qui a inclu son

headlight, marker lights, etc., the fabrication and installation of a new boiler jacket, followed by the re-installation of all the domes.

The main focus for 2019 will be the re-installation of both the main and valve rods which require a complete cleaning of the piston and valve chests. It is anticipated that work should be completed some time in 2020. Of note, Charls is attempting to source a feedwater pump, a whistle with base, but specially a 17-inch bell to be mounted and securely welded into the yoke visible in the side view of the locomotive. Donations thereof would be graciously accepted. Raymond Farand

scellement contre les infiltrations d'eau de pluie. Plus vers l'arrière, les fenêtres de la cabine de conduite ont reçu de nouveaux cadres, déflecteurs, appuis-bras et auvents. Des tubulures furent aussi rattachées entre la cabine et le tender et le tuyau principal d'amenée d'eau à la bouilloire a été réinstallé. Les travaux encore à faire comprennent l'installation d'un panneau solaire qui va alimenter tous les appareils éclairés à l'avant, tel que le phare, les lumières de signalment et autres, et la fabrication et l'installation d'une nouvelle enveloppe de bouilloire qui seront suivis par la réinstallation de tous les dômes.

L'objectif principal pour 2019 sera la réinstallation des bielles principales et des bielles de soupapes qui requièrent un nettoyage complet des cylindres de pistons et de soupapes. Il est prévu que ceci sera terminé quelque temps en 2020. Il est à noter que Charls tente de trouver une source pour une pompe d'amenée d'eau, un sifflet avec base et, spécialement, une cloche de 17 po qui sera posée et soudée dans le support visible sur la vue de côté de la locomotive. Des dons en ce sens seraient gracieusement acceptés. Ray Farand



Head on! CNR 6200 looks just like it might have appeared emerging from its last major shopping in the mid fifties at Stratford, Ontario's so called 'Big Shop'. However, this marvellous image of the railway restoration work in progress was taken in the last quarter of 2018. Incredible! Ray Farand.

*En plein devant! La 6200 du CNR apparaît juste tel qu'elle a du le faire à sa sortie de sa dernière remise en état, au milieu des années cinquante, aux ateliers surnommés « Big Shops » à Stratford, Ontario. Cependant, cette superbe image de restauration ferroviaire en cours a été prise durant le dernier trimestre de 2018! Incroyable! Ray Farand*



Resplendent! What a difference paint and effort can make. Bytown Railway Society 6200 project coordinator Charles Gendron is a noted model railway builder and painter who is in a special class in this field and one of the best in Canada. His talents in twelve inches to the foot scale are obviously second to none, as the famous 6200 basks in the afterglow! Kudos to Charls, the Bytown Railway Society and the Canada Science and Technology Museum for making this wonderful restoration happen. Ray Farand

*Resplendissante! Quelle différence font du travail et de la peinture fraîche! Charls Gendron, le coordonnateur du projet 6200 de la Bytown Railway Society, est un modéliste et peintre réputé qui est dans une classe à part dans ces activités et l'un des meilleurs au Canada. Ses talents à l'échelle grandeur nature n'en sont pas moins bons de toute apparence, alors que la fameuse 6200 se chauffe au crépuscule. Félicitations à Charls, à la BRS et au MSTC pour avoir rendu possible cette merveilleuse restauration. Ray Farand*

Dropping down the Dundas hill, CNR 6200 has train 14 in its charge at Bayview, Ontario on a beautiful June 10, 1956. The famous CNR Northern displays its last appearance complete with roundel herald on its Vanderbilt tender. Such was the appearance that Charls Gendron and the BRS crew sought to replicate with their restoration of CNR 6200. Shaw / Smaill collection



*En descente sur la côte de Dundas, la 6200 du CNR a la charge du train no 14 à Bayview, Ontario, par un beau 10 juin 1956. La fameuse Northern exhibe pour la dernière fois l'écusson rond de la compagnie sur son tender Vanderbilt. Telle était l'apparence de locomotive que Charls Gendron et son équipe de la BRS ont voulu reproduire lors de leur restauration de la 6200. Collection Shaw/Smaill*



Back in October 1950, CNR U-2-g 4-8-4 6200 had pool train No 15 westbound at 'Jackson's Bridge' west of Montreal West on the CPR Winchester Subdivision. Perfect firing is the order of the day as only exhaust steam is evident emitting from 6200. Engineer Charlie Bangs would expect nothing less from his fireman! Mike Leduc, this one's for you! John Welsh / Paterson George / Smaill collection

*De retour en octobre 1950, la 6200 du CNR tracte le train partagé CNR-CPR no 15 en direction ouest au « pont de Jackson », à l'ouest de Montreal West sur la subdivision Winchester du CPR. Une chauffe parfaite est à l'ordre du jour alors que seule de la vapeur détendue est émise par la 6200. Le mécanicien Charlie Bangs n'en attendrait pas moins de son chauffeur! Mike Leduc, celle-ci est pour vous! Collection John Welsh/Paterson George/Smaill*

Winter on the wind! Noted CNR steam locomotive historian Don McQueen took this view of famous CNR 4-8-4 6200 on the shop track at Brockville in the winter of 1957-1958. 6200 was a 'protect' engine on this day to provide relief motive power for the corridor passenger trains which were increasingly in the hands of those new fangled diesels! Don McQueen

*L'hiver dans le vent!  
Don McQueen,  
l'historien renommé du  
CNR, a pris cette photo  
de la fameuse 6200 sur  
la voie d'atelier à  
Brockville au cours de  
l'hiver 1957-1958. Ce  
jour-là, la 6200 était  
une locomotive « de  
protection » pour  
fournir, en urgence, de  
la force motrice aux  
trains de voyageurs du  
corridor qui étaient de  
plus en plus à la charge  
des nouveaux diesels à  
la mode! Don McQueen*



## Bombardier's New Millhaven LRV Plant

By John D. Thompson

French translation: Jacques Loiseau

On October 30, 2018, the writer, representing Railway Age, and Canadian Rail along with long-time friend Ted Wickson were invited to visit the Bombardier rail division plant at Millhaven, Ontario, located a short distance west of Kingston.

The occasion was a ribbon cutting ceremony for the first TTC Flexity Outlook Light Rail Vehicle (LRV) completed at this facility, car 4572. Bombardier has split the completion of this contract between its Thunder Bay plant and the Millhaven operation, to speed up delivery.

The Lakehead plant will build cars up to number 4571, while Millhaven plans to finish the 204-unit contract with car 4603. Bombardier is hopeful that this goal can be achieved by the end of 2019. The status of the TTC's option for an additional 60 Flexities had not been announced at press time.

## La nouvelle usine LRV de Bombardier à Millhaven

Par John D. Thompson

Version française : Jacques Loiseau

Le 30 octobre 2018, l'auteur, représentant Railway Age et Canadian Rail, ainsi que son ami de longue date Ted Wickson, ont été invités à visiter l'usine de la division ferroviaire de Bombardier à Millhaven, en Ontario, tout juste à l'ouest de Kingston.

On y tenait ce jour-là une cérémonie de présentation du premier tramway léger sur rail (VLR) Flexity Outlook de la TTC, le wagon 4572. Bombardier a réparti l'achèvement du contrat avec la TTC entre son usine de Thunder Bay et celle de Millhaven afin d'accélérer la livraison.

L'usine de Lakehead construira la série de tramways jusqu'au numéro 4571, tandis que celle de Millhaven construira les suivants jusqu'au 4603, réalisant ainsi le contrat de 204 unités. Bombardier

espère que cet objectif pourra être atteint d'ici la fin de 2019. Le statut de l'option de la TTC pour 60 unités Flexities supplémentaires n'avait pas encore été annoncé au moment d'aller sous presse.



TTC Flexity Outlook car 4572 at Bombardier's Millhaven plant.  
*Le tramway Flexity Outlook 4572 de la TTC à l'usine Bombardier de Millhaven.*



Bombardier TTC 4572 loaded and ready to go to Toronto via CN.  
*Le TTC 4572 est chargé et prêt à être acheminé à Toronto par le CN.*



An Eglinton Crosstown Bombardier Flexity Freedom single end LRV executes a photo runby for media at Bombardier's Millhaven (Ontario) test track.

*Un VLR Bombardier Flexity Freedom unidirectionnel de la ligne Eglinton Crosstown d'Eglinton Crosstown exécute un passage photo pour les médias sur la voie d'essai de Bombardier à Millhaven (Ontario).*

Bombardier, at the time of the visit, was completing a TTC-gauge test track for the Flexities. A line truck was observed, installing overhead.

The event was well attended by the media, including newspaper and television staff from Toronto and Kingston. After arrival, we moved to a boardroom for lunch, followed by a presentation and question and answer session featuring Benoit Brossoit, President, Bombardier Transportation, Americas Division, and David Van Der Wee, Chief Operating Officer.

Mr. Brossoit admitted that his company has suffered many well-publicized problems with its LRV deliveries to Toronto and Waterloo Region, but stressed that major efforts have been made during the last couple of years to correct these issues. His remarks followed, essentially a "That was then, this is now, we're on track" theme.

The guests were then taken for a test track demonstration ride aboard an LRV destined for Toronto's Eglinton Crosstown LRT (which is standard gauge), scheduled to open in late 2021. These Flexity Freedom cars are similar to the 14 assembled for Waterloo Region, the

Les médias, y compris le personnel du journaux et de la télévision de Toronto et de Kingston, ont assisté en grand nombre à l'événement. Peu après notre arrivée, nous nous sommes retrouvés en salle de conférence pour le déjeuner, suivi d'une présentation et d'une séance de questions et réponses en compagnie de Benoit Brossoit, président de Bombardier Transport, Division Amériques, et de David Van Der Wee, chef de l'exploitation.

M. Brossoit a admis que son entreprise a connu de nombreux problèmes dont on a beaucoup parlé au sujet de ses livraisons de véhicules légers sur rail à Toronto et dans la région de Waterloo, mais il a souligné que des efforts importants ont été faits au cours des deux dernières années pour corriger ces difficultés. Ses remarques ont suivi essentiellement un thème "C'était à l'époque, et nous sommes maintenant sur la bonne voie".

Les invités ont ensuite été conviés à un tour de démonstration sur la voie d'essai à bord d'un tramway destiné à la ligne Eglinton Crosstown de Toronto (d'écartement normal), qui devrait être inaugurée vers la fin de 2021. Ces Flexity Freedom sont similaires aux 14 voitures construites pour la région de Waterloo, la principale différence étant les cabines de contrôle à une seule extrémité. En service, les voitures fonctionneront donc en paires mariées de deux unités.

major difference being control cabs at just one end. In service, the cars will thus operate as two unit married pairs.

Bombardier has committed to have six of these LRVs ready for shipment by the end of February 2019, of which at least one should actually be at the Mount Dennis Yard by that time. Twenty-five cars are scheduled for 2019 delivery, with the 76 unit order to be completed during 2020.

It remains to be seen where the full order will be distributed, as the Crosstown line is initially projected to require about 44 Flexities. The cars, surprisingly, are painted grey along the windows, rather than Metrolinx's standard green.

In late 2017, Metrolinx cut Bombardier's Crosstown car order drastically, from a \$770 million, 182 car order to a \$392 million, 76 car order. Metrolinx placed an order with Alstom for 61 Citadel Citadis LRVs, which feature a larger passenger carrying capacity than the Flexity Outlooks. This action was taken as the agency had strong doubts concerning Bombardier's ability to deliver the order in time for the Crosstown opening.

Delivery of the Alstom cars will commence in mid-2021; they will be assembled at a plant in Brampton. Some of the cars will be taken to the Finch West LRT yard/shop complex, on the north side of Finch Avenue just east of Highway 400. This line is expected to require about 17 LRVs; the balance presumably would be distributed to Mississauga and Hamilton.

The first Flexity will likely be shipped to the TTC soon, after a thorough inspection at Millhaven by Metrolinx staff.

The first few Crosstown cars, at least, may be delivered by truck. The Mount Dennis yard has recently

Bombardier s'est engagée à ce que six de ces tramways Eglinton Crosstown soient prêts à être expédiés à Toronto d'ici la fin de février 2019, dont au moins un devrait être au triage Mount Dennis d'ici là. Vingt-cinq unités devraient être livrées en 2019, la commande de 76 unités devant être achevée en 2020.

Reste à savoir où la commande complète sera distribuée, car la ligne Crosstown devait nécessiter environ 44 Flexities au départ. Étonnamment, les voitures sont peintes en gris le long des vitres, plutôt qu'en vert standard de Metrolinx.

À la fin de 2017, Metrolinx a réduit considérablement la commande de tramways Eglinton Crosstown de Bombardier, qui est passée de 770 millions de dollars et 182 unités à une commande de 392 millions et 76 unités. Metrolinx a passé une commande auprès d'Alstom pour 61 tramways Citadel Citadis qui ont une capacité de transport de passagers supérieure à celle des Flexity Outlooks. Cette mesure a été prise parce que l'agence avait de sérieux doutes quant à la capacité de Bombardier de livrer la commande à temps pour l'ouverture de la ligne Crosstown.

La livraison des voitures Alstom commencera à la mi-2021; elles seront assemblées dans une usine à Brampton. Certains des tramways seront livrés au complexe de triage et d'ateliers du TLR Finch West, du côté nord de l'avenue Finch, juste à l'est de l'autoroute 400. On s'attend à ce que cette ligne nécessite environ 17 véhicules légers sur rail; le reste sera vraisemblablement alloué à Mississauga et Hamilton.

Le premier Flexity sera probablement expédié à la TTC sous peu, suite à une inspection approfondie à Millhaven par le personnel de Metrolinx.

Au moment de la visite, Bombardier était en train de terminer la construction d'une voie d'essai d'écartement TTC pour les Flexities. On y œuvrait à



Sections of Flexity LRVs on Millhaven shop floor.

*Des sections de véhicules légers Flexity sur le plancher de l'atelier de Millhaven.*



Edmonton Transit Valley Line LRT seven-section low floor Flexity LRVs on the Millhaven shop floor.

*Commandé par la Edmonton Transit pour leur Valley Line, un tramway Flexity à plancher surbaissé en sept sections sur le plancher de l'atelier de Millhaven.*



A Vancouver, British Columbia Skytrain on the shop floor of Bombardier's Millhaven, Ontario plant.

*Un Skytrain de Vancouver, en Colombie-Britannique, dans l'atelier de l'usine Bombardier de Millhaven, en Ontario.*

been connected to CP's Mactier Subdivision by a railway siding, future deliveries may be on flatcars.

The plant's standard gauge LRV test track at Millhaven extends for about one kilometer, to the complex's western property limit. A loading ramp has been constructed here, presumably for the Crosstown cars. Five retrofits have been performed at Millhaven on Waterloo Region's 14-unit order. At press time all 14 units have been delivered to Waterloo, testing continues prior to the commencement of service. The Millhaven plant is connected to Canadian National's Montreal-Toronto main line by a long siding.

l'érection de la caténaire à l'aide d'un camion spécialisé.

Les premières voitures de Crosstown pourraient être livrées par camion. Toutefois, la gare de triage de Mount Dennis a récemment été reliée à la subdivision Mactier du CP par un embranchement ferroviaire. Ainsi, les livraisons futures pourraient se faire sur wagons plats.

La voie d'essai à écartement normal de l'usine à Millhaven s'étend sur environ un kilomètre, jusqu'à la limite ouest de la propriété du complexe. Une rampe de chargement a aussi été construite, probablement pour les voitures de Crosstown. Cinq modifications ont été effectuées à la commande de 14 unités de la région de Waterloo à Millhaven. Au moment d'aller sous presse, les



Mount Dennis Station (western terminus) and Eglinton Maintenance and Storage Facility for the Crosstown Light Rail Transit line is adjacent to the Canadian Pacific Railway. Here, crews have reinstalled the Canadian Pacific Railway tracks on the new bridge over Eglinton Avenue West. A siding from the CPR to the LRV maintenance facility has been installed. Urban Toronto

*La gare de Mount Dennis (le terminus ouest) et l'installation Eglinton d'entretien et d'entreposage du matériel roulant de la ligne Crosstown sont adjacentes au chemin de fer du Canadien Pacifique. À cet endroit, les équipes ont réinstallé les voies ferrées du Canadien Pacifique sur le nouveau pont qui enjambe l'avenue Eglinton Ouest. Urban Toronto.*

During the tour we also saw several of the impressive seven section Flexities for Edmonton's Valley Line low floor LRT, currently under construction. It is scheduled for a late 2020 opening. These cars are painted in an attractive blue, white and black livery.

A completed Vancouver Skytrain car was also observed. These cars use the Linear Induction Motor (LIM) propulsion system incorporated on the TTC's Scarborough RT, and Detroit's Downtown People Mover (DPM). The Vancouver cars are significantly longer, however.

The Millhaven complex occupies 480 acres in an essentially rural area. It was opened by the former Urban Transportation Development Corporation (UTDC) circa 1978. Its original function was the construction of ICTS cars for Scarborough, Detroit and Vancouver, and certain overseas cities.

Bombardier said that it has invested \$20 million in the Millhaven property in recent years. Of this amount, \$11 million was to double the manufacturing space, to 45,000 square feet. The facility employs about 400 engineering, manufacturing and administrative staff.

The Millhaven event was most interesting and informative. It was very satisfying to see LRVs in an assembly environment that are destined for new and existing operations. There is no doubt that streetcars are making a comeback under the moniker of the Light Rail Vehicle!

14 unités ont toutes été livrées à Waterloo, les essais se poursuivent avant le début du service. L'usine de Millhaven est reliée à la ligne principale Montréal-Toronto du Canadien National par un long embranchement.

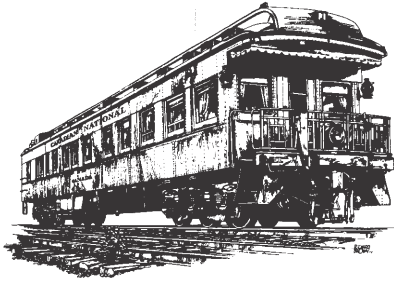
Au cours de la visite, nous avons également pu voir plusieurs des impressionnants véhicules Flexities à sept sections et plancher surbaissé de la Valley Line d'Edmonton, actuellement en construction. Son ouverture est prévue pour la fin de l'année 2020. Ces voitures arborent une belle livrée bleue, blanche et noire.

On a pu apercevoir également un wagon achevé du Skytrain de Vancouver. Ces voitures utilisent le système de propulsion par moteur à induction linéaire (MIL) comme celles du Scarborough RT de la TTC et du Downtown People Mover (DPM) de Detroit. Les voitures de Vancouver sont toutefois beaucoup plus longs.

Le complexe Millhaven couvre 480 acres dans une région essentiellement rurale. Il fut créé par l'ancienne Urban Transportation Development Corporation (UTDC) vers 1978. Sa fonction initiale était la construction de voitures ICTS pour les villes de Scarborough, Detroit, Vancouver et quelques autres situées outre-mer.

Bombardier a déclaré avoir investi 20 millions de dollars dans la propriété de Millhaven au cours des dernières années. De ce montant, 11 millions de dollars ont servi à doubler l'espace de fabrication, pour atteindre 4 100 mètres carrés. L'usine emploie environ 400 personnes dans les domaines de l'ingénierie, de la fabrication et de l'administration.

L'événement de Millhaven a été des plus intéressants et instructifs. C'était très encourageant de voir dans leur environnement d'assemblage des VLR destinés à des réseaux existants ou nouveaux. Il ne fait aucun doute que les tramways reviennent sur le devant de la scène sous le nom de Véhicule léger sur rail!



## Heritage Business Car

January - February, 2019

By John Godfrey

Edited by David Gawley



### Mail Received



Donated by David Jenkins

Unfortunately an unusual number of errors crept into the November - December issue of Canadian Rail; here are the corrections:

The dedication of Stan Smail's Mount Royal Tunnel / Central Station / VIA anniversary Photo Gallery was missing from the English text (it appeared in French). Here it is:

This photo gallery is dedicated to the Vanessa Murphy family of Deux Montagnes, Quebec and all the loyal patrons who have enjoyed reliable, electric commuter train service from the suburbs to the city through 'Canada's first subway', as Mackenzie and Mann intended over a

hundred years ago. We hope that its projected replacement, the Réseau Express Métropolitain (REM) enjoy the same success.

Sharp eyed member Hughes Bonin of Kingston, Ontario notes that the date of the photo on page 294 of the November - December issue No. 587 is obviously wrong. Summer did not last to December 12, 1968. Forster Kemp's slides are undated; we don't know the exact date of that photo.

Hughes also notes (with photographic back up) that the VIA logo and colours shown on page 296 bottom (same issue) was probably taken in 1976 (not 1978) when CN was using the name VIA as a marketing brand (with a red CN logo on the nose).

Gordon Brownrigg of Centreville, Nova Scotia writes: There was a repeated six line paragraph on pages 279 and 281, and a missing French caption translation on page 308.

David Gawley writes

Regarding Garth Stevenson's Railway Hotel article in the September - October issue of Canadian Rail No. 586, the article did not mention except obliquely with regard to the Nova Scotian, the physical connection of railway hotels to the railway stations. Several hotels, the Nova Scotian, Place Viger, Royal Alexandria and Palliser all had direct connections from the station to the hotel. The Queen Elizabeth is connected by an elevator from the lobby to the station concourse. The Chateau Laurier and the Royal York were each connected by a tunnel to the railway stations.

Redcaps at Toronto Union Station took exception to the closeness of the Royal York. They could take passengers' luggage from the train to the hotel lobby but not beyond. Hotel bellmen could bring the travellers' baggage from their room to their accommodation on the train, thus depriving the redcap of a tip.

### VIA's Amherst, Nova Scotia railway station sold



Town of Amherst

A business owner in Amherst, N.S., is buying the town's 111-year-old railway station, a deal that will lead to the reopening of the station to train passengers.

Via Rail has agreed to hand over the Amherst, Nova Scotia train station a federally designated heritage property to the town. The town of Amherst has signed a five-year lease-to-own agreement with Jeff Bembridge, the owner of Bambino's Pizzeria, a pub and coffee shop. Bembridge is happy to finally get his hands on the historic building.

"I've been after it for almost four years now," he said in a telephone interview from Amherst. "It's a beautiful building and I think it has lots of character and it's a shame to see it go to waste. It's just absolutely wonderful."

Via Rail will lease some of the space in order to reopen the station as a waiting room for train passengers, who have been locked out of the building since 2012. The deal to reopen the station has been in the works for years.

The Amherst station one of the largest in Nova Scotia and one of Canada's most beautiful railway landmarks opened in 1908. The large size and impressive design of the Via Rail/Canadian National Railways Station reflects the significance of Amherst to the Intercolonial Railway Company (ICR) and its expectations for future growth. CBC News

### Hull Chelsea Wakefield Railway definitely gone

The Hull Chelsea Railway, a 33 km heritage steam tourist railway which ran from Hull to Wakefield Quebec is definitely gone.

The railway line had been plagued in recent years with repeated washouts to the right-of-way caused by severe storms. Some sections of the track ran through steep terrain and along the bank of the Gatineau River, making it susceptible to such washouts. In 2007, a disagreement erupted between the owner of the heritage steam train line and the municipality of Chelsea and city of Gatineau over the railway safety and maintenance program. In July 2007, a rain storm caused damage to some parts of the railway.

Repairs were made but following another landslide in Chelsea during the spring of 2008, the railway was halted after two weekends of activity. The owner decided to sell the train and ceased activities. The railway did not run for the summer of 2008.

Although operations resumed for 2009 and 2010, and various upgrades were considered, heavy rains damaged the tracks during a storm that occurred on June 23 and 24, 2011. Service was suspended and the operation was once again put up for sale.

The operation is now owned by the Chemin de fer de l'Outaouais. Attempts to obtain \$5 million in provincial



Andy Robertson

and private funding in 2014 for track repair failed. In 2016, a consortium, Moose Rail, proposed Wakefield as a stop for a new privately run Ottawa-Gatineau commuter train service. In July 2017 the municipality of Chelsea, Quebec pulled up 20 km of the track, seemingly ending any hopes of reopening the line.

The coaches are off their trucks and the bodies are being offered for sale. The steam and diesel locomotives are in the shop. No. 909 (Motala Verkstad 1907 2-8-0) is expected to go on display at Ferme Dalton in east end Gatineau where there is a replica of the original Quebec Montreal Ottawa & Occidental (QMO&O) Templeton Est station. The fate of diesel 244 (NOHABGM 1962) is uncertain at this time. Website edited, Philip Jago and Canadian Trackage Guide



Parc Dalton website

**CPR 7020 Cosmetically restored**

Recently ex-CP S-2 No. 7020 rolled out of the roundhouse at the Toronto Railway Museum and onto the turntable. 7020 had undergone a cosmetic restoration which included repainting the locomotive back to the as-delivered 1940s colour scheme.

Although pretty much everything about 7020 is in working order, and it could be started up again with a little bit of work, the museum has been asked not to start the engine due to concerns over the amount of smoke that would result. As a result, it has to be hauled around by the museum's CLC-Whitcomb switcher No. 1. David Jeanes



Stephen Gardiner



# COMMUNICATIONS

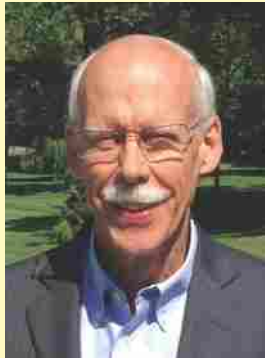
Jan./Feb. • jan./fév. 2019

## President's message

The winter is mostly a quiet time as far as museum visitors is concerned, but the staff is very engaged in getting ready for the summer season, and making longer-term plans. Some of the busy work that's been going on:

December was a blow-out month for Exporail, setting new records for attendance and revenue. The volunteer-operated Santa Train was a big success, selling out all available tickets in advance, despite rotten weather. This was our first effort at selling extras and the volunteer leaders have held a post-mortem review to make next year's effort even better.

Jean-Claude Poissant, the MP (Liberal) for the riding in which Exporail is located, is a big promoter of our interests, and he arranged for the new Minister of Canadian Heritage, Pablo Rodriguez, to visit us in January. We spent an engaging couple of hours showing him and a few members of his staff around and discussing our accomplishments and challenges.



Robbie Robinson

## Mot du président

L'hiver est une saison tranquille en autant que les visiteurs au musée sont concernés, mais le personnel est très occupé à se préparer pour la saison estivale et à faire des plans à long terme.

Un peu du travail laborieux qui s'est déroulé:

Décembre a été un mois faste pour Exporail, établissant de nouveaux records de fréquentation et de revenus. Le train du Père Noël, exploité par des bénévoles, a connu un grand succès, tous les billets disponibles ayant été vendus à l'avance, malgré un temps misérable. Il s'agissait de notre première tentative de vente d'activité en supplément. Les bénévoles clés de cette activité ont tenu un examen post-mortem pour améliorer les opérations de l'an prochain.

Jean-Claude Poissant, le député (libéral) de la circonscription où se trouve Exporail, est un grand promoteur de nos intérêts et il a fait en sorte que le nouveau ministre du Patrimoine canadien, Pablo Rodriguez, nous rende visite en janvier. Nous avons passé quelques heures à lui montrer, ainsi qu'à quelques membres de son personnel, nos réalisations et nos défis.



Santa Train using AMT donated equipment at Hays Station, December 2018. Bruno Cordellier

*Train du Père Noël utilisant l'équipement généreusement offert par l'AMT à la gare Hays, décembre 2018. Bruno Cordellier*



Mr. and Mrs. Claus entertaining a young rider. Bruno Cordellier  
M. et Mme Noël recevant une jeune passagère. Bruno Cordellier

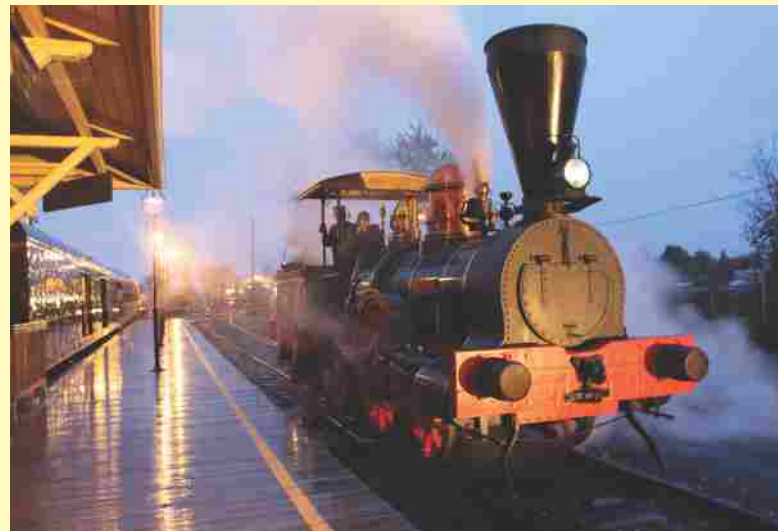
From left to right: Francois Hebert, Director; C. Stephen Cheasley, President CRHA Foundation; Jean-Claude Poissant, Member of Parliament; Nadine Cloutier, Executive Director; Pablo Rodriguez, Minister of Canadian Heritage; Robbie Robinson, President of the CRHA. Bruno Cordellier

*De gauche à droite : François Hébert, administrateur; C. Stephen Cheasley, président de la fondation de l'ACHF; Jean-Claude Poissant, député; Nadine Cloutier, directrice générale; Pablo Rodriguez, ministre du Patrimoine canadien ; Robbie Robinson, président de l'ACHF. Bruno Cordellier*



Jean-Paul Viaud, our curator, discussing CRHA collection issues with Minister Rodriguez.

*Jean-Paul Viaud, notre conservateur, discute avec le ministre Rodriguez des enjeux relatifs à la collection de l'ACHF.*



Bruno Cordellier

We were able to demonstrate the contribution the ministry has made to the new permanent exhibit we are mounting, and also about our plans for the future, for which we will be looking for federal support. Our impression is that the minister went away quite impressed.

Our replica steam locomotive, the John Molson, needs extensive boiler repair to return it to operable condition, and the Molson-Coors Foundation has stepped up with a major donation which will allow us to go ahead with the necessary work. This is very welcome, and we send them a big thank-you for their generous gift.

Work is advancing well on the cosmetic restoration of VIA's FP9A, which once painting is complete

Notre réplique de la locomotive à vapeur John Molson a besoin d'une importante réparation de la bouilloire pour la remettre en état de fonctionnement. La Fondation Molson-Coors s'est opportunément présentée avec un don majeur qui nous permettra d'entreprendre les travaux nécessaires. Ceci est très bienvenu et nous les remercions chaleureusement pour leur généreux cadeau.

Les travaux de restauration cosmétique de la FP9A de VIA progressent bien et, une fois la peinture terminée, elle sera transférée dans le pavillon Angus. Le financement est assuré par une campagne de collecte de fonds spéciale de 34 000 \$, appuyée par Jason Shron et Rapido Trains, les constructeurs de modèles réduits de Toronto. Grâce à leur



*La locomotive VIA 6309 à l'extérieur de l'atelier pour le nettoyage à la vapeur du dessous de la caisse. Ce projet de restauration est en bonne voie, mais nous avons encore besoin de votre soutien pour terminer la restauration afin qu'elle puisse être placée dans le pavillon Angus. Stephen Cheasley*

VIA Locomotive 6309 outside the shop for steam cleaning of the underbody. This restoration project is well underway but we still need your support to complete the restoration so it can be placed in the Angus pavilion. Stephen Cheasley

will be moved into the Angus Pavilion. Funding for this is being done by a special campaign to raise \$34,000, in which we are being supported by Jason Shron and Rapido Trains, the model builders from Toronto. Due to their wide reach we have had donations from as far away as New Zealand! The campaign is about two-thirds of the way to being fully funded, so I invite you to make a contribution if you haven't yet done so. For those CRHA members who have already contributed—thank you so much.

An exit survey of a sample of EXPORAIL visitors was conducted last summer asking about their satisfaction with their visit. Over 90% of visitors described themselves as satisfied or very satisfied, which is a reflection of the variety of the experiences available and the welcoming by the staff. Perhaps also not surprising was the fact that non-Quebec visitors form only a small percentage of the total, with 4% from other provinces, 3% from USA, and 2% from other countries. We are working to improve our visibility beyond Montreal so that we can increase awareness of this great museum to tourists.

Please get in touch with me if you have something to ask or to say; I'd be happy to hear from you.

Robbie Robinson, President

grande renommée, nous avons reçu des dons d'aussi loin que la Nouvelle-Zélande! La campagne est à peu près aux deux tiers de l'objectif d'être entièrement financée, alors je vous invite à faire une contribution si vous ne l'avez pas encore fait. Pour les membres de l'ACHF qui ont déjà contribué—merci beaucoup.

L'été dernier, un sondage a été mené auprès d'un échantillon de visiteurs d'EXPORAIL afin de connaître leur satisfaction à l'égard de leur visite. Plus de 90 % des visiteurs se disent satisfaits ou très satisfaits, ce qui témoigne de la variété des expériences offertes et de l'accueil du personnel. Il n'est peut-être pas surprenant non plus que les visiteurs non québécois ne représentent qu'un faible pourcentage du total, 4 % venant d'autres provinces, 3 % des États-Unis et 2 % d'autres pays. Nous travaillons à améliorer notre visibilité au-delà de Montréal afin d'augmenter, parmi les touristes, l'intérêt d'une visite à ce grand musée.

N'hésitez pas à me contacter si vous avez quelque chose à me demander ou à me dire; je serais heureux d'avoir de vos nouvelles.

Robbie Robinson, président



## CRHA Division News

### CRHA's Niagara Division members ride the first regularly scheduled GO Train from Niagara Falls

With all the hype in the newspapers and on the radio of late, it was not surprising that a number of railfans and rail historians showed up at the stations on Monday, January 7, 2019 to see and ride the first ever GO train out of Niagara in regular service. About a hundred people eventually boarded the Toronto-bound train between Niagara Falls and St. Catharines, including regular riders, and politicians, Metrolinx Execs and staff, and of course railfans.

There were probably about 50 rail enthusiasts in the mix. CKTB News Radio's Tim Dennis transmitted live from the train. No formal announcement was made to the railfan community, but the heavy widespread general advertisement for the service certainly attracted the railfans to the festivities like iron filings to a magnet. About a dozen members of the CRHA Niagara Division also congregated for this impromptu gathering and train ride.

Two CRHA Niagara Division members, Paul Chapman and Andy Panko were interviewed for almost 10 minutes while on-board the train travelling at 60 mph as CKTB transmitted their live broadcast. The virtues of the Niagara Division were extolled to all and sundry, thoughts on local transportation issues and initiatives, and the Division's connection to the national CRHA body. Andrew Panko

The first ever regular business day GO Train trip commencing in Niagara Falls, arrives at Aldershot Station with GO 648 in charge on January 7, 2019. This first train left Niagara Falls on-time at 5:17 am, then picked up about a dozen CRHA Niagara Division members in St. Catharines, again on-time at 5:40 and headed westbound to Hamilton (to the new West Harbour Station), where it became the regular daily 629 eastbound around Lake Ontario, to Union Station in Toronto. Niagara Division members detrained here in Aldershot and went for a fine breakfast at a nearby restaurant, and returned to Niagara two hours later from this same station on VIA/Amtrak 97. The members then got off in St. Catharines, whilst Train 97 went on to New York City as an Amtrak train. Ron Danielsen

*Le tout premier train régulier de GO Transit à partir de Niagara Falls, arrive à la gare Aldershot, tracté par la locomotive GO 648, le 7 janvier 2019. Ce premier train a quitté Niagara Falls à l'heure, à 5 h 17. Il a pris une douzaine de membres de la division Niagara de l'ACHF à St. Catharines, toujours à l'heure, à 5 h 40 pour ensuite se diriger vers l'ouest en direction de Hamilton (à la nouvelle gare de West Harbour) où il est devenu le train quotidien numéro 629 en direction est autour du lac, pour la gare Union à Toronto. Les membres de la Division Niagara sont descendus ici à Aldershot pour prendre un bon petit déjeuner dans un restaurant voisin et sont retournés à Niagara deux heures plus tard à partir de cette même station sur le train VIA/Amtrak 97. Les membres sont ensuite descendus à St. Catharines, tandis que le train 97 a continué vers New York City comme train Amtrak. Ron Danielsen*

## Nouvelles des divisions de l'ACHF

### Les membres de la Division Niagara de l'ACHF prennent le premier train régulier de GO Transit au départ de Niagara Falls

Avec tout le battage médiatique dans les journaux et à la radio dernièrement, il ne fut pas surprenant qu'un certain nombre de ferroviathes et d'historiens du rail se présentèrent aux gares le 7 janvier 2019 pour voir et prendre le tout premier train GO Transit en service régulier à partir de Niagara. Une centaine de personnes sont montées à bord du train vers Toronto entre Niagara Falls et St. Catharines. Parmi eux, il y avait des voyageurs réguliers, des politiciens, des membres de l'exécutif et du personnel de Metrolinx et, bien sûr, des amateurs de chemin de fer.

Il y avait probablement une cinquantaine de passionnés du rail dans le groupe. Tim Dennis, de la station de radio CKTB News, a été en onde en direct du train. Aucune annonce officielle n'a été faite à la communauté des amateurs de chemin de fer, mais la publicité générale très diffusée pour le service a certainement attiré les amateurs de chemin de fer aux festivités comme de la limaille de fer à un aimant. Une douzaine de membres de la Division Niagara de l'ACHF se sont également rencontrés pour ce rassemblement impromptu et ce voyage en train.

Deux membres de la Division Niagara de l'ACHF, Paul Chapman et Andy Panko, ont été interviewés pendant près de 10 minutes à bord du train qui roulait à 100 km/h lorsque CKTB a transmis son émission en direct. Les mérites de la division Niagara ont été vantés à tous et à toutes, des réflexions sur les questions et les initiatives locales en matière de transport furent données et les liens de la division avec l'organisme national de l'ACHF furent mis de l'avant. Andrew Panko



CRHA Niagara Division members meet up with Mayor Walter Sendzik (second from left) from the City of St. Catharines on the platform at the St. Catharines CNR station minutes before the first ever regular GO Train arrives from Niagara Falls, headed for Union Station in Toronto. The members in the photo are all Past Presidents of the Division or Charter Members, from way back in 1978 when the Division was formed. From left to right, David Bingham, Mayor Sendzik, Paul Chapman, Ken Gansel, Terry O'Brien, and Frank Delogu. Andrew Panko.



*Les membres de la Division Niagara de l'ACHF rencontrent le maire Walter Sendzik, de la ville de St. Catharines, (deuxième à partir de la gauche) sur le quai de la gare du CN de St. Catharines, quelques minutes avant l'arrivée du tout premier train du service régulier venant de Niagara Falls qui se dirigera vers la gare Union de Toronto. Les membres sur la photo sont tous d'anciens présidents de la division ou des membres fondateurs, depuis 1978, année de la création de la division. De gauche à droite, David Bingham, le maire Sendzik, Paul Chapman, Ken Gansel, Terry O'Brien et Frank Delogu. Andrew Panko.*

## IATM Delegation visits Exporail

Last fall a delegation from the International Association of Transport and Communications Museums (IATM), whose convention was being held in Ottawa, visited Exporail. In addition to Canadians and the Americans, we hosted delegates from nine European countries plus a delegate from India. Delegates were administrators of either railway, technology or postal museums.

Our President welcomed the delegates and they were presented with an overview of Exporail goal's and objectives, an interesting exchange of ideas took place afterwards. After an informative tour of the Angus Pavilion, the group returned to Ottawa by chartered coach.

## Visite d'une délégation de l'IATM à Exporail

L'automne dernier, une délégation de l'Association internationale des musées des transports et communications (IATM), dont le congrès se tenait à Ottawa, a visité Exporail. En plus de délégués du Canada et des États-Unis, nous en avons accueilli de neuf pays européens et un de l'Inde. Les délégués étaient des administrateurs de musées ferroviaires, technologiques ou postaux.

Notre président a souhaité la bienvenue aux délégués et on leur a présenté un aperçu des buts et objectifs d'Exporail, après quoi un échange d'idées intéressant a eu lieu. Après une visite instructive du Pavillon Angus, le groupe est retourné à Ottawa en autocar nolisé.



IATM delegates after a ride on MTC 8. Bruno Cordellier / *Les délégués de l'IATM après une balade sur le MTC 8. Bruno Cordellier*

BACK COVER TOP: Via #2 (eastbound) has just taken the signals at Kissick (MP 9.3) on the CN Ashcroft Sub. It is running late, and will be in Kamloops within 15 minutes for a planned 30 minute stop for crew change and re-fuelling. Russ Grycan

*HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le train numéro 2 de VIA (en direction est) vient tout juste de passer le signal à Kissick (BM 9.3) sur la subdivision Ashcroft du CN. Il roule en retard et sera à Kamloops dans les quinze minutes suivantes pour un arrêt prévu de 30 minutes pour un changement d'équipage et un ravitaillement en combustible. Russ Grycan*

BACK COVER BOTTOM: The Rocky Mountaineer consist is making a reverse move to the station platform in the Lorne St. Yard, in Kamloops BC. The servicing shops are about 4 miles east of this point. All guests going to Vancouver and / or Jasper will make the morning move across the South Thompson River. The calm river allows for an almost 100% reflection. Russ Grycan

*BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le convoi du Rocky Mountaineer recule vers le quai de la gare de Kamloops (C.-B.) située dans la cour de la rue Lorne. Les ateliers d'entretien sont environ à 6,4 km à l'est de ce point. Tous les voyageurs allant à Vancouver et/ou Jasper feront cette traversée matinale de la rivière South Thompson. Le calme de la rivière rend possible une réflexion presque parfaite du convoi sur sa surface. Russ Grycan*

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



# CANADIAN RAIL

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

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

