

- Jack Hewitson, Builder of Live Steam Locomotives
- History of Pay Cars on the Canadian Pacific Railway, Part 3
- Stan's Photo Gallery
- Book Reviews
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- Jack Hewitson, Constructeur de petites locomotives à vapeur vive
- L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique 3e partie
- Les Photos de Stan
- Critique de livres
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 589 • MARCH/MARS - APRIL/AVRIL • 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 : 4006621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 55** Jack Hewitson, Builder of Live Steam Locomotives / *Jack Hewitson, Constructeur de petites locomotives à vapeur* by / par Jim Leggett
- 73** History of Pay Cars on the Canadian Pacific Railway, Part 3 / *L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique 3e partie* by / par Douglas R. Phillips
- 83** Stan's Photo Gallery / *Les Photos de Stan*, by / par Stan J. Smaill
- 93** Book Reviews / *Critique de livres*
- 96** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 100** CRHA / ACHF Communications

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une société sans but lucratif, formée de membres bénévoles, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7

Membership Dues for 2019:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

United States: \$50.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$85.00 Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, 80 Lakeshore Road, PH8, Pointe Claire, QC, H9S 4H6, email: psmurphy@videotron.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given credit for material

submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

INTERIM CO-EDITORS: Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

CARTOGRAPHER: James Taylor

FRENCH TRANSLATION: Jean-Maurice Boissard, Bernard-André Genest, Luc Hamilton, Gilles Lazure et Jacques Loisel

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Jack Hewitson was the engineer on Ex Canadian Pacific Railway 4-4-0 136 (Rogers 1883, disguised as 144) and period train for the filming of CBC's documentary of Pierre Berton's *The National Dream* in 1973. See box on page 64 for more details. CRHA Archives, Fonds Canadian Pacific

PAGE COUVERTURE: En 1973, Jack Hewitson fut le mécanicien de la locomotive 136 et de son train d'époque lors du tournage du documentaire « *Le grand défi* » de Pierre Berton pour Radio Canada. La 136 était une 4-4-0 ex-Canadien Pacifique, construite par Rogers en 1883 et déguisée en tant que 144 pour le film. Voir l'encadré en page 64 pour plus de détails. Archives ACHF, fonds Canadien Pacifique

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522
L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

Jack Hewitson Builder of Light, Live Steam Locomotives

By Jim Leggett

French translation: Denis Vallières

Jack Hewitson Constructeur de petites locomotives à vapeur vive

Par Jim Leggett

Version française : Denis Vallières

Jim Leggett is the grand-son of William (Bill) Leggett who lived and grew up in St. Lambert, Quebec. Bill was an avid steam fan and live steam model builder in his own right. He and Jack Hewitson were long-time friends and members of the Montreal Live Steamers Club. Bill was known not only for his model building but also his photographic talent. His black and white photos and 16mm movies of CNR steam around St. Lambert are legendary. Many of his photos appear in Lorne Perry's CRHA book *St. Lambert - A Train of Thought*. Included with each book is a DVD of Bill's 16mm movies going back to the early 1950s.

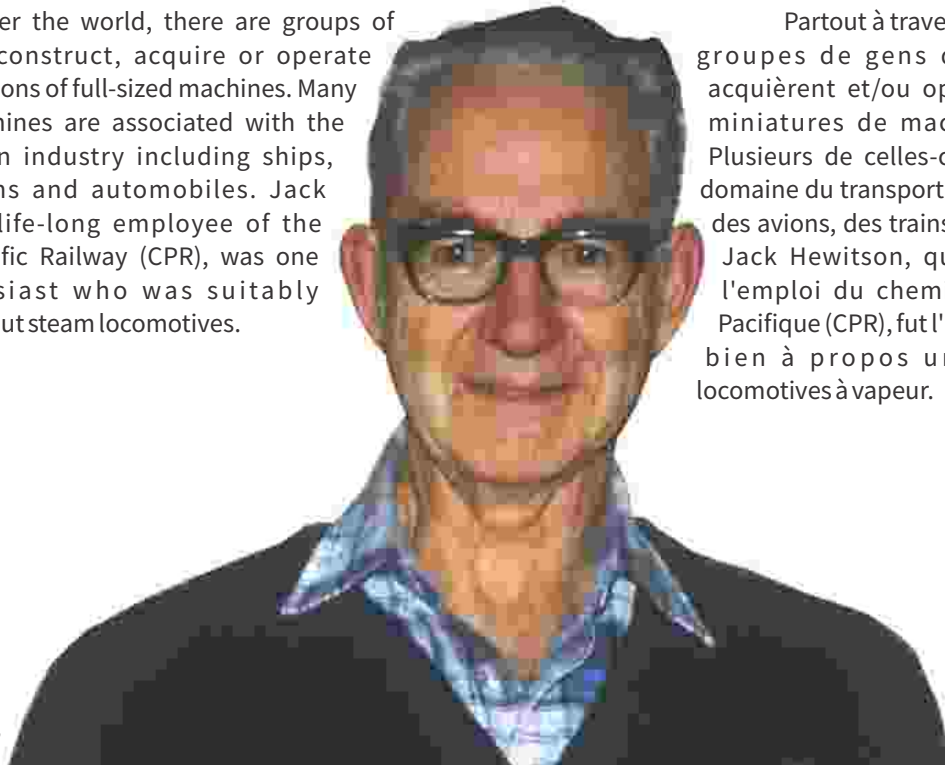
Jim Leggett had inherited Jack Hewitson's colour slide collection; he has generously donated it to the CRHA Archives. This article is illustrated with chosen images from Jack's collection unless credited otherwise.

Jim Leggett est le petit-fils de William (Bill) Leggett qui a grandi et vécu à Saint-Lambert (Québec). Bill était un passionné de la vapeur et, de son propre chef, un constructeur de modèles réduits mus à la vapeur. Jack Hewitson et lui furent des amis de longue date et des membres du club Les Vaporistes de Montréal. Bill fut connu, non seulement pour sa fabrication de modèles, mais aussi pour son talent pour la photographie. Ses photos en noir et blanc et ses films 16 mm des locomotives à vapeur du CNR aux environs de Saint-Lambert sont légendaires. Plusieurs de ses photos ont été publiées dans le livre de l'ACHF intitulé *Saint-Lambert – Train de vie* de Lorne Perry. Un DVD des films 16 mm de Bill remontant au début des années 1950 est inclus dans chaque exemplaire de ce livre.

Jim Leggett a hérité de la collection de diapositives en couleur de Jack Hewitson et il en a fait généreusement don aux Archives de l'ACHF. Cet article est illustré à l'aide de quelques photos choisies dans la collection de Jack.

All over the world, there are groups of people who construct, acquire or operate miniature versions of full-sized machines. Many of these machines are associated with the transportation industry including ships, aircraft, trains and automobiles. Jack Hewitson, a life-long employee of the Canadian Pacific Railway (CPR), was one such enthusiast who was suitably passionate about steam locomotives.

Partout à travers le monde, il y a des groupes de gens qui construisent, acquièrent et/ou opèrent des versions miniatures de machines prototypes. Plusieurs de celles-ci sont associées au domaine du transport incluant des navires, des avions, des trains et des automobiles. Jack Hewitson, qui a passé sa vie à l'emploi du chemin de fer Canadien Pacifique (CPR), fut l'un de ces amateurs et bien à propos un passionné des locomotives à vapeur.



Jack Hewitson,
March, 1984

Jack Hewitson,
Mars 1984

Jack was born in Winnipeg, Manitoba, where he constructed his first miniature live steam locomotive along with his father. The LMS Royal Scot No. 6100 (4-6-0) was running on the 3½" gauge track of the Red River Live Steamers club by 1936. In typical fashion, Hewitson would later rebuild the engine four times, in 1941 when he converted it into a Pacific type (4-6-2), again in 1952, once more in 1955 when the valve gear was changed from Walschaerts to Baker, and lastly in 1993 (see roster).

In all Hewitson built 34 locomotives. All but one for 3½" gauge track and all but two were ¾" to the foot scale. Some of these engines were rebuilt and reconfigured several times leading to some confusion as to how many engines he built.

The exceptions included one model of a ¾" scale Canadian Grand Trunk locomotive. As the prototype ran on 5' 6" gauge, the model was built to run on 4 1/8" track for Omer Lavallée, the famed CPR historian and author. The other was a narrow gauge Kaslo & Slocan Mogul that was built to 1.2" scale to run on 3½" track, as the prototype was 36" gauge.

At a young age Jack joined the CPR Mechanical Department as a machinist apprentice in Winnipeg's massive Weston Shops. It was here that the straight-laced young Jack had a brush with authority that would change his life in the model-making world. It was 1940 and his model project at the time was a CPR Royal Hudson No. 2850, the pride of the corporation. This engine was quite a

Jack naquit à Winnipeg, Manitoba, et c'est là qu'il construisit son premier modèle réduit fonctionnel d'une locomotive à vapeur avec l'aide de son père. La Royal Scot 4-6-0 no 6100 du LMS roula sur la voie à écartement de 3-½ po (89 mm) du club Red River Live Steamers dès 1936. Typiquement, Hewitson reconstruisit plus tard la locomotive à quatre reprises, en 1941 alors qu'il la convertit en une de type Pacific (4-6-2), puis en 1952, une fois de plus en 1955, lorsque la tringlerie de distribution Walschaerts fut changée en une de type Baker, et finalement en 1993 (voir tableau).

Au total, Hewitson réalisa 34 locomotives. Toutes, sauf une, furent à écartement de 3-½ po (89 mm) et toutes, sauf deux, furent à l'échelle de ¾ po au pied (1:16). Quelques-unes de ces locomotives furent reconstruites et reconfigurées plusieurs fois ce qui amena une certaine confusion quant au nombre qu'il a réellement fabriqué.

Deux des trois exceptions se retrouvèrent sur un modèle à l'échelle de ¾ po au pied d'une locomotive du Grand Trunk. Comme le prototype roula sur des voies à écartement de 5 pi 6 po, le modèle fut conçu pour rouler sur une voie à écartement de 4-1/8 po (105 mm) à l'intention d'Omer Lavallée, le célèbre historien et auteur du CPR. La troisième fut une Mogul du Kaslo & Slocan à voie étroite de 36 po (914 mm) qui fut construite à l'échelle de 1.2 po au pied pour rouler sur une voie à écartement de 3-½ po (89 mm).

Durant sa jeunesse, Jack entra au département de la mécanique du CPR en tant qu'apprenti machiniste aux vastes ateliers Weston de Winnipeg. C'est là que l'impassible jeune Jack eut un accrochage avec le personnel administratif qui changea sa vie dans le monde du modélisme ferroviaire. On était en 1940 et son projet de modèle était alors la Royal Hudson no 2850 du CPR, la fierté de la compagnie. Cette locomotive était beaucoup plus grosse que la Royal Scot et Hewitson se servait de certaines machines de l'atelier après son quart de travail. Un contremaître aperçut la locomotive miniature parmi les prototypes géants et amena un Jack très nerveux aux bureaux de la direction. Il allait sûrement être congédié pour cela, même s'il ne faisait pas du modélisme sur les heures de la compagnie!



Jack loved all things mechanical. He was riding a motorcycle in 1932. Jim Leggett collection

Jack aimait toute chose mécanique. Il faisait de la motocyclette en 1932. Collection Jim Leggett

bit larger than the Royal Scot and Hewitson was making use of some of the machinery after his shift at the shop. A foreman noticed this miniature locomotive amongst the giants and brought a very nervous Jack up to the offices of management. He would surely be fired for this even though he was modeling off the company clock!

The stern faces of the men in suits turned to smiles as Hewitson showed them the partially built locomotive down on the shop floor. A very relieved young machinist was told he could immediately go back to work to complete the engine and tender, on company time, to ready it for display in the company's exhibition at the 1939 New York World's Fair in Flushing Meadow, New York. No comments by the flummoxed foreman were recorded for history.

After approximately 10 years at Weston, Hewitson transferred to Montreal and eventually took up residence in a modest "GI" cottage on Fayolle Street in the suburb of Verdun, Quebec.

Les visages sévères des hommes en habit se mirent à sourire lorsque Hewitson leur montra la locomotive partiellement construite reposant sur le plancher de l'atelier. Un jeune machiniste fort soulagé se fit dire qu'il devait immédiatement retourner au travail, sur le temps de la compagnie, pour compléter la locomotive et son tender et la rendre prête à être exposée au stand de la compagnie à la Foire internationale de New York 1939-1940, à Flushing Meadow, New York. Aucun commentaire du contremaître abasourdi ne fut enregistré pour la petite histoire.

Après environ dix ans à Weston, Hewitson fut transféré à Montréal et il occupa éventuellement un de ces cottages pour Vétérans, situé sur la rue Fayolle dans l'arrondissement Verdun de Montréal, Québec.

Jack waxing skis at St. Sauveur, Quebec after his move to Montreal. There is little doubt he rode one of the famous Laurentian ski trains to get there. Jim Leggett collection

Jack cirant des skis à Saint-Sauveur, Québec, après avoir déménagé à Montréal. Il y a peu de doutes qu'il a pris l'un des fameux « trains de ski des Laurentides » pour s'y rendre. Collection Jim Leggett





Jack Hewitson's modest home on Fayolle Street in Verdun, Quebec

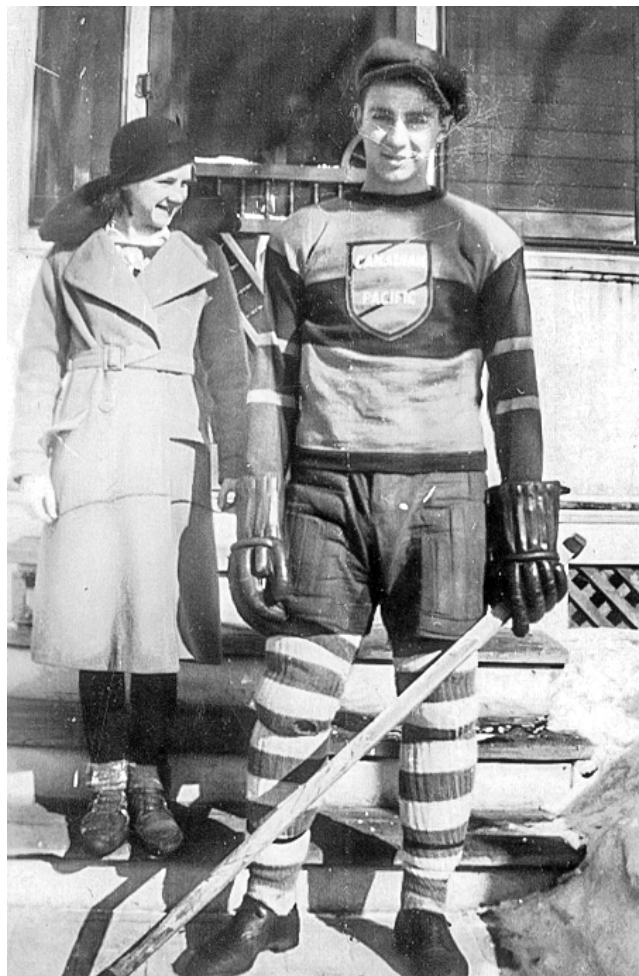
La modeste maison de Jack Hewitson, sur la rue Fayolle, à Verdun, Québec.



The elevated live steam track in the back yard in June 1959. Omer Lavallée and Lorne Perry ride under the watchful eye of Jack Hewitson.

La voie surélevée pour train à vapeur vive dans la cour arrière en juin 1959. Omer Lavallée et Lorne Perry se baladent sous l'œil attentif de Jack Hewitson.

Engineer's view of the elevated track.
Le point de vue du mécanicien sur la voie surélevée.



Suited up to play hockey on the CPR team. Jim Leggett collection

En uniforme pour jouer au hockey sur l'équipe du CPR. Collection Jim Leggett



He soon discovered the tracks of the Montreal Live Steamers (MLS) on the CNR Recreational Grounds opposite the Lachine train station at 34th Avenue. There was a 600-foot loop of elevated track for 2½” and 3½” gauge trains at that time. This track would later be expanded to 1200-feet with several steaming bays and a turntable for servicing locomotives. The club hosted several invitational meets with engineers and engines coming from Toronto and the Boston area. The club is still active today on their own property in Les Cèdres, Quebec which they purchased in 1967. Jack was made an honorary MLS Life Member in 2003.

Through the years, Hewitson rose through the ranks in the Office of the Chief Mechanical Officer (Chief of Motive Power and Rolling Stock) in Windsor Station, Montreal. At the time of his retirement he was in charge of the operation of the Company's Dynamometer Car No. 62. This car was used to test the power and efficiency of locomotives and had extensive use during the transition from steam to diesel-electric motive power. The data collection on board this car was analyzed at headquarters and modifications to locomotives or their assignments were made once deemed appropriate.

Il découvrit rapidement les voies des Vaporistes de Montréal (connus en anglais sous le vocable de Montreal Live Steamers) situées au parc récréatif du chemin de fer Canadien National (CNR) en face de la gare de Lachine sur la 34e avenue. Il y avait là une boucle de 183 mètres de voies surélevées à doubles écartements soient 2-½ po (64 mm) et 3-½ po (89 mm). Plus tard, cette voie fut rallongée à 366 mètres avec plusieurs pilotis de préparation pour locomotives et un pont tournant pour leur entretien. Le club reçut à plusieurs occasions des mécaniciens et leurs locomotives venus des régions de Toronto et de Boston. Le club est encore actif de nos jours sur son propre terrain qu'il a acquis en 1967 à Les Cèdres, Québec. En 2003, Jack fut nommé membre honoraire à vie du club.

Au fil des ans, Hewitson grimpa à travers les rangs aux bureaux de l'Officier-chef de la mécanique (Chef de la traction et du matériel roulant), à la gare Windsor de Montréal. Au moment où il prit sa retraite, il était responsable de la voiture-dynamomètre no 62 de la compagnie. Ce véhicule servait à tester la puissance et le rendement des locomotives et il fut intensément utilisé lors de la conversion de la vapeur au diesel. Les données recueillies à bord étaient analysées aux quartiers généraux et, suite à ceci, des modifications aux locomotives, ou à leurs assignations, étaient faites si jugées appropriées.



Jim Leggett collection



CPR Dynamometer car 62, with Jack in charge, is immediately behind Union Pacific 2904 and 2903, followed by accommodation cars and a train of freight cars under test. The location is Banff, Alberta in May 1966.

Lors d'un essai, la voiture dynamométrique 62 du CPR, sous la responsabilité de Jack, est directement accouplée aux locomotives 2904 et 2903 de l'Union Pacific et est suivie de voitures d'hébergement et d'un convoi de wagons de marchandises. Nous sommes à Banff, Alberta, en mai 1966.

As steam power was dropped from the CPR roster, Hewitson remained the 'go to guy' for all things related to steam locomotives. The CPR, various museums and tourist railroads that continued to operate excursions would write and call him for his technical expertise.

Most famously he was called to duty to oversee preparations and operate the CPR's 4-4-0 No. 136 in Pierre

Alors que la traction à vapeur disparaissait du tableau de service du CPR, Hewitson demeura l'homme recherché pour tout ce qui avait trait aux locomotives à vapeur. Le CPR et différents musées et chemins de fer touristiques qui continuèrent à opérer des excursions firent appel à son expertise technique soit sur place, soit par téléphone ou par courrier.



Locomotive 136 (here disguised as 148) was transported west from Ontario to Calgary on a flat car. Once unloaded, it was checked over in CP's Alyth shops, this photo was taken on June 10, 1973.

La locomotive 136, (déguisée ici sous le numéro 148) fut transportée sur un wagon plat de l'Ontario jusqu'à Calgary. Une fois déchargée, elle fut inspectée aux ateliers Alyth du CP; cette photo fut prise le 10 juin 1973.

Berton's Canadian television documentary miniseries *The National Dream*, an eight-part series adaptation of the building of the CPR. This was a once in a lifetime opportunity to run an historic locomotive on the very tracks that were part of Canada's early railroad history. Dressed in period costume and a bowler hat, the soft-spoken Jack took to the role with enthusiasm both in front of the camera and behind the scenes maintaining the locomotive.

Fameusement, on lui demanda de prendre en charge la préparation et l'opération de la locomotive 4-4-0 no 136 du CPR pour la minisérie documentaire télévisée *The National Dream*, basée sur le livre de Pierre Berton du même nom et interprétant en huit épisodes l'histoire de la construction du CPR. Ce fut l'opportunité d'une vie d'opérer une locomotive historique sur les voies qui furent elles-mêmes au cœur des débuts des chemins de fer canadiens. Vêtu d'un costume d'époque et d'un chapeau melon, Jack, un homme à la voix douce, remplit son rôle avec enthousiasme tant devant la caméra qu'à l'arrière-plan en prenant soin de la locomotive.

The National Dream train

By Douglas Phillips

The locomotive 148 is actually the Ontario Rail Association (ORA) Credit Valley Railway 136 ex CPR 136 which is now at Tottenham, Ontario on the South Simcoe tourist railway. It carried a number of different road numbers during the filming such as 136, 144, 148 and others using cut-out numbers set on the sides. During the 1973 Calgary Stampede this engine was on display at the grounds.

Le train du Grand Défi

Par Douglas Phillips

La locomotive numéro 148 fut en fait la locomotive no 136 (ex-CPR 136) du Credit Valley Railway de l'Ontario Rail Association (ORA); elle est de nos jours à Tottenham, Ontario, sur le site du train touristique de South Simcoe. Elle a porté différents numéros de parc durant le tournage du film tel que 136, 144, 148 et d'autres grâce à l'utilisation de numéros pré coupés fixés sur ses côtés. En 1973, elle fut exposée sur le site du Stampede de Calgary, Alberta.



Martin Lypka was the Assistant Superintendent in charge of the move to and from Calgary to Cassils, Alberta (where most of the filming was done) on the main line and return. Omer Lavalee of

Martin Lypka fut le surintendant adjoint responsable du déplacement de la locomotive de Calgary à Cassils, Alberta, où la plupart des scènes de voie principale furent tournées, et de son retour de là.

Canadian Pacific and James Brown from the ORA were also on hand. Martin Jackylin was the foreman of the extra gang from Bassano who were used as the extras for the track workers in the movie scenes. George Green, the roadmaster from Lethbridge, acted as the construction gang boss. Alex Price Assistant Regional Engineer from Vancouver gave advice on how track work was actually conducted during the construction period for true accuracy. I was with the engineering department on the Alberta South Division at the time and the Cassils sub was in our territory.

The cover photograph was taken at about mile 4 on the CPR Cassils Subdivision located southwest of Brooks, Alberta in the summer of 1973. This was during the filming of the CBC television production of Pierre Bertons eight part documentary the National Dream. Most of the prairie construction scenes were filmed near Mile 9, at a location called Kitsum mile 9.5 on the Cassils sub.

The Cassils sub was laid with 60 lbs rails rolled in 1906, which was close to the original 56 lbs steel laid on the main line near this location in 1883. The Cassils sub was abandoned in the late 1970s and a few years later the rail was shipped west and used in the narrow gauge railway that hauled tunnel muck out of the Mount Macdonald tunnel while it was under construction.

The baggage car was built for the Intercolonial Railway as number 735 in 1890 by Harris. Its stint in the CN Museum Train as CN 8029 in the 1950s was followed by time in the Alberta Pioneer Railway Association collection near Edmonton. Today it is at the Cranbrook History Centre in Cranbrook, British Columbia.

La voiture pour bagages fut construite à l'origine pour l'Intercolonial Railway par Harris en 1890 avec le no 736 et, au moment du tournage, elle faisait partie de la collection de l'Alberta Pioneer Railway Association (APRA) localisée près d'Edmonton. Au cours des années 1950, elle fit partie du Train de musée du CN avec le no 8029 du CNR. De nos jours, on peut la voir préservée au Cranbrook History Centre, à Cranbrook, Colombie-Britannique.

Omer Lavallée du Canadien Pacifique et James Brown de l'ORA furent aussi sur place. Martin Jackylin fut le contremaître du groupe d'employés d'entretien de Bassano qui furent utilisés comme extras pour représenter les constructeurs de la voie dans les scènes du film. George Green, le chef cantonnier de Lethbridge, figura en tant que chef du groupe de construction de la voie. Alex Price, l'ingénieur régional adjoint pour le district de Vancouver, donna des explications sur la manière avec laquelle on construisait les voies à l'époque pour que la représentation soit historiquement exacte. Je faisais partie alors du département d'ingénierie de la division Alberta South et la subdivision de Cassils était dans notre territoire.

La photographie de couverture fut prise au cours de l'été 1973, aux alentours de la borne milliaire 4 de la subdivision de Cassils localisée au sud-ouest de Brooks, Alberta. Ceci fut fait au cours du tournage de la production de Radio-Canada intitulée Le Grand Défi, un documentaire en huit épisodes narré par Pierre Berton. La plupart des scènes de construction de la voie furent filmées près de la B.M. 9, à un endroit appelé Kitsum, au mille 9.5 de la subdivision Cassils.

La voie de la subdivision Cassils était composée de rails de 60 livres au yard laminés en 1906 qui étaient très similaires aux rails de 56 livres au yard utilisés lors de la construction de la voie principale près de cet endroit, en 1883. Cette subdivision fut abandonnée vers la fin des années 1970 et, quelques années plus tard, les rails furent expédiés à l'ouest et utilisés sur la voie à écartement étroit qui servit à évacuer les débris déblayés lors du forage du tunnel du mont Macdonald qui était alors en construction.





The box car, numbered CP 500, was originally CP 19752 built 1913 by CP Angus and now preserved at Heritage Park in Calgary.

Le wagon couvert numéro 500 du CPR porta initialement le no 19752 lors de sa construction en 1913 aux ateliers Angus du CPR et il est maintenant préservé à Heritage Park, Calgary.



Day coach number CPR 141, is a suburban day coach built by the CPR in 1907. It was last used as a boarding car on the Dominion Atlantic Railway (DAR).

La voiture-coach 141 du CPR est une voiture pour banlieusards construite par le CPR en 1907. En fin de carrière, elle servit comme voiture-dortoir sur le Dominion Atlantic Railway (DAR).

All three of the cars, along with a flat car, were reconditioned for the film at CPR's Weston Shops in Winnipeg.

CPR's Publications Department used the cars, except the baggage car, during the summer months for about eight years after the filming, travelling about the rail system for public display before donating them to Heritage Park in Calgary. Both the box car and car 141 have been properly restored at the park to their original condition as built.

Ces trois pièces de matériel roulant, ainsi qu'un wagon plat, furent tous remis en état pour le film aux ateliers Weston du CPR, à Winnipeg.

Suite au tournage du film, le département des publications du CPR utilisa le matériel roulant, sauf la voiture pour bagages, durant les mois d'été pendant environ huit ans, à des fins d'exposition publique à travers le réseau avant d'en faire don au Heritage Park, à Calgary. Le wagon couvert et la voiture no 141 y ont été restaurés tels que construits à l'origine.



Jack Hewitson in 'uniform', at Mile 6 on the Cassils subdivision. Omer Lavallee took this photo and other 'action shots' as Jack was operating the locomotive. Copies of these pertinent shots are in Jack's collection. Omer Lavallee

Jack Hewitson « en uniforme » au mille 6 de la subdivision Cassils. Omer Lavallée prit cette photo et d'autres « photos d'action » alors que Jack conduisait la locomotive. Des exemplaires de ces photos figurent bien à propos dans la collection de Jack. Omer Lavallée

Nicholas Morant, CP's famous photographer, prepares to photograph CPR 148 (today's number) which is on the Penticton turntable, the date was June 19, 1973.

Nicholas Morant, le photographe réputé du CP, se prépare à photographier la locomotive 148 (c'est son numéro de nos jours) qui se trouve sur la plaque tournante de Penticton. La date est le 19 juin 1973.



Track-laying scene train, with producer Pierre Berton on site, June 8, 1973.

La scène du train de construction de la voie; le producteur, Pierre Berton, est sur place, le 8 juin 1973.



Once filming was completed on the Cassils subdivision, the train was moved west to Penticton, British Columbia for the filming of the Mira Canyon shots. Here 136 (its actual number) was photographed at Gleichen, Alberta in June 1973. Omer Lavallee

Une fois le tournage terminé sur la subdivision Cassils, le train fut déplacé, vers l'ouest, jusqu'à Penticton, Colombie-Britannique, pour filmer les scènes du Mira Canyon. Sur cette photo, la 136 (c'est son vrai numéro) est à Gleichen, Alberta, en juin 1973. Omer Lavallée





Discussions taking place at the Canyon Creek Bridge in Mira Canyon, June 1973. Omer Lavallée

Des discussions ont lieu au pont de Canyon Creek, à Mira Canyon, en juin 1973. Omer Lavallée

Mission accomplished! CPR 136 and train about to cross one of the storied Mira Canyon wooden trestles in June 1973. Unfortunately the 2003 Okanagan Mountain Park Fire in Okanagan Mountain Provincial Park destroyed 12 of the 18 wooden trestles. These have been rebuilt to lighter standards and serve as part of the spectacular Historic Kettle Valley Rail Trail, The Longest Rail Trail Network In British Columbia. Omer Lavallee

Mission accomplie! La 136 du CPR et son convoi sont sur le point de traverser l'un des fameux ponts sur chevalets en bois du Myra Canyon en juin 1973. Malheureusement, en 2003, un incendie dans le parc provincial d'Okanagan Mountain détruisit 12 des 18 ponts sur chevalets en bois. Ceux-ci furent reconstruits sous des normes de charges plus légères et servent en tant que parties de la spectaculaire Historic Kettle Valley Rail Trail, le plus grand réseau de pistes sur assise de chemin de fer en Colombie-Britannique. Omer Lavallée



He did have another rare scrape with authority when the film's director called for more smoke in a particular shot. Hewitson over fired the engine and made another run past the film crew but the director was not satisfied with the amount of smoke. He backed up the train once again and spotted some fresh ties at the side of the tracks. After throwing a few of those onto the firebox, Hewitson made another run with great clouds of acrid black smoke belching from the stack. "Cut," the director cried out. A perfect shot.

Once back at the Weston Shops, the foreman of motive power was livid with Hewitson for the state of the flues and firebox from the baked on residue of the creosote soaked ties.

CPR corporate management was not angry as they were in full support of the film. In fact Hewitson was called back to be the engineer to run the CPR's Pacific No. 1201 from Ottawa to Vancouver for Expo '86, and back home again. Hewitson knew the engine well, having built two operating models of 1201 in 1963 and 1969.

Jack, however, was best known in North America and the United Kingdom for his prolific construction of live steam operated models of locomotives. These were produced in the basement of his home in a very well equipped workshop. He obtained the erecting drawings of the many locomotives from the Motive Power Department and used these to replicate the original items in miniature.

Il eut cependant un autre rare accrochage avec la direction du CPR lorsque le metteur en scène du film lui réclama plus de fumée pour une prise de vue. Hewitson bourra alors excessivement le foyer de la locomotive et fit un nouveau passage devant la caméra, mais le metteur en scène ne fut pas encore satisfait. Hewitson recula donc le train une fois de plus et aperçut des traverses neuves le long des rails. Après en avoir jeté quelques-unes dans le foyer de la locomotive, il fit un nouveau passage avec de grands panaches de fumée noire et âcre émanant de la cheminée. « Coupez! », cria le metteur en scène. Prise parfaite!

Une fois de retour aux ateliers Weston, le contremaître du matériel de traction devint très en colère avec Hewitson pour l'état des tubes et du foyer portant les traces des résidus cuits de la combustion des traverses trempées de créosote.

Les autorités du CPR ne furent pas fâchées parce qu'elles supportaient pleinement le film. De fait, Hewitson fut rappelé pour être le mécanicien de la Pacific no 1201 du CPR d'Ottawa à Vancouver à l'occasion d'Expo 86 et au retour. Il connaissait bien la locomotive, en ayant construit deux répliques miniatures à vapeur vive en 1963 et en 1969.

Cependant, Jack fut mieux connu en Amérique du Nord et au Royaume-Uni pour sa prolifique construction de modèles réduits de locomotives à vapeur vive. Ces derniers furent construits dans l'atelier très bien outillé localisé au sous-sol de sa maison. Il obtint du Département de la traction les plans de construction détaillés de plusieurs locomotives et s'en servit pour reproduire les prototypes en miniature.





Two views of the Hewitson Engine Works, a compact, neat, well equipped workshop in the basement of his Fayolle Street residence.

Deux aperçus des Hewitson Engine Works, un atelier compact, propre et bien équipé dans le sous-sol de sa résidence de la rue Fayolle.

Not all his locomotives were based on actual prototypes. Some came from his imagination in a moment of mechanical 'what if' pondering. The first was the only German engine he ever built. Completed in 1976, he realized quickly that the Deutsche Bahn Pacific was going to be too big and heavy to easily move in and out of his basement workshop. The solution? Make it an Atlantic type with one less axle.

Ses locomotives ne furent pas toutes basées sur de réels prototypes. Certaines furent issues de son imagination suite à des réflexions du genre « Et si l'on faisait ça? ». La première fut la seule locomotive allemande qu'il n'a jamais construite. Complétée en 1976, il se rendit rapidement compte que la Pacific de la Deutsche Bahn allait être trop grande et trop lourde pour être aisément sortie et rentrée dans son atelier de sous-sol. La solution?

Lui enlever un essieu pour en faire une de type Atlantic.

En 1979, il construisit une locomotive 4-4-0 de classe « Super Schools » du Southern Railway, une machine à trois cylindres avec une tringlerie de distribution conjuguée Gresley. Cette locomotive était très rapide grâce à ses roues motrices de grand diamètre et elle eut le malheur de s'emballer lors de sa toute première randonnée sur la voie du club lorsque le tender de conduite se détacha, laissant Hewitson derrière. Un autre membre du club tenta de l'arrêter lorsqu'elle passa devant lui à mi-chemin du parcours, mais la

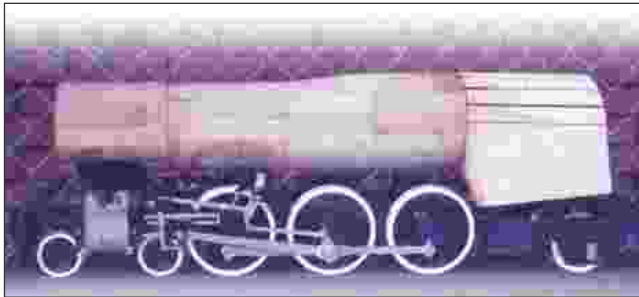
petite locomotive repoussa sa main de sa boîte à fumée, le faisant ainsi pivoter sur ses pieds. La machine dérailla, se couchant au sol sur le côté avec ses roues motrices tournant furieusement. La locomotive n'eut qu'un déflecteur de fumée plié tandis que le « dérailleur » humain eut besoin de sept points de suture pour fermer la coupure causée à sa main par le toit de la cabine.

La troisième locomotive à laquelle rêva Hewitson fut une curieuse version de « Tich », une 0-4-0 basée sur un dessin de Rowland Emmet paru dans le magazine Punch et construite à l'échelle de 27 coudées au furlong avec un écartement de 3-½ po (89 mm). Emmet était un caricaturiste

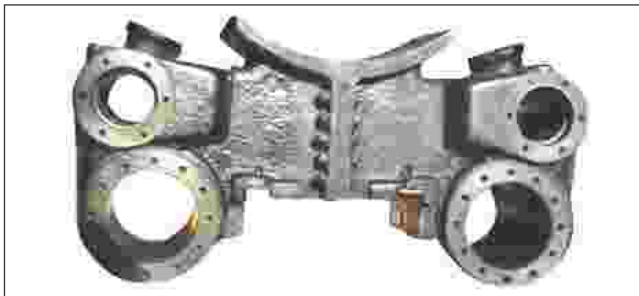


In 1979 he built a Southern Railway 'Super Schools' class 4-4-0, a three-cylinder job with Gresley 2-to-1 conjugated valve gear. This loco was very fast due to its large diameter drivers and infamously ran away on its maiden run at the club track when the riding car uncoupled leaving Hewitson behind. Another member tried to stop it as it passed him halfway around the track but the little engine knocked his hand off the smokebox spinning him around off his feet. The engine flew off the track on to the ground laying on its side with the wheels spinning in a blur. The loco suffered only a bent smoke deflector while the human 'derailer' needed seven stitches to close the cut on his hand from the cab roof.

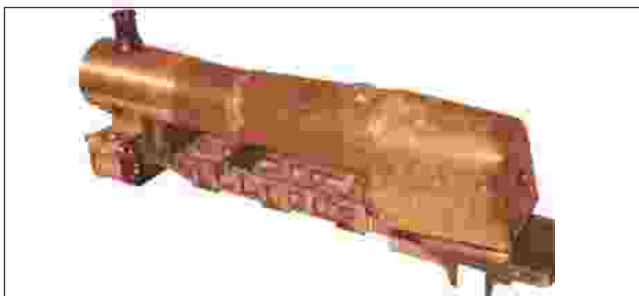
The third locomotive that Hewitson dreamed up is a whimsical version of a 'Tich' 0-4-0 based on the cartoons by Rowland Emmet that appeared in Punch magazine, and is in a scale of 27 cubits to the furlong, 3½" track gauge. Emmet was an English cartoonist and constructor of whimsical kinetic sculpture. 'HEW', which was a wink to the Hewitson Engine Works, was the second to last locomotive he would build, completed in 1992.



Wood form to roll boiler shell (1201)
Gabarit en bois pour façonner l'enveloppe de la bouilloire (1201)



Cylinder chest (2827) / *Bloc de cylindres (2827)*



Boiler on frame (1201) / *Bouilloire sur chassis (1201)*



Complete locomotive, unpainted (1201)
Locomotive complétée, avant la peinture (1201)

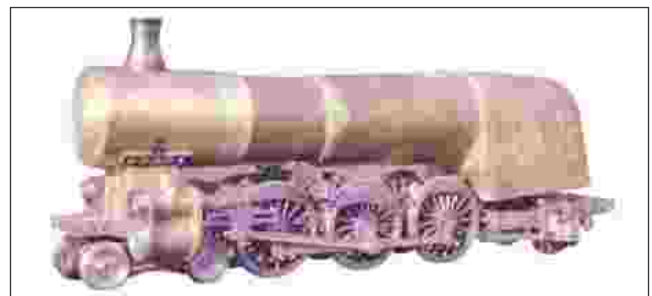
anglais et le créateur d'étranges sculptures cinétiques. « HEW », un clin d'œil aux Hewitson Engine Works, fut l'avant-dernière locomotive qu'il fabriqua; elle fut complétée en 1992.



End view of boiler (1201)
Vue d'extrémité de la bouilloire (1201)



Drivers axle and bearings (2827)
Essieu de roues motrices et paliers (2827)



Boiler on frame with wheels and rods (1201)
Bouilloire sur chassis avec roues et tringlerie de commande (1201)



Hewitson builders plate (1291)
Plaque du constructeur Hewitson (1291)

Hewitson Engine Works All-Time Roster

BUILDERS NO.	WHEEL AGT.	ROAD NO.	ROAD NAME	BUILT	RE-BUILT	VALVE GEAR	TRACTIVE E (Lbs.)	LENGTH (In.)	WEIGHT (Lbs.)	NOTES
1	4-6-2	6100	LMS	1936		Walschaerts	32	56 1/2	97 Lbs.	First engine built
	4-6-2	6232	LMS		1941	Walschaerts	40	58	110	New cylinders, extended frame, idlers, etc.
	4-6-2	46230	BR		1952	Walschaerts	40	58	110	New cylinders, new tender tank
	4-6-2	46231	BR		1955	Baker	40	58	120	New boiler, Baker valve gear
	4-6-2	46231	BR		1993	Baker	40	58	120	Overhead double exhaust chimney, paint
2	4-6-2	2850	CPR	1940		Walschaerts	58	72	140	Displayed at New York Worlds Fair 1940
	4-6-2	2827	CPR		1947	Walschaerts	58	72	140	Repainted to CPR standard for Toronto Ex. 1947
	4-6-2	2827	CPR		1960	Walschaerts	58	72	140	Overhauled, feedwater heater blocked off
	4-8-2	3150	CPR	1946		Walschaerts	60	78	175	3 cylinders, Boxpok drivers
3	4-8-2	3150	CPR		1948	Walschaerts	60	78	175	Converted to 2 cylinders
	4-8-2	3150	CPR		1950	Walschaerts	60	78	175	Overhauled and repainted
	4-8-2	3150	CPR		1976	Walschaerts	60	78	175	Overhauled and repainted
	4-8-2	750	GER	1947		Baker	34	46 1/2	97	FW heating coil, valve gear work
	4-4-2	750	GER		1955	Baker	34	46 1/2	90	New outside cylinders
4	4-4-2	62370	BR		1968	Baker	34	46 1/2	90	New boiler, smoke deflectors, etc.
	4-4-2	940	SR		1970	Baker	34	45 1/2	90	New cab, new running boards & tender truck
	0-6-0ST	SL3	CPR	1950		Stephenson	65	28	62	Weston Shops Tool # 3 saddle tank
	0-6-0	6086	CPR		1959	Stephenson	65	38	67	Saddle tank removed, new sloping tender
	2-6-2	2101	CPR		1966	Stephenson	65	38	67	Engine truck and solid pilot added
	0-6-0	6153	CPR		1967	Stephenson	65	38	67	Engine truck removed, renumbered
	0-6-0	6153	CPR		1969	Walschaerts	65	38	69	Pilot removed, Walschaerts valve gear
	4-4-2	283	CPR	1954		Stephenson	32	42	35	Original 285, built 1883 with parallel boiler
	0-4-0	Invicta	C&W	1956		SLEcc	26	19 1/2	20	Original Canterbury and Whitstable Rly. 1830
	0-8-0	6608	CPR	1958		Walschaerts	82	56	125	CPR Class V5 heavy hump switcher
5	4-4-2	50	GTR	1961		SLEcc	33	33 3/4	42	Display Birkenhead broad gauge (4 1-8"), note 1
	4-6-2	1201	CPR	1963		Walschaerts	47	59	125	CPR Class G5, last engine built at Angus
	4-6-2	1201	CPR		1966	Walschaerts	47	59	125	Elesco pump and bundle added
6	4-6-2	1291	CPR		1967	Walschaerts	47	59	125	Bundle replaced by open heater
	4-6-2	1221	CPR		1969	Walschaerts	47	59	125	Exchanged for # 14, open heater removed, renumbered, note 2
	4-6-2	51	GTR	1965		SLEcc	33	33 3/4	45	Birkenhead broad gauge (4 1-8")
7	4-6-2	3279	GNR		1965	Walschaerts	17	33	55	1-2" Scale, boiler repaired, cylinders re-packed
	0-6-0T	498	CR	1966		Stephenson	42	21 1/2	38	Caledonian dock shunter

Hewitson Engine Works All-Time Roster

BUILDERS NO.	WHEEL AGT.	ROAD NO.	ROAD NAME	BUILT	RE-BUILT	VALVE GEAR	TRACTIVE E (lbs.)	LENGTH (In.)	WEIGHT (Lbs.)	NOTES
14	4-6-2	1201	CPR	1969		Walschaerts	47	59	90	Replaced # 10 at Ottawa Station, note 2
15	4-4-2	2852	CPR	1965		Stephenson	32	42	47	Engine 285 as re-built 1885 with tapered boiler
16	4-4-2	Ottawa	O&P	1968		Stephenson	32	33	43	Ottawa, Ottawa & Prescott built 1850, note 3
17	0-4-0	Invicta	C&W	1968		SLEcc	26	19 1/2	20	See # 7, second Invicta
18	2-4-2	18	HEW	1970		Stephenson	34	36	45	Double axle pump. Outside Stephenson VG
19	4-2-2	1	GNR	1971		Stephenson	19	40	45	Sterling Single No. 1
20	4-2-2	1	GNR	1971		Stephenson	19	40	45	Sterling Single No. 1
21	0-4-0T	21	BR	1972		Walschaerts	19	15	25	Tich' BR dock shunter
22	4-4-2	22	DB	1976		Walschaerts	44	54	125	Needle bearings, Nicholson siphon
23	0-4-0T	Ivy	BR	1975		Baker	41	20 1/2	40	Juliet BR dock shunter
24	4-6-2	456	CPR	1977		Stephenson	34	43	65	CPR Class SM 1886, first steel cab, Note 4
25	4-4-2	948	SR	1979		Walschaerts	36	45	95	Super Schools Holcroft 2 to 1 conj. valve gear
26	2-6-2	885	SR	1980		Walschaerts	37	47	90	Revenant, designed 1926, not built to full size
27	4-6-2	1614	C&NW	1981		Baker	48	57	130	C&NW Rly. Class E built 1917
28	2-6-2	30	LMS	1982		Baker	49	44	65	Redesign of 0-6-0T as tender engine
29	2-8-2	401	CPR	1984		Stephenson	45	45	60	CPR Class SD built 1886, Note 5
30	2-6-2	2	K&S	1986		Stephenson	59	51	75	Modified Kaslo & Slocan engine, outside valve gear
31	0-6-0E	31	BR	1988				25	55	24 Volts DC gear and chain drive
32	4-4-2	St. Lawrence	O&P	1991		Stephenson	33	33	43	Ottawa & Prescott 1850 display model, Note 6
33	0-4-0T	33	HEW	1992		SLEcc	19	15	35	Tich inspired by a cartoon character
34	4-4-2	82	RGN	1996		Steam	30	45	55	Model of 15" gauge; 3.5" gauge

Abbreviations

- BR British Rail (UK)
- C&NW Chicago & North Western
- C&W Canterbury & Whistable Railway (UK)
- CPR Canadian Pacific Railway
- CR Caledonian Railway (UK)
- DB Deutsche Bahn (German Federal Railways)
- GER Great Eastern Railway (UK)
- GNR Great Northern Railway (UK)
- GTR Grand Trunk Railway

Notes

- 1 Built for Upper Canada Village
- 2 On display, VIA Ottawa Station
- 3 On display, VIA Ottawa Station
- 4 On display, Exporail (Donated by Ronald S. Ritchie)
- 5 Donated by owner to CSTM Ottawa
- 6 Built for the McCord Museum

- HEW Hewitson Engine Works
- K&S Kaslo & Slocan Railway
- LMS London Midland & Scottish Railway (UK)
- O&P Ottawa & Pembroke Railway
- RGN Renfrew Gananogue & Northern Railway ??
- SLEcc Stephenson Link Eccentric (valve gear)
- SR Southern Railway (UK)

A sampling of Jack Hewitson's legacy



Grand Trunk Railway 50 1961 Builders No. 9
La 50 du Grand Trunk Railway – no 9 du constructeur (1961)



London Midland & Scottish 30 1982 Builders No. 28
La 30 du London Midland & Scottish Railway – no 28 du constructeur (1982)



Great Northern Railway 1 1971 Builders No. 19 or 20 (he built two in the same year)
La 1 du Great Northern Railway – no 19 ou 20 du constructeur en 1971 (il en construisit deux cette année-là)



Canadian Pacific Railway 1201 1969 Builders No. 14, on display Ottawa Union Station. Ray Farand
La 1201 du Canadien Pacifique – no 14 du constructeur (1969) – en montre à la gare Union d'Ottawa. Ray Farand



Canadian Pacific Railway 456 1977 Builders No. 24, CRHA Exporail collection, donated by Ronald S. Ritchie. Jean-Paul Viaud
La 456 du Canadien Pacifique – no 24 du constructeur (1977) – don de Ronald S. Ritchie à la collection d'Exporail de l'ACHF. Jean-Paul Viaud

Un échantillonnage de l'héritage de Jack Hewitson



A pair of powered streetcar trucks for Fred Angus' model of Montreal Street Railway 705 in the CRHA collection.

Une paire de bogies-moteurs du modèle de l'unité 705 du Montreal Street Railway destiné à Fred Angus, maintenant partie de la collection de l'ACHF.



Canadian Pacific Railway 1291 1967 Builders No. 10 (3rd. rebuilding)

La 1291 du Canadien Pacifique - no 10 du constructeur (1967) après sa 3e reconstruction



Chicago & Northwestern 1614 1981 Builders No. 27

La 1614 du Chicago & Northwestern – no 27 du constructeur (1981)



Ottawa & Pembroke Ottawa 1968 Builders No. 16, on display Ottawa Union Station. Ray Farand

La Ottawa de l'Ottawa & Pembroke – no 16 du constructeur (1968) – en montre à la gare Union d'Ottawa. Ray Farand

Hewitson constructed an 80 foot long length of track on one side of his Verdun property sufficient to permit not only the testing of his locomotives, but also to provide entertainment to children and adults of all ages who were fascinated by these animated mechanical objects.

One must see these machines in operation to appreciate not only the workings of a steam locomotive, but also the degree of expertise involved in producing the components associated with their construction. Each is exactly as the original, from the operating water glass to safety valves and throttle. It must be remembered that these models operated with boilers under steam pressure and are therefore subject to the same idiosyncrasies as the originals that were not to be trifled with. Most were quite capable of pulling 5 or 6 adults along the tracks.

Unfortunately, in his latter years Jack's eyesight began to fail and it eventually reached a point where he could no longer do the fine machine work required to produce these engines. His wife Ivy would help him with soldering the copper boilers and doing the paint work for many years. She had a great level of skill having worked in precision quality control during the Second World War. As his most ardent supporter, she knew how to use a micrometer and vernier as well as any machinist. Woe to anyone who questioned Jack's expertise or knowledge for they would feel the wrath of Ivy.

In 2003 the contents of the basement machine shop were sold to a member of the Montreal club and a few others purchased all the drawings, patterns, tools and extensive library of photos and books. Upon his death after a fall in November of 2006, Jack was laid to rest back home in Winnipeg.

The proliferation of locomotives from the Hewitson Engine Works was a tribute to the 'Builder of Light Locomotives' Jack Hewitson. Several of his locomotives operate to this day.

We acknowledge the contribution of the late Ronald S. Ritchie and Douglas Phillips to this article both of whom knew Jack from their days at the CPR. Also Michael Leduc, Garth Stevenson and Stan Smaill for helping decipher an almost illegible, greatly reduced original roster.

Hewitson construisit une voie d'environ 24 mètres de longueur sur un côté de sa propriété de Verdun, suffisante pour rendre possibles non seulement les essais de ses locomotives, mais aussi pour amuser les enfants et les adultes de tout âge qui étaient fascinés par ces machines dont le mouvement des mécanismes était visible.

Il faut voir ces locomotives à vapeur rouler, non seulement pour apprécier leur fonctionnement, mais aussi le degré d'expertise nécessaire à la fabrication des pièces faisant partie de leur construction. Chacune est conforme à l'originale, des indicateurs de niveau d'eau en verre aux soupapes de sécurité et au régulateur principal. Il faut se rappeler que ces modèles réduits fonctionnaient à l'aide de bouilloires à vapeur sous pression et étaient par conséquent soumis aux mêmes caprices que ceux des prototypes, caprices qu'il fallait prendre très au sérieux. La plupart étaient capables de convoier 5 ou 6 adultes le long des voies.

Malheureusement, durant ses dernières années, la vue de Jack commença à baisser et ceci atteignit éventuellement un point où il ne fut plus en mesure de faire l'usinage délicat requis pour produire ces modèles. Durant plusieurs années, son épouse Ivy l'aida à souder les bouilloires de cuivre et à faire les travaux de peinture. Elle possédait un haut niveau de dextérité, ayant travaillé durant la Deuxième Guerre mondiale comme vérificatrice de qualité de travaux de précision. En tant que sa meilleure admiratrice, elle savait manier le micromètre et le vernier aussi bien que n'importe quel machiniste. Malheur à quiconque mettait en doute l'expertise de Jack, ou ses connaissances, parce qu'il s'exposait ainsi à subir la colère d'Ivy.

En 2003, le contenu de l'atelier mécanique du sous-sol fut vendu à un membre du club des Vaporistes de Montréal et quelques autres achetèrent tous les dessins, les gabarits et les outils, ainsi que la bibliothèque très élaborée de livres et de photos. Après le décès de Jack suite à une chute en novembre 2006, on inhuma sa dépouille à Winnipeg, sa ville natale.

Le grand nombre de locomotives sorties des Hewitson Engine Works est un témoignage au « Constructeur de petites locomotives » Jack Hewitson. Plusieurs de ses machines roulent encore de nos jours.

Nous soulignons les contributions, à cet article, du regretté Ronald S. Ritchie et de Douglas Phillips, qui ont tous deux connu Jack durant leurs carrières au CPR. Nous remercions aussi Michael Leduc, Garth Stevenson et Stan Smaill pour leur aide à déchiffrer la liste originale grandement réduite et pratiquement illisible des modèles réduits construits.

History of Pay Cars on the Canadian Pacific Railway Part 3 - 1908 to 1960.

By Douglas R Phillips

French translation: Jean-Maurice Boissard

For a short period between 1898 and 1908 Canadian Pacific had no regular pay cars in its fleet. Although the pay cheque system was put in place about 1896 it did not work well in a number of areas. The Company was forced to reintroduce the pay car in 1908 in some of the more isolated areas as well as in and around the City of Montreal. Pay cars were usually the only official cars the employees looked forward to seeing.

Paymaster's Car Nos. 34 (1908-1912). 51 (1912-1915)

The numbering of CPR's official cars and pay cars can be confusing because of the various re-numberings and conversions of various cars for different purposes.

Pay car 34 was converted from Second Class day coach 848 in November 1908. It used a number that had been assigned to an official car built in 1903 and re-numbered to car 20 in 1907. Coach 848 was originally built by Patten Car Works of Bath, Maine in the United States at an unrecorded date for the Quebec Montreal, Ottawa & Occidental Railway (QMO&O) as First Class day coach No. 4. The Western Division of the QMO&O was acquired by the CPR in 1882.

As with most pay cars, car 34 was fitted with double end-platform doors used as entrance and exit when paying large numbers of employees. The open end platform at the opposite end of the car had a conventional single door.

Pay car 34 was renumbered again in October 1912 to pay car 51 and remained under the paymaster until removed from that service in August 1915 when it was retired for dismantling at Hochelaga shops in Montreal.

This car was used to pay temporary employees hired for extra gangs and winter snow removal gangs in and around the Montreal Terminals area, and remained in this service until it came off "second best" in a collision with a yard engine at Place Viger yard in Montreal. It was decided not to replace it.

L'histoire des voitures de la paye du Canadien Pacifique 3^e partie - 1908 à 1960

Par Douglas R Phillips

Version française : Jean-Maurice Boissard

Pendant une courte période, entre 1898 et 1908, le Canadien Pacifique ne comptait aucune voiture régulière de la paye. Bien que le système de chèque de paie ait été mis en place vers 1896, il ne fonctionnait pas bien dans plusieurs endroits. La compagnie sera forcée de réintroduire des voitures de la paye en 1908 dans certaines des régions les plus isolées ainsi que dans et autour de la ville de Montréal. Les voitures de la paye étaient généralement les seules voitures officielles que les employés attendaient avec impatience.

Voitures de la paye Nos 34 (1908-1912), 51 (1912-1915)

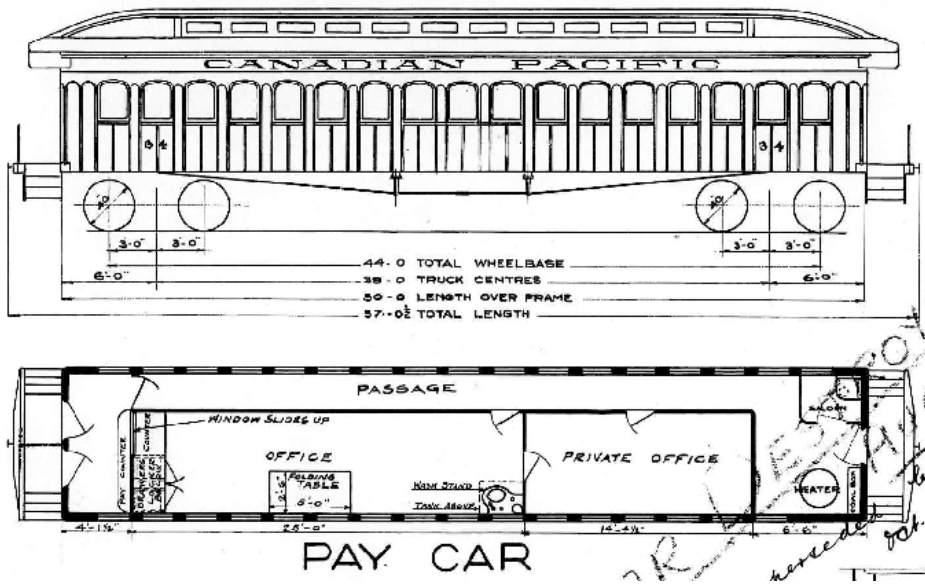
La numérotation des voitures officielles et de la paye du CP peut être source de confusion en raison des différentes numérotations et conversions de plusieurs voitures à des fins différentes.

La voiture de la paye No 34 est convertie à partir de la voiture coach de deuxième classe No 848 en novembre 1908. Elle portait un numéro attribué à une voiture officielle construite en 1903 et sera renumérotée No 20 en 1907. La voiture No 848 a été construite par les ateliers Patten Car Works de Bath, Maine, États-Unis, à une date non consignée par le Chemin de fer Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental (QMO & O) en tant que voiture coach de première classe No 4. La division de l'Ouest du QMO & O est acquise par le CP en 1882.

Comme avec la plupart des voitures de la paye, la voiture No 34 est équipée de portes doubles sur la plateforme servant d'entrée et de sortie pour payer un grand nombre d'employés. La plateforme à l'extrémité ouverte à l'autre bout de la voiture avait une seule porte conventionnelle.

La voiture No 34 est de nouveau numérotée en octobre 1912 comme voiture de la paye No 51; elle continue ainsi jusqu'à ce qu'elle soit retirée de ce service en août 1915, date à laquelle elle est radiée pour démantèlement dans les ateliers Hochelaga à Montréal.

Cette voiture servait à payer les employés temporaires embauchés dans des équipes supplémentaires et des équipes de déneigement hivernales dans et autour des terminus de Montréal. Elle restera dans ce service jusqu'à ce qu'elle soit déclassée suite à une collision avec une locomotive de manœuvre au triage de la Place Viger, à Montréal. On décide alors de ne pas la remplacer.



Pay Car 34 (1908-1912) later Pay car 51 (1912-1915). As this car was used in the Montreal Terminals area there were no sleeping quarters provided. CPR folio plan, collection Douglas R. Phillips.

Voiture de la paye No 34 (1908-1912), plus tard No 51 (1912-1915). Comme cette voiture était utilisée dans la zone des terminus de Montréal, aucun dortoir n'était prévu. Plan folio CPR, collection Douglas R. Phillips.

Manitoba & North Western Railway Pay-car No C-2. CPR Paymaster's car No 30 (1920-1926).

Another pay car, used in Western Canada, was one used by the Manitoba & North Western Railway (M&NW) conductor's van C-2 fitted up as a paymaster's car. Builder and date built are unknown, but likely c1885? and perhaps Crossen? The M&NW connected with the CPR at Portage La Prairie west of Winnipeg, Man. and operated as far west as Yorkton, NWT.

This car was acquired by the Canadian Pacific Railway when it leased the M&NW May 1, 1900. The car was renumbered and marked CPR 30 at Winnipeg June 19, 1900 and was then used immediately as a superintendent's car.

In 1920 the car was assigned to the CPR paymaster for pay car service between Winnipeg and the Lakehead. Withdrawn in October 1926 it was replaced by car 53.

Voiture de la paye du Manitoba & North Western Railway No C-2.

Voiture de l'agent payeur du CPR No 30 (1920-1926).

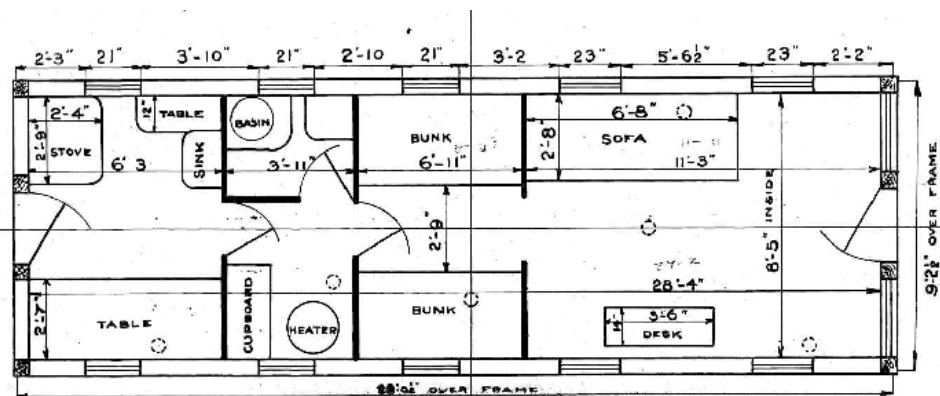
Une autre voiture de la paye utilisée dans l'Ouest canadien est le fourgon C-2 du chef de train du Manitoba and North Western Railway (M & NW), aménagé en voiture de la paye. Le constructeur et la date de construction sont inconnus, mais il s'agit probablement de Crossen, aux environs de 1885. Le M & NW se raccordait au CPR à Portage La Prairie, à l'ouest de Winnipeg, au Manitoba, et allait aussi loin à l'ouest que Yorkton, T.N.-O.

Le Canadien Pacifique fait l'acquisition de cette voiture lorsque le M & NW est loué le 1er mai 1900. Elle est alors renumérotée avec l'inscription CPR 30 à Winnipeg le 19 juin 1900, avant d'être immédiatement utilisée comme voiture du surintendant.

En 1920, la voiture est affectée au payeur du CP pour le service de la paye entre Winnipeg et Lakehead (Thunder Bay). Retirée en octobre 1926, elle est remplacée par la voiture No 53.

Floor plan of CPR official car 30 / 11 (1900-1909). Car as No 11 is modified in 1909 at Winnipeg, Weston Shops. CPR plan, collection of Douglas R. Phillips.

Plan de la voiture officielle du CPR 30/11 (1900-1909). La voiture No 11 est modifiée en 1909 aux ateliers Weston de Winnipeg. Plan du CPR, collection de Douglas R. Phillips.



FLOOR PLAN

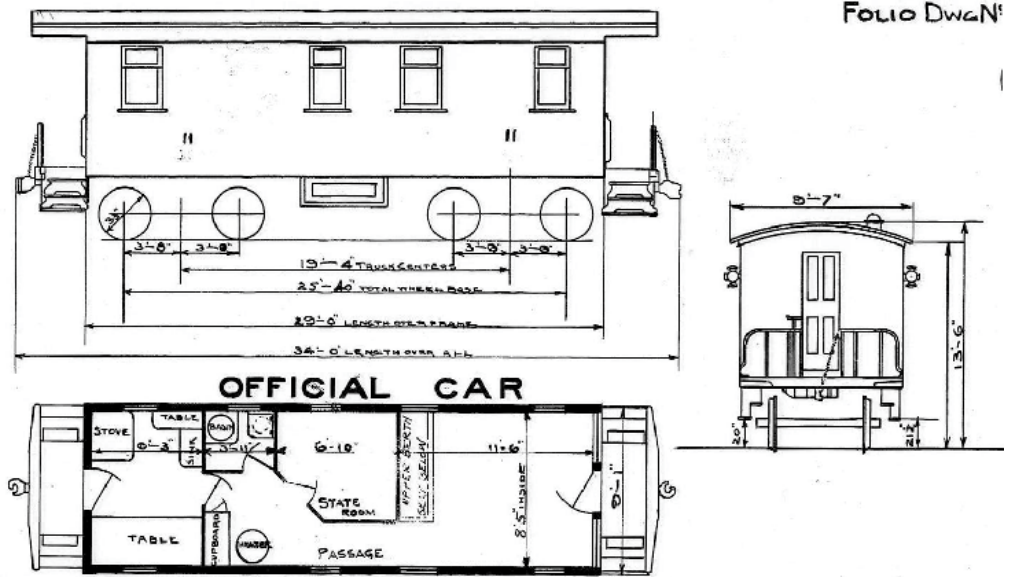
CPR official car 11 (1909 to 1920) when converted to Pay car 30.

CPR folio drawing. Collection of Douglas R. Phillips.

There are no known plans or identifiable photographs of this car as pay car 30.

Voiture officielle No 11 du CPR (1909 à 1920) convertie en voiture en tant que voiture de la paye No 30. Dessin de folio du CPR. Collection de Douglas R. Phillips.

Il n'existe pas de plans ou de photographies identifiables de cette voiture de la paye No 30



Paymaster's Car 52 (1914-1957)

As a result of the lumber industry being logged out, the population and services in northern Maine fell sharply with the result that there was lack of facilities where cheques could be cashed. With the outbreak of WWI, CPR employment increased to between 500 and 600 people along the Moosehead and Mattawamkeag Subdivisions. This led the CPR to revert to paying employees in currency in that state. In August 1914 Canadian Pacific pay car No. 52 was assigned to the State of Maine run in charge of Paymaster Frank Loye.

This car was the last genuine pay car, complete with double doors at the office end and an office with a safe, counter and wicket. The latter was equipped with bullet-proof doors and a trick drop window which, by slight pressure on a foot pedal, would lower the heavy window frame suddenly onto the wrists of anyone who might threaten the paymaster by pointing a revolver through the wicket. Fortunately nothing ever happened.

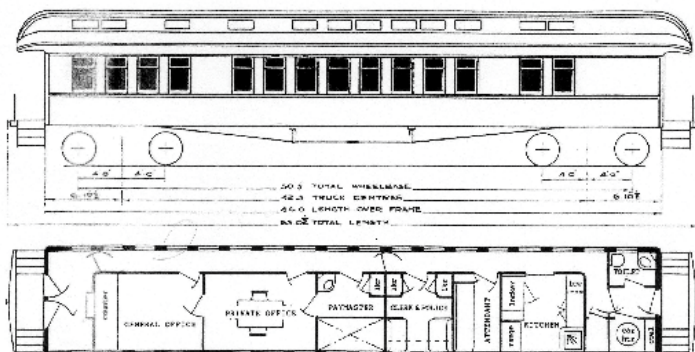
Payments were on a weekly basis on the line required by State laws. The car worked between Megantic, Quebec and Mattawamkeag, Maine. Car No 52 was withdrawn in December 1957 and scrapped in 1958.

Voiture de la paye No 52 (1914-1957)

Suite aux fermetures dans l'industrie du bois d'œuvre, la population et les services dans le nord du Maine diminuent fortement, de sorte qu'il manque des installations permettant d'encaisser les chèques. Avec le déclenchement de la Première Guerre mondiale, le nombre de personnes travaillant dans le secteur des relations publiques passe de 500 à 600 personnes dans les subdivisions de Moosehead et de Mattawamkeag. Cela oblige le CP à assurer de nouveau la paye de ses salariés dans cet État. En août 1914, la voiture de la paye No 52 du Canadian Pacifique est affectée à l'État du Maine, sous la responsabilité de son maître payeur, Frank Loye.

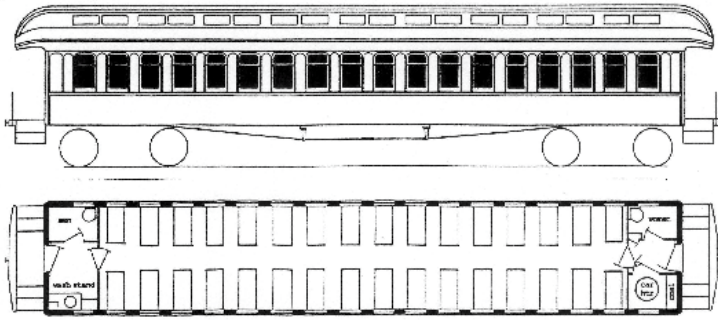
Cette voiture est la dernière véritable voiture de la paye, dotée de doubles portes côté bureau et d'un bureau avec coffre-fort, comptoir et guichet. Ce dernier est équipé de portes à l'épreuve des balles et d'une fenêtre coulissante qui, par une légère pression sur une pédale, laisserait subitement le lourd encadrement tomber sur les poignets de quiconque menacerait le payeur en pointant un revolver à travers le guichet. Heureusement jamais rien de tel ne s'est passé.

Les paiements se font sur une base hebdomadaire conformément aux lois de l'État. La voiture fonctionne entre Mégantic, Québec et Mattawamkeag, Maine. La voiture No 52 est retirée en décembre 1957 et mise au rebut en 1958.



Side Elevation and Floor plan of Pay Car 52 (1914-1958). Drawing by James A. Shields, collection of Douglas R. Phillips.

Élévation latérale et plan de la voiture de la paye No 52 (1914-1958). Dessin de James A. Shields, collection de Douglas R. Phillips.



Side Elevation and Floor Plan of 'First Class' day coach 191 as built in 1886. Originally constructed by Crossen Car Works in May 1886, this car was converted at Angus Shops, Montreal in August 1914. Drawing by James A. Shields, collection of Douglas R. Phillips.

Élévation latérale et plan de la voiture coach de première classe No 191. Construite à l'origine par Crossen Car Works en mai 1886, cette voiture est convertie aux ateliers Angus, à Montréal en août 1914. Dessin de James A. Shields, collection de Douglas R. Phillips.



Paymaster's car '52' at Jackman Maine with General Paymaster Bill Jones on step of the car. Bill's son Dave would one day work for Omer Lavallee and later became editor of CP Rail News. Photo by OSA Lavallee. Collection of David Jones.

La voiture de la paye No 52 à Jackman, Maine, avec l'agent général de la paye Bill Jones sur le marchepied. Le fils de Bill, Dave, travaillera un jour pour Omer Lavallée et deviendra plus tard rédacteur en chef du CP Rail News. Photo par OSA Lavallée. Collection de David Jones.



F. P. Loye, Paymaster, J. McKinley and W. Lindsay pose with car 52 in the background at Mattawankeag, Maine. Omer Lavallee, Ronald Ritchie collection

L'agent de la paye F.P. Loye, J. McKinley et W. Lindsay devant la voiture No 52 à Mattawankeag, Maine. Collection Omer Lavallée, Ronald Ritchie.

Car 52 was also famous because it was here Omer Lavallée, writer, editor and lecturer long considered one of Canada's most knowledgeable transportation historians, spent the early years of his career with Canadian Pacific.

La voiture No 52 est également célèbre parce c'est ici qu'Omer Lavallée, écrivain, éditeur et conférencier longtemps considéré comme l'un des historiens du transport les plus compétents au Canada, passe les premières années de sa carrière au sein du Canadien Pacifique.

Omer Lavallée and Car 52

Omer Lavallée et la voiture No 52

Car 52 on the end of a mixed train somewhere in the State of Maine, date unknown. Omer Lavallée, James A. Brown collection

La voiture No 52 en queue d'un train mixte quelque part dans l'état du Maine, à une date indéterminée. Collection Omer Lavallée, James A. Brown.



The CPR Police constable poses for Omer Lavallée beside car 52. Omer Lavallée, James A. Brown collection

L'agent de la police du CP pose devant la voiture No 52 pour Omer Lavallée. Collection Omer Lavallée, James A. Brown.

Associates of Omer at work in pay car 52. Omer Lavallée, James A. Brown collection

Des collègues de Omer Lavallée au travail dans la voiture No 52. Collection Omer Lavallée, James A. Brown.



Omer Lavallée spent many enjoyable years of employment as the Paymaster for the International of Maine Division of the CPR aboard car 52. Based in Montreal, Omer adhered to a taxing routine in the course of his duties.

Monday would be spent at head office where the week's cash would be accounted for and turned over for transit and safekeeping by Omer. He, accompanied by a constable, would board CPR Train 42, The Atlantic Limited (CPR's named train to Saint John, New Brunswick) at Montreal's Windsor Station. Their destination was Megantic, Quebec near the Maine border. At Megantic the pay car would be waiting, baker heater stoked (in winter) and amenities in place for the pay crew. The car was staffed by its attendant and chef who were based there.

The car was coupled to various freights and mixed trains such that the two subdivisions would be covered, men paid, and the car returned back to Megantic by Friday night. Omer and the constable would return to Montreal on Train 41, arrive Saturday morning and be prepared to do it all over again the following week!

Omer Lavallée passera de nombreuses années agréables en tant qu'agent de la paye pour la division International du Maine du CP à bord de la voiture No 52. Basé à Montréal, Omer suivait une routine éprouvante dans l'exercice de ses fonctions.

Lundi se passe au siège social où Omer comptabilise l'argent de la semaine et le prépare pour son transport sécurisé. Accompagné d'un agent de police, il prendra le train 42 du CPR, The Atlantic Limited (le train du CP à destination de St. John, au Nouveau-Brunswick) à la gare Windsor de Montréal. Leur destination est Mégantic, au Québec, près de la frontière du Maine. À Mégantic, la voiture de la paye reste en attente, tenue au chaud (en hiver) avec toutes les commodités pour le confort de l'équipe de la paye : un préposé et le chef qui restent dans la voiture.

La voiture voyage attelée à divers trains de marchandises et à des trains mixtes, pour payer tous les hommes des deux subdivisions, et revenir à Mégantic, le vendredi soir. Omer et le gendarme sont de retour à Montréal par le train 41, le samedi matin et sont prêts à tout recommencer la semaine suivante!



Workers boarding car 52 to get paid at Morkill, Maine. Note the train crewman waiting for the 'all clear' when the men were paid! Omer Lavallée, James A. Brown collection

Les travailleurs montent dans la voiture No 52 pour être payés à Morkill, dans le Maine. Remarquez l'agent du train qui attend le signal «tout est terminé – les hommes sont payés» ! Collection Omer Lavallée, James A. Brown.

Car 52 and train holds the main for a meet with 5419 at Holeb, Maine. Omer Lavallée, James A. Brown collection

La voiture No 52 et son train restent sur la voie principale lors du croisement avec le train 5419 à Holeb, dans le Maine. Collection Omer Lavallée, James A. Brown.



No internet here! After hours can pass slowly in the remote railroad reaches of central Maine. Here Omer engages in a game of chess. Perhaps the other individual is the car attendant? Omer Lavallée, James A. Brown collection

Pas d'Internet ici! Le temps entre les opérations peut passer lentement sur les tronçons ferroviaires éloignés du centre du Maine. Ici, Omer se lance dans une partie d'échecs, peut-être que son adversaire est le préposé de la voiture? Collection Omer Lavallée, James A. Brown.



Omer and the unknown individual from the chess photo pose on the rear platform of car 52. Omer Lavallée, James A. Brown collection

Omer et l'inconnu de la photo de la partie d'échecs sur la plate-forme arrière de la voiture No 52. Collection Omer Lavallée, James A. Brown.

Change tray from car 52 now in the CRHA / Exporail collection, it was donated by Ronald Bryant who inherited it from the late Omer Lavallée. Jean-Paul Viaud

Le monnayeur de la voiture No 52 de la collection ACHF / Exporail, il a été offert par Ronald Bryant, qui en a hérité du regretté Omer Lavallée. Jean-Paul Viaud

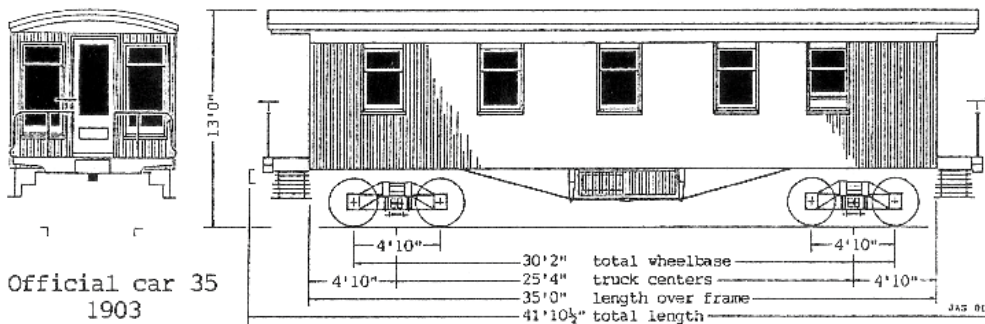


Paymaster's Car 53 (1926-1933)

This car replaced car 30 in pay service between Winnipeg and the Lakehead.

It was built new in 1903 and delivered from the car shop in Farnham, Quebec as a superintendent's car for the Western Division. Ordered February 23, 1903, it was completed on March 13, 1903 at a cost of \$1,894.12. The car rode on unusual for CPR Goff type arch-bar trucks, the style having been in use since the 1860s under Grand Trunk Railway freight cars. As a superintendent's car its body colour was changed from mahogany to Tuscan red at Vancouver, BC in September 1918 as there was a general program at that time to colour all passenger car stock the CPR standard Tuscan colour.

In 1926 the car had been assigned to the Superintendent of the Portage Division at Winnipeg for four years. Being replaced by another car it was assigned new duty as a paymaster's car. As such it was converted in September 1926 and marked 53.



Drawing by James A Shields, collection of Douglas R. Phillips.

Dessins de James A. Shields, collection de Douglas R. Phillips.

The last car - Paymaster's car Fort Simpson (1958-1960)

Car Fort Simpson was built in July 1927 at CPR's Angus Shops as one of five Observation-Compartment-Buffer sleeping cars for use on the Winnipeg-Edmonton passenger train called the Great West Express and sometimes referred to as the Great West Limited.

The Fort series cars were removed from the service on CPR's Prairie North Line in September 1956 (the trains were discontinued in June 1960). Two of the surplus Fort cars, the Fort Simpson and Fort Reliance, were then used on the Kettle Valley Division between Vancouver and Penticton, British Columbia for a short time and then put into storage.

With retirement of paymaster's car 52 in December 1957, the Fort Simpson was chosen to continue the pay car service through Northern Maine. The pay car service in Canada ended forever when the CPR returned to the payment of wages by cheque and arranged with a trust company in Maine to handle the accounts.

The pay car service ended on July 6, 1960 at 19:00 hrs or 7.00 pm. Shortly after, it was officially placed in

La voiture de la paye No 53 (1926-1933)

Cette voiture remplace la voiture No 30 du service la paye entre Winnipeg et Lakehead (Thunder Bay).

Elle est construite neuve en 1903 et livrée de l'atelier de voitures de Farnham, au Québec, comme voiture du surintendant de la division Ouest. Commandée le 23 février 1903, elle est achevée le 13 mars 1903 au coût de 1 894,12 \$. La voiture roulait sur des bogies Goff à barre supportrice en arche, ce qui était inhabituel pour le CPR, ces bogies étaient utilisés depuis les années 1860 pour les wagons de marchandises du Grand Trunk Railway. En septembre 1918, à Vancouver (C.-B.), sa livrée passe de l'acajou au rouge toscan selon un programme général pour peindre tous les véhicules passagers au standard du CP.

En 1926, la voiture est attribuée au surintendant de la division Portage à Winnipeg pendant quatre ans. Remplacée par une autre voiture, une nouvelle tâche lui est assignée en tant que voiture de la paye. En tant que telle, elle est convertie en septembre 1926 et numérotée No 53.

La dernière voiture de la paye : Fort Simpson (1958-1960)

La voiture Fort Simpson est construite en juillet 1927 dans les ateliers Angus du Canadien Pacifique, en tant que l'une des cinq voitures-lits à compartiments et d'observation pour le train de voyageurs Winnipeg-Edmonton appelé Great West Express et parfois désigné Great West Limited.

Les wagons de la série Fort sont retirés du service sur la ligne Prairie North du Canadien Pacifique en septembre 1956 (les trains sont interrompus en juin 1960). Deux des wagons de type Fort excédentaires, le Fort Simpson et le Fort Reliance, sont ensuite utilisés pendant une courte période sur la division Kettle Valley entre Vancouver et Penticton, en Colombie-Britannique, puis entreposés.

Avec le retrait de la voiture de la paye No 52 en décembre 1957, le Fort Simpson est choisi pour poursuivre le service de la paye dans le nord du Maine. Le service de voiture de la paye au Canada prendra fin définitivement lorsque le CP reprendra le paiement des salaires par chèque et s'arrangera avec une société de fiducie du Maine pour gérer les comptes.

CPR FORT SIMPSON stands at Trois Rivières, Quebec on September 12, 1961. At this time the car was used as an official car. Photo from collection of Douglas R. Phillips.

Le FORT SIMPSON du CPR à Trois-Rivières (Québec) le 12 septembre 1961. À cette époque, la voiture est utilisée comme voiture officielle. Photo de la collection de Douglas R. Phillips.



business car service. In March 1962 this car was numbered 30. It would have the honour of being the last pay car in use in North America, at least north of the Rio Grande River on the Mexican border of the United States. Omer Lavallée was the last pay car paymaster.

After that service the Fort Simpson was held by the Public Relations Department, until it was damaged during a heavy switching move in 1974. The car was condemned and sold that year to J. Bosworth Limited and eventually scrapped.

Epilogue

A good amount of the information collected here was originally researched by James A. Shields, who at one time worked in CP's Corporate Archives. Over the years Jimmy and I, both being employees of CP, developed a working friendship because of our interest in passenger cars. At the time most others seemed only interested in locomotives.

Jim had been collecting information as far back as the 1950s. In 1955 Omer Lavallée presented Bulletin 19 Official Cars of the Canadian Pacific Railway for the CRHA and much more information has come to light in the past 60 years. In 1962 Andrew Merrilees compiled a roster list of CPR passenger cars from Jim's research notes, which Jim wanted to expand and, perhaps one day, produce a book. Little came of that and only a small amount of information has been printed since. In the end Jim concentrated on the official, private and special cars while I worked on the other wooden cars then expanded into the steel cars.

The scope of work became large when we realized the story was growing to include some 5000 plus rail cars not to mention the many re-buildings and re-numberings of most of the cars. I have been collecting notes for over 40 years. In the past fifteen years trying to meld all the information together has been a very difficult task. I once compared the work to a giant jig saw puzzle, only the puzzle is the size of a shopping centre parking lot.

Jim passed away in 2011 after a very lengthy illness and with him went a vast knowledge of CPR's passenger cars and passenger train operations. I hope by

Le service de cette voiture de la paye prend fin le 6 juillet 1960 à 19 h. Peu de temps après et au cours du même mois de juillet 1960, elle est officiellement affectée comme voiture de service. En mars 1962, cette voiture porte le numéro 30. Elle aura l'honneur d'être la dernière voiture de la paye utilisée en Amérique du Nord, au moins au nord de la rivière Rio Grande, à la frontière mexicaine des États-Unis. Omer Lavallée sera le dernier agent payeur dans une voiture de la paye.

Après ce service, le département des Relations publiques utilise le Fort Simpson jusqu'à ce qu'il soit endommagé lors d'un mouvement de manœuvre brutal en 1974. La voiture sera condamnée et vendue cette année-là à J. Bosworth Limited, puis finalement détruite.

Épilogue

Une bonne partie de l'information recueillie ici provient des recherches de James A. Shields, qui a déjà travaillé dans les archives institutionnelles du CP. Au fil des ans, Jimmy et moi, employés du CP, avons noué une amitié de travail en raison de notre intérêt pour les voitures particulières. À l'époque, la plupart des autres ne semblaient s'intéresser qu'aux locomotives.

Jim a rassemblé des informations dès les années 1950. En 1955, Omer Lavallée présente le Bulletin 19 Wagons officiels du chemin de fer Canadien Pacifique à l'ACHF et de nombreuses autres informations sont révélées au cours des 60 dernières années. En 1962, Andrew Merrilees dresse une liste des voitures de passagers du CP, à partir des notes de recherche de Jim, que Jim souhaitait développer et, peut-être un jour, en faire un livre. Il en a peu profité et seule une petite quantité d'informations a été publiée depuis. À la fin, Jim s'est concentré sur les voitures officielles, privées et spéciales pendant que je travaillais sur les autres voitures en bois, puis sur les voitures en acier.

L'ampleur du travail est apparue importante lorsque nous avons réalisé que l'histoire s'intensifiait et englobait quelque 5 000 wagons de chemin de fer, sans oublier les nombreuses modifications et renumérotations de la plupart des wagons. Je collectionne les notes depuis plus de 40 ans. Au cours des quinze dernières années,

publishing these workings it may perhaps inspire others to do more research. It is amazing what can be found in old newspapers and railway publications. But the best source has always been the Company's records. I'm forever indebted to Jim's knowledge and research.

essayer de fusionner toutes les informations a été une tâche très difficile. J'ai déjà comparé le travail à celui d'un casse-tête, mais un casse-tête géant de la taille d'un stationnement de centre commercial!

Jim est décédé en 2011 après une très longue maladie et avec lui, disparut une vaste connaissance des opérations des voitures et des trains de voyageurs du CPR. J'espère qu'en publiant ces travaux, cela inspirera peut-être d'autres personnes à faire davantage de recherches. C'est étonnant ce que l'on trouve dans les vieux journaux et les publications des chemins de fer. Mais la meilleure source a toujours été les archives de la société. Je suis à jamais redevable aux connaissances et à la recherche de Jim.



The use of the Pay Cheque which ended the need to pay employees in cash. This saved the expense of operating and manning the pay car. One has to ponder at what Mr. Aron did in the service of the Company in August of 1923 to warrant the large sum of 63 cents. Perhaps the cheque was not cashed in spite for some reason and it has now remained a small piece of history. Today even the pay cheque has passed on in the era of electronic banking.

Ce fut l'utilisation du chèque de paye qui mit fin au besoin de payer les employés en argent comptant et élimina les dépenses supplémentaires d'opérer une voiture de la paye avec tout le personnel associé à son bord et en arrière scène. On peut se demander ce que monsieur Aron avait fait pour le compte de la compagnie en août 1923 pour se mériter la grande somme de 63 cents. Le chèque n'a peut-être pas été encaissé pour une raison quelconque et est devenu depuis une parcelle d'histoire. De nos jours, en cette ère de transactions bancaires électroniques, même le chèque de paye a disparu.

Special thanks to Denis Vallières for his translation work over many years, Denis has retired as a volunteer translator, we extend our best wishes to Denis and thank him for his contribution to Canadian Rail.

We are always in need of more French translators to share the load, if you are interested please e mail your Co-Editor, Peter Murphy at psmurphy@videotron.ca

Sincères remerciements à Denis Vallières pour son travail de traduction au cours de nombreuses années. Denis s'est retiré en tant que traducteur bénévole; nous lui souhaitons le meilleur pour l'avenir et le remercions pour sa contribution à Canadian Rail.

Nous sommes toujours à la recherche de plus de traducteurs/traductrices de l'anglais au français pour partager la tâche. Si vous êtes intéressé(e), contactez votre coéditeur, Peter Murphy, par courriel à l'adresse : psmurphy@videotron.ca

Stan's Photo Gallery

by Stan J. Smail

Translation: Gilles Lazure

'An American in Canada' - Part Two: Philip Ross Hastings

Continuing our celebration of Canadian railroading through the medium of black and white photography, it is our pleasure to offer you Part Two of a Canadian Rail series entitled 'An American in Canada.'

The 1940s and especially the 1950s saw literally an ocean of technological changes come to the manner in which Canada's railways conducted their business. Perhaps the most obvious of these changes was the motive power revolution that saw diesel-electric locomotives replace steam power and all its trappings, infrastructure and railway operating methods connected with 'old order' railroading in Canada.

Thus, in this series we will celebrate the marvellous black and white photography of these American masters who journeyed over the border in search of steam railroading similar to their own experiences as their railroads had dieselized years earlier.

Philip R. Hastings, Jim Shaughnessy, Don Wood and William D. Middleton to name a few, captured the transition years of Canadian railroading as well as any of our great Canadian lensmen. And, they were American!

Philip Ross Hastings is my choice for inclusion in this series. Hailing from Bradford, Vermont on the Boston & Maine Railroad's Connecticut River line, like many of his age and demographic, a young Hastings aspired to become a locomotive engineer. However, also like many, deficient eyesight was to deny young Phil a career in engine service. Instead, Hastings became a noted practicing psychiatrist and a magnificent photographer. Travelling in the company of Trains Magazine editor, the late David P. Morgan, in the early fifties, Hastings burst onto the scene with a memorable and original photography style that 'humanized' and set the scene of the railroading workplace like few before him had done.

From his first photography trip to Montreal, circa 1949, Hastings was hooked on the challenge of documenting the changes happening in Canadian railroading. In the company of such luminaries as Canadian Rail editor emeritus Sandy Worthen, Jim Shaughnessy and others, Hastings sought to capture a railroad scene which had quickly vanished from the American experience, but was still very much business as usual north of the border.

All the images in this Photo Gallery were taken by Philip Ross Hastings and have been made available courtesy of the California State Railway Museum Archives in Sacramento, California which holds his vast collection. Many, if not all of these images are published here for the first time.

Les photos de Stan

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

Un Américain au Canada – 2e partie : Philip Ross Hastings

Comme suite à notre panégyrique du domaine ferroviaire canadien au moyen de photographies en noir et blanc, c'est avec plaisir que nous vous présentons la 2e partie de la série de Canadian Rail intitulée « Un Américain au Canada ».

Les années 1940, et particulièrement les années 1950, virent littéralement un océan de changements technologiques intervenir dans la manière avec laquelle les chemins de fer canadiens menaient leurs affaires. Le plus apparent de ceux-ci est peut-être la révolution dans le domaine de la force motrice qui vit les locomotives diesels-électriques remplacer les locomotives à vapeur et tous les équipements associés à leur opération, leurs infrastructures et leurs méthodes d'opération qui faisaient partie de « l'ancien temps » ferroviaire canadien.

Par conséquent, nous allons commémorer dans cette série, la superbe photographie en noir et blanc de tous ces maîtres photographes américains qui franchirent la frontière à la recherche d'exploitations de la vapeur, tout comme ils l'avaient faite, des années auparavant, lorsque leurs chemins de fer étaient passés à la traction diesel.

Jim Shaughnessy, Philip R. Hastings, Don Wood et William D. Middleton, pour n'en nommer que quelques-uns, saisirent sur film les années de transition des chemins de fer canadiens aussi bien que plusieurs de nos éminents photographes canadiens.

Philip Ross Hastings est mon deuxième choix pour faire partie de cette série. Originaire de Bradford, Vermont, sur la ligne Connecticut River du Boston & Maine Railroad, le jeune Hastings, comme bien d'autres garçons de son âge et de son époque, ambitionna de devenir mécanicien de locomotive. Cependant, comme bien d'autres aussi, un défaut de vision allait priver le jeune Phil d'une carrière dans la traction ferroviaire. Hastings devint plutôt un psychiatre de renom et un excellent photographe. Alors qu'il voyageait en compagnie du regretté David P. Morgan, éditeur du magazine TRAINS au début des années 1950, il entra en scène avec un style de photographie à la fois mémorable et innovateur qui mettait l'accent sur le milieu de travail ferroviaire et le rendait plus vivant, et ce comme peu l'avaient fait avant lui.

Autour de 1949, lors de son premier voyage à Montréal pour faire de la photographie ferroviaire, Hastings fut tout à fait fasciné par le défi de documenter les changements en cours sur les chemins de fer canadiens. En compagnie de photographes exceptionnels tels que Sandy Worthen, éditeur émérite de Canadian Rail, Jim Shaughnessy et d'autres, Hastings visa à capturer une



réalité ferroviaire qui était rapidement disparue de la scène américaine, mais qui était certainement encore la routine quotidienne au nord du 49e parallèle.

Toutes les photos de cette galerie ont été prises par Philip Ross Hastings et furent rendues disponibles grâce à la cordiale collaboration du groupe des archives du California State Railway Museum, à Sacramento, Californie, qui conserve sa grande collection. Plusieurs, sinon toutes, de ces photos sont publiées ici pour la première fois.

En tête de ce formidable échantillonnage de la photographie de Phil Hastings est une scène qui franchement a d'abord laissé interloqué votre éditeur photo. Le bâtiment à la gauche, avec son toit de style Mansard, ressemble à une gare de l'époque de l'Intercolonial, mais la locomotive et le train sont sans aucun doute propriétés du Canadien Pacifique/Quebec Central Railway. Deux sur deux! Par un 1er novembre 1953 hivernal, le train no 1 Québec-Sherbrooke du QCR fait un arrêt à la gare de Charny du CNR derrière la vénérable 2556, une 4-6-2 classe G2d lettrée Quebec Central. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 8610

Leading off in this fantastic offering of Phil Hastings photography is a view that, quite frankly at first, had your photo editor stumped. The building at the left of the shot looks very much like a Mansard roof station of Intercolonial Railway heritage, yet the locomotive and train depicted are surely Canadian Pacific/Quebec Central Railway property. Right on both counts! A wintry November 1, 1953 sees QCR train No. 1, a Sherbrooke-Quebec City service in the charge of venerable G2d 4-6-2 2556 lettered 'Quebec Central', pausing at the CNR Charny, Quebec station. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 8610

Again the storied Quebec Central, again a G2d Pacific of Canadian Pacific origin lettered for the QCR. Along with D10h 4-6-0 1108, in the upper yard at Vallée Jonction, Quebec, this late forties-early fifties scene shows QCR train No. 1 pausing for a crew change and station work. Judging by the head end business in the baggage car, No. 1 will be at 'Vallee' for awhile! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2600



De nouveau le bien connu Quebec Central, de nouveau une Pacific G2d ex-Canadien Pacifique lettrée pour le QCR. En plus de la 1108, une 4-6-0 classe D10h, dans la partie nord de la cour de Vallée-Jonction, Québec, cette photo de la fin des années 1940, début des années 1950, montre le train no 1 du QCR à l'arrêt pour un changement d'équipage et de l'entretien en gare. Si l'on en juge par la quantité de colis à la voiture à bagages, le train no 1 va être à « Vallee » pour un bon bout de temps! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2600



Hastings was an Exporail visionary! Propelled by Quebec Central Railway 2-6-0 No. 24, a work train is in the process of unloading a main line switch frog at Vallee Jonction, Quebec circa 1947. Acquired by the CRHA in 1974, CP flat car 420800 and its air operated hoist came to Exporail from the Quebec Central Railway at Vallée Jonction and was used for many Museum track projects under the direction of the late R. Wyatt Webb and Charles DeJean. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2603

Hastings, prophète d'Exporail! Tracté par la 24, une 2-6-0 du Quebec Central, un train de maintenance de la voie est à décharger un coeur d'aiguillage de voie principale à Vallée-Jonction, Québec, autour de 1947. Acquis par l'ACHF en 1974, le wagon plat 420800 ex-CPR et son treuil mû à l'air comprimé parvinrent à Exporail grâce au Quebec Central, à Vallée-Jonction, et furent utilisés lors de nombreux projets de pose de rails à Musée sous la gouverne du regretté R. Wyatt Webb et de Charles De Jean. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2603

Yo, heave! In memory of the late R. Wyatt Webb and track building at Exporail in its formative years, this late forties Hastings image at St. Johnsbury, Vermont is offered. This Hastings photo has many details to delight. Such as a Pennsy X29 boxcar at the E.T. and H. K. Ide elevator, a CPR M class 2-8-0 shunting at the north end of the yard, the northbound lower quadrant train order signal at STOP and none of the fifteen, count 'em fifteen, track workers have any visible safety gear except their own skill and wits! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 3272

Ô hisse! Cette photo d'Hastings prise à la fin des années 1940 à St. Johnsbury, Vermont, est présentée en mémoire de feu R. Wyatt Webb et des poses de rail au cours des premières années d'Exporail. Elle montre plusieurs détails intéressants tels que le wagon couvert X29 du PRR sous l'élevateur de la E.T. & H. K. Ide, la locomotive 2-8-0 classe M du CPR manœuvrant à l'extrémité nord de la cour, le signal d'ordre de train en direction nord avec son bras de secteur inférieur en position d'arrêt et aucun des quinze travailleurs, comptez-les, portant visiblement de l'équipement de sécurité à part leur propre habilité et présence d'esprit! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 3272





A pause at Eastray. One of the three 1800 series General Motors EMD E8s built in 1949 is the motive power for CPR Sherbrooke-Montreal local No. 215 stopped at Eastray, Quebec on a winter afternoon in 1950. The fedora hatted agent prepares to load express while the camera equipped railfan alumni have 215's 1800 under close scrutiny. One of them might just be the late Sanborn S. Worthen, editor emeritus of Canadian Rail! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2481

Un arrêt à Eastray. L'une des trois E8 de la série 1800 du CPR construites en 1949 par la filiale EMD de la General Motors est la force motrice du local no 215 Montréal-Sherbrooke à l'arrêt à Eastray par un après-midi d'hiver de 1950. Un préposé portant un chapeau de feutre se prépare à charger l'express tandis qu'un groupe de passionnés des trains équipés d'appareils photo examinent attentivement la locomotive du train. L'un d'eux pourrait bien être Sanborn S. Worthen, le regretté éditeur émérite de Canadian Rail. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2481

It is March 3, 1953 and Dominion Atlantic Railway train 98 from Yarmouth to Halifax, Nova Scotia is in two parts on the wharf at Digby for the daily ritual of connecting with steamer SS Princess Helene just in from Saint John, New Brunswick across the Bay of Fundy. Ex Quebec Central Railway 4-6-0 44, the station shunter, handles the coaches from No. 98 to allow a ship to train transfer, while G2 4-6-2 2617 has the mail, baggage and express cars in its charge. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2614

Nous sommes le 3 mars 1953 et le train no 98 Yarmouth-Halifax du Dominion Atlantic Railway est en deux parties sur le quai de Digby lors du rituel quotidien de correspondance avec le traversier SS Princess Helene venant juste d'arriver de Saint John, Nouveau-Brunswick, à travers la baie de Fundy. La locomotive de manœuvre 44 de la gare, une 4-6-0 ex-Quebec Central, est à extraire les voitures-coach du train no 98 du navire, tandis que la 2617, une 4-6-2 classe G2, a déjà la charge des voitures de courrier, de bagages et d'express du train. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2614





Aptly named 'Grotto', the south portal of the Mount Royal tunnel in Montreal is the location for a fascinating photo made by Hastings on possibly his first railfan trip to Montreal in 1949. In total violation of today's rules, the trainman on CNR Z-4 electric locomotive 9186 uses the front footboard entering the cavernous confines of Central Station. Covered over by the Queen Elizabeth Hotel and Place Ville Marie construction projects, this view has completely disappeared. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 1750

Appelé avec justesse « la Grotte », le portail sud du tunnel sous le Mont-Royal est la localisation d'une fascinante photo faite par Hastings lors de ce qui fut possiblement sa première excursion ferroviaire à Montréal, en 1949. En parfaite transgression des règlements actuels, le contrôleur de la locomotive se tient sur le marchepied à l'avant alors que le train pénètre dans les vastes locaux de la Gare Centrale. Cette vue a complètement disparu suite aux comblements de terrains qui ont précédé les projets de construction de l'hôtel Reine Elizabeth et de la Place Ville-Marie. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 1750

Gananoque Junction, Ontario circa 1957 and the Thousand Islands Railway shuttle train to Gananoque is powered by a Canadian Locomotive Company product. The 77 was built in 1929 as one of Canadian National's first experimental diesel locomotives. Today it is a prized exhibit at Exporail. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 1777

Gananoque Junction, Ontario, autour de 1957: le train-navette du Thousand Islands Railway vers Gananoque est tracté par un produit de la Canadian Locomotive Company. La 77 a été manufacturée en 1929, en tant que l'une des toutes premières locomotives diesels-électriques expérimentales du Canadien National. De nos jours, elle est un objet en montre prisé à Exporail. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 1777





It is the summer of 1948, and CNR J-7-c 4-6-2 5300 has paused at Island Pond, Vermont with Montreal to Portland Train No. 16. Tool boxes, grips, drinking water cans and even the outbound engineer's seat box are among the myriad items visible in this marvellous Hastings look at a daily steam locomotive servicing ritual. 5300 will lose its smoke deflectors in 1950 and will be retired by April 1960. Mike Leduc, this one's for you! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2078

C'est l'été de 1948 et la 5300, une 4-6-2 classe J-7-c du CNR, s'est arrêtée à Island Pond, au Vermont, avec le train no 16 Montréal-Portland. Des coffres d'outils, des valises, des bidons d'eau potable et même la boîte-siège du mécanicien de relève sont visibles sur cette merveilleuse photo d'Hastings montrant la routine d'entretien quotidienne d'une locomotive à vapeur. La 5300 va perdre ses pare-fumée en 1950 et aura été retirée du service par le mois d'avril 1960. Mike Leduc, ceci est pour vous! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2078



CPR's penultimate G3J 4-6-2 2471 is about a year old and about five miles into its journey with train No. 505 for Ottawa as it accelerates around the curve past the Armand Brunet lumber yard in Montreal West, Quebec in 1949. The 2471 was built by Montreal Locomotive Works in May 1948 and would become one of the last locomotives used in CPR steam hauled Montreal commuter service until June 1960. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2331

La 2471, l'avant-dernière 4-6-2 classe G3j du CPR, a autour d'un an et roule vers Ottawa depuis environ 8 km avec le train no 505 alors qu'elle accélère le long d'une courbe aux environs de la cour à bois Armand Brunet, à Montreal-West, Québec, en 1949. La 2471 fut manufacturée par la Montreal Locomotive Works en mai 1948 et elle deviendra l'une des dernières locomotives sur le service de banlieue de Montréal par trains tractés à la vapeur jusqu'en juin 1960. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2331



'Hastings at BN!' reads the caption on my personal framed copy of this Hastings classic at Montreal West, Quebec. It was given to me by the great Canadian railway writer and photographer, Greg McDonnell. As late as 1949, when this photo was taken, at least five trains unloaded milk cans for nearby Elmhurst Dairy. The train is CPR 518 from Rigaud, Quebec. The progress of the draymen is monitored closely by 518's hogger and fireman. No 8, The Dominion is due soon! Steve Cheasley, this one's for you! (Editor's note: 'BN' were the telegraphic call letters for Montreal West which was supposed to be called 'Ballantyne Junction' when built in 1889.) California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2340

«Hastings à BN!» se lit la légende de cet imprimé personnel encadré d'une photographie classique d'Hastings prise à Montreal-West, Québec. Il m'a été donné par le réputé auteur et photographe ferroviaire canadien Greg McDonnell. Aussi tard que 1949, lorsque cette photo fut prise, au moins cinq convois déchargeaient des bidons de lait pour la laiterie Elmhurst toute proche. Le train no 518 du CPR est en provenance de Rigaud, Québec. Les gestes du livreur sont surveillés de près par le mécanicien et le chauffeur du train. Le train no 8, le Dominion, doit arriver sous peu! Steve Cheasley, ceci est pour vous! (Note de l'éditeur: les lettres « BN » étaient les lettres d'appel pour Montreal-West que l'on avait projeté d'appeler Ballantyne Junction lors de sa construction en 1889.) California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2340

Cheap entertainment! Well into the automotive age and the 1950s, train time was still a daily event for the gentry of much of small town North America. Train order boards are on in both directions as CPR 211 arrives at Lyndonville, Vermont in the summer of 1949. The folks with all eyes on 211's G1 4-6-2 literally have it made in the shade! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2484

Du divertissement à bas prix! Bien en dedans de l'ère de l'automobile et des années 1950, l'arrivée du train était encore un évènement quotidien pour les habitants de la plupart des petites agglomérations en Amérique du Nord. Les panneaux d'ordre de trains signalent l'arrêt dans les deux directions alors que le train no 211 du CPR arrive à Lyndonville, Vermont, au cours de l'été 1949. Les gens aux yeux carrément fixés sur la 4-6-2 classe G1 du train no 211 sont vraiment bien positionnés à l'ombre! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2484



The breezeway at the Grand Trunk station at Danville Junction, Maine frames the cab of S-1-b 2-8-2 3432, built by Baldwin for the Grand Trunk Railway in 1913. Powering Portland to Montreal passenger train No. 17, Mikado 3432 will soon follow 'on block' of mixed train No. 189 for Lewiston, back in 1954. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 9733

Le passage couvert de la gare du Grand Trunk, à Danville Junction, Maine, encadre la cabine de conduite de la 3432, une 2-8-2 classe S-1-b construite par Baldwin pour le Grand Trunk Railway en 1913. En 1954, tractant le train no 17 Portland-Montréal, la Mikado 3432 va bientôt suivre sur le canton le train mixte no 189 pour Lewiston. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 9733



Borestone Mountain broods over westbound CPR mixed train No 517, nicknamed The Scoot, as it traverses the immense Ship Pond viaduct near Onawa, Maine on the CPR Moosehead Subdivision. It is March 8, 1955 and boxcar traffic is heavy on 517 today. The Hastings vantage point for this photo is from the cupola of one of the newer streamlined centre cupola steel cabooses. Modern CPR G5 4-6-2 1225 is the power for today's train. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2565



La montagne Borestone repose au-dessus du train mixte no 517 du CPR, dénommé « The Scoot » alors qu'il traverse l'immense viaduc de Ship Pond, près d'Onawa, Maine, sur la subdivision Moosehead du CPR. Nous sommes le 8 mars 1955 et aujourd'hui les wagons couverts sont en majorité sur le train. La position avantageuse d'Hastings pour cette photo est la tourelle centrale de l'un des nouveaux wagons de queue carénés en acier. La 1225, une 4-6-2 classe G5 récente, est la force motrice du train ce jour-là. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2565



Jubilee musings. Thanks to motive power chief Henry Blaine Bowen, CPR rostered the only 4-4-4 steam locomotives in Canada, and in two sub classes at that! Built during the streamlining era of the mid-1930s, the CPR F2a class 3000 series 4-4-4's and their lightweight trains attempted to capture a share of the lucrative and highly competitive passenger traffic in city pair corridors such as Montreal-Quebec City. Recalling its formative years as a bona fide speedster, CPR 4-4-4 3004 leaves Palais Station in Quebec City, with Montreal bound local 349 circa 1950. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2577

Souvenirs de Jubilee. Grâce à son directeur du service de la traction Henry Blaine Bowen, le Canadien Pacifique compte dans son parc de locomotives à vapeur les seules 4-4-4 au Canada, et en deux sous-classes à part ça! Au cours de l'ère de la vitesse et du carénage du milieu des années 1930, les 4-4-4 classe F2a de la série 3000 du CPR et leurs trains légers tentèrent d'accaparer une bonne part du trafic de voyageurs, lucratif et chaudement disputé, sur les lignes reliant des paires de villes comme Montréal et Québec. Rappelant ses premières années de pionnière en tant que locomotive à haute vitesse, la 4-4-4 3004 du CPR quitte la Gare du Palais de Québec avec le local n0 349 à destination de Montréal, autour de 1950. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2577

The human element, a Hastings speciality. The people that made the trains run, all of them, mattered to Phil Hastings. A classic scene, thought to be on CPR subsidiary Dominion Atlantic at Middleton, Nova Scotia in the seventies, is a great cameo of 'steam railroading with diesels'. Such scenes were prevalent in Canada until the early eighties when operators and train orders still controlled most Canadian railway mileage until the advent of OCS, (Occupancy Control System). California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2545

L'élément humain, une spécialité d'Hastings. Les gens qui faisaient rouler les trains étaient tous, sans exception, importants pour Hastings. Cette scène classique, que l'on croit avoir été prise, au cours des années 1970, à Middleton, Nouvelle-Écosse, sur la filiale Dominion Atlantic du CPR, est une excellente représentation de ce qui fut l'exploitation ferroviaire simultanément par vapeurs et diesels. De telles scènes, alors que les télégraphistes et les ordres de train contrôlaient encore la majorité des voies des réseaux, furent courantes au Canada jusqu'au début des années 1980 et l'avènement des ROV (Règles de la régulation de l'occupation de la voie) désignées OCS (« Occupancy Control System ») en anglais. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2545



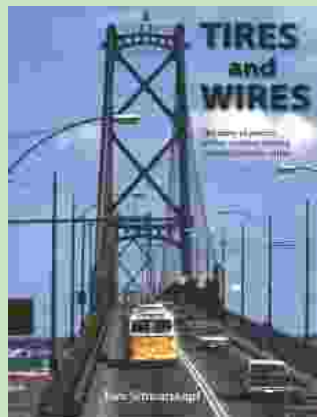
Beginning in 1956, the Dominion Atlantic Railway passenger services between Halifax and Yarmouth, NS were operated with RDC's 9057 and 9058. These two cars actually had the 'Dominion Atlantic' name on the letterboards. Budd RDC's prevailed on DAR passenger service into the CP Rail and VIA Rail Canada eras. Thought to be a meet between DAR trains 1 and 2 at Annapolis Royal, NS, sometime in the seventies, RDC 9072 is taking the siding for its meet already holding the main. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2612

À partir de 1956, les services pour voyageurs du Dominion Atlantic Railway entre Halifax et Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, furent exploités à l'aide des autorails RDC 9057 et 9058. Ces deux autorails reçurent de fait les mots « Dominion Atlantic » sur leurs côtés. Les RDC furent amplement utilisés sur les services pour voyageurs du DAR jusqu'aux ères de CP Rail et de VIA Rail. Sur ce qui paraît être une rencontre entre les trains no 1 et no 2 du DAR, à Annapolis Royal, N.-É., quelque temps au cours des années 1970, le RDC 9072 entre dans la voie d'évitement pour la rencontre avec son jumeau occupant déjà la voie principale. California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 2612



Likely taken on his initial railfan trip to Montreal in 1949, Dr. Hastings lensed a two man Montreal Tramways Route 91 Lachine streetcar eastbound for Montreal. The CNR Cornwall Subdivision appears in the background and parallels the Tramways' private right of way. Clark's Beans are on sale at Steinberg's according to the car-card on the 1400 series car! Tom Grumley, this one's for you! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 4150

Probablement lors de sa première excursion ferroviaire à Montréal, en 1949, le docteur Hastings photographia ce tramway à deux hommes d'équipage le long du circuit 91 Lachine en direction est vers Montréal. La subdivision Cornwall du CNR apparaît à l'arrière-plan et suit en parallèle l'assise privée du tramway. Les fèves Clark's sont maintenant en vente au Steinberg's d'après l'annonce apposée sur le véhicule de la série 1400! Tom Grumley, ceci est pour vous! California State Railroad Museum, Fonds Philip R. Hastings 4150



TIRES and WIRES

The story of electric trolley coaches serving sixteen Canadian cities

By Tom Schwarzkopf

Reviewed by J.R. Thomas Grumley

The author, who also co-authored both the Calgary and Edmonton transit books, spent the better part of the last thirty years painstakingly and

thoroughly researching, analyzing, compiling and detailing information on Canada's fifteen trolleybus systems serving sixteen cities that existed at one time or another or still exist. He elaborates on four systems that were planned but never came to full fruition. It is the only book to date published on this subject matter in any detail covering all the trolleybus systems that were in existence in Canada.

As a preface, in the book, the author elaborates on the dozen major manufacturers who supplied trolley coaches to the various transit properties across Canada and Part 1 provides a brief history of the trolley coach industry in Canada. In Part 2 of the book, the author dedicates one chapter per trolley bus system commencing in the east with Halifax and concluding in the west with Vancouver. He also elaborates on two companies in Atlantic Canada and two on the west coast who had planned to implement a trolley bus system but subsequently cancelled the proposed or demonstration service.

Each city's operation is meticulously detailed and easy to read. It is accompanied by a route map to assist the reader and supported by an ample selection of photographs. The

author leads you through the trials and tribulations leading up to opening day of each system, day to day operations and concluding with details of the last day and run. He has captured the look and feel of the days when the transition from streetcars to trolleybuses took place. The author also brings to light many of the challenges and changes that occurred over the life of the system's operation. The author also elaborates on the detailed analysis involved in each city's decision to convert from streetcars, which required major upgrades of equipment and infrastructure at the time, to a trolleybus system in financial terms and in some cases political considerations.

The latter part of the book provides a collage of wonderful colored photos and postcards of the various systems. Appendix A provides a detailed and complete roster of equipment for each city in an easy laid out format. Appendix B provides a list of Preserved Equipment while the book concludes with a selection of trolley coach drawings of major manufacturers. Dispersed throughout the book are advertisements by trolleybus manufacturers and the transit operator in addition to transfers and tickets.

If your interest includes reference to the days of the trolleybus era or even street scenes from the 1940s to date, then this book is for you. Definitely a coffee table book and one that should enhance your library.

TIRES and WIRES

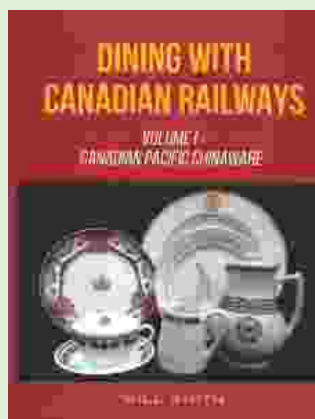
By Tom Schwarzkopf

ISBN 9781927599488

Published by Railfare DC Books. Co-publisher - Canadian Transit Heritage Foundation -

272 pages, 8.5" X 11" Portrait Format, soft cover, black & white and colour

Price \$ 59.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



DINING WITH CANADIAN RAILWAYS

Volume 1 - Canadian Pacific Chinaware

By Will Smith

Reviewed by Ken Goslett

This is one of those books that tells me how much I don't know about a particular subject. There are many subsets of

railway enthusiasts from trackside photographers to students of bridge design, enthusiasts of a particular type of locomotive, riders of rare passenger train mileage and collectors of anything to do with their favourite railway. This book is devoted to the history of Canadian Pacific's chinaware and it's a broad topic given that the self-proclaimed "World's Greatest Transportation System" operated a transcontinental railway, hotels, steamships and an airline. Travellers on the trains, ships and airplanes as well as guests in the hotels had to be fed and they were proudly done so using distinctive company chinaware.

Author Smith's grasp of his subject is encyclopedic. Over a thirty year period that began when he retrieved a CPR cup from a lake bottom while canoeing he has amassed a collection of chinaware and an archive of information about it. All of this information, along with photographs of patterns and pieces, has been assembled into three sections within the book. The first gives an overview of Canadian Pacific's worldwide operations. Following it comes a section which examines "the scope of chinaware use, how it evolved over time, and how patterns were often transferred within and

between the CPR's operations." Then the book shifts into an illustrated catalogue of the chinaware patterns which are listed alphabetically. This latter section is filled with colour photographs of the patterns, their names, manufacturers, dates of use and a rarity factor.

The hundreds of photos are, for the most part, professionally photographed and the resulting images are clear, sharp and show the patterns well. The earliest piece is a simple white plate "Ranson White" from 1888. That an example still exists is remarkable and one can certainly excuse the small chip on one side. For the collector, arranging the patterns alphabetically by name is appropriate although for the casual reader a chronological sequence might have been more entertaining as it would have shown evolution of the CPR's patterns as the company's logo changed.

While the book does offer a rarity factor on a scale of 1 (very common) to 10 (only a single piece produced), it does not assign a dollar value to any of the pieces. Market values can vary widely due to condition and can be very subjective among different collectors.

To say that Dining with Canadian Railways. Volume 1 - Canadian Pacific Chinaware is thorough is an understatement. No stone has been left unturned. The author himself donned scuba gear to recover discarded chinaware from McAdam Pond in New Brunswick to CPR docking sites along the Pacific coast. As a reader you are invited to dive into the book. You won't be disappointed.

DINING WITH CANADIAN RAILWAYS

Volume 1 - Canadian Pacific Chinaware

ISBN 978-1-9993821-0-0

Published by Will Smith and Ralph Beaumont, 2018

248 Pages, 8.5" X 11", portrait format, hard cover, colour photos

Price \$ 69.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



THEY CALL ME GEORGE

The untold story of black train porters and the birth of modern Canada

By Cecil Foster

This is a book critically acclaimed by the Toronto Star, National Post, CBC, Vancouver Sun and many other reviewers. Boldly

recording their story in book form for the first time, Cecil Foster's They Call Me George draws on the words and experiences of these influential yet largely unknown Black Canadians, demonstrating the power of individuals and minority groups in the fight for social justice - and showing how through sacrifice and struggle, a country can change for the better. (end flap notes)

THEY CALL ME GEORGE

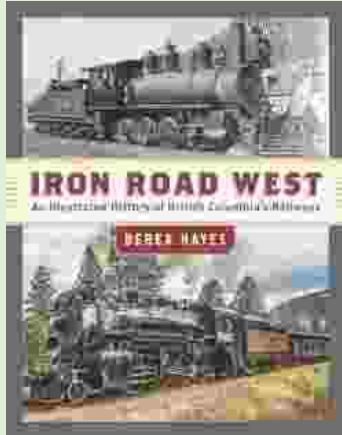
By Cecil Foster

ISBN 978-1-77196-261-2

Published by Biblioasis, Windsor, Ontario

295 Pages, 6" X 9" vertical format, soft cover, no photos

Price \$ 22.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



IRON ROAD WEST

An Illustrated History of British Columbia's Railways

By Derek Hayes

British Columbia as we know it wouldn't exist without the railway: the province was brought into the Canadian Confederation in 1871 in exchange for the promise of a transcontinental line to

the West Coast. When the Canadian Pacific Railway arrived in 1886, it bolstered economic development in the province, created the city of Vancouver and spurred others to build competing lines that continued the boom.

In Iron Road West, Derek Hayes charts the development of the province through its railway lines, using a wealth of

photographs, maps and charts to show how rails were laid through the wild terrain that characterized much of British Columbia. As railways transformed the province, they inevitably incited fierce competition and personal hatreds, creating an exciting, frontierlike environment that Hayes describes in vivid detail. He also explores the emergence of the modern freight railway in British Columbia, including fully automated and computerized trains. Prolifically illustrated, Iron Road West will fascinate not only railway enthusiasts but anyone with an interest in the history of British Columbia. (Promotional information)

IRON ROAD WEST

An Illustrated History of British Columbia's Railways

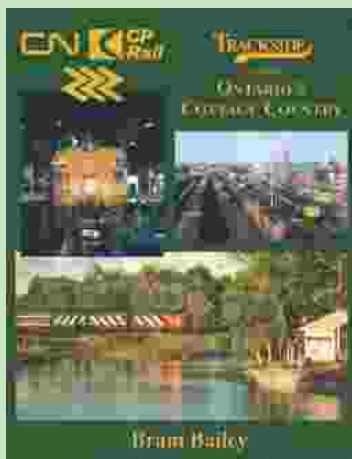
By Derek Hayes

ISBN: 978-1-550178388

Published by Harbour Publishing, Madiera Park, British Columbia

240 Pages, 8.5" X 11", hardcover, 500 illustrations

Price \$ 44.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



TRACKSIDE AROUND ONTARIO'S COTTAGE COUNTRY

By Bram Bailey

Reviewed by M. Peter Murphy

Don't be fooled by the title Ontario's Cottage Country! By the author's own admission "Cottage

country typically ends around Sundridge (183 miles north of Toronto). Further north the term cabin is typically applied." This book presents Trackside photos from Brockville in the east, to Cochrane in the north, over to Kapuskasing, then down the Algoma Central. Even INCO's railway operation in Sudbury merits 25 photos.

This volume does not have a map, making it difficult to follow the photo locations in such a vast and obscure territory unless one is familiar with it. Most of the 270 plus colour photos were taken by the author although five other photographers contributed to the effort. It is surprising

that only about 25 CP photos are included considering the presence that CP had in the area covered.

The photos are organized by railway subdivision and specific location: CN, CP, VIA, Ontario Northland, Mattagami Railroad, Algoma Central, International Nickel are all represented. All the photos are in colour and reproduction is good. The time frame for the photos is 1964 to the present day.

The interesting thing about this book is that most of the photos were taken at remote locations that most of us will never get to see, Foleyet on the CN Ruel Sub. and Hawk Junction on the Algoma Central's Soo Sub. just to name two!

If you are looking for an inexpensive railway tour across Northern Ontario without freezing temperatures or mosquitoes, this book belongs in your library.

TRACKSIDE AROUND ONTARIO'S COTTAGE COUNTRY

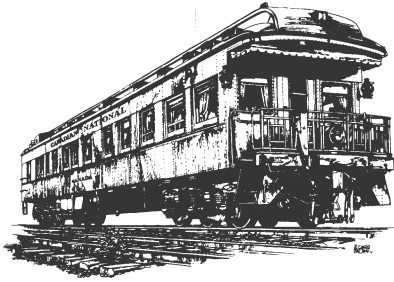
By Bram Bailey

ISBN 1-58248-666-2

Published by Morning Sun Books Inc., New Jersey

128 Pages, 9" X 11" portrait format, hard cover, all colour photos

Price \$ 89.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



Heritage Business Car

March - April, 2019

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

After some confusion, we are providing the list of sources provided by Garth Stevenson for his article on Railway Hotels which appeared in Canadian Rail No. 586, September - October, 2018. We apologize for omitting these in the article.

Dalton Camp, *Gentlemen, Players, and Politicians* (Toronto: McClelland and Stewart 1970)

Canadian National Railways, *We Serve the Nation* (Montreal 1950)

David Cruise and Allison Griffiths, *Lords of the Line: The Men Who Built the CPR* (Markham: Penguin Books Canada 1989)

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

Donald Mackay, *The People's Railway: A History of Canadian National* (Vancouver and Toronto: Douglas and Macintyre 1992)

D'Arcy Marsh, *The Tragedy of Henry Thornton* (Toronto: Macmillan 1935)

D.H. Miller-Barstow, *Beatty of the CPR* (Toronto: McClelland and Stewart 1951)

Kate Armour Reed, *A Woman's Touch*, Kate Reed and Canada's Grand Hotels (John Aylen Books 2016)

T.D. Regehr, *The Canadian Northern Railway* (Toronto: Macmillan 1976)

Sara Samson, "How The Great Railway Hotels Changed Canada" (Red Point Media Group 2017)

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

William Weintraub, *City Unique: Montreal Days and Nights in the 1940s and '50s* (Toronto: McClelland and Stewart 1996)

Wikipedia, "Fairmont Hotels and Resorts", n.d.

Two rail bridges in Gaspé, Quebec to be repaired



Transports Québec

VIA Rail surfaced between Matapédia and Gaspé, Quebec, was suspended in August 2013 owing to poor track conditions and bridge safety concerns. Replacement buses between these two points operated until September 17, 2013, after which time the bus service was withdrawn.

Tenders for the replacement of the twin bridges over the Cascapédia River, mile post 60.1 and 60.3 of the Cascapédia subdivision of the Chemin de fer de la Gaspésie have been posted. The cost is estimated to be between twenty and twenty five million dollars.

This has been a long time coming. It is probably the only hurdle holding Via Rail back from resuming service between Matapédia and New Carlisle on Québec's Gaspé peninsula. Tie / ballast work between Matapédia and Caplan will largely be wrapping up Spring 2019 and the final section between Caplan and New Carlisle will be re-worked during 2019



Once this work is done track speed will be up to 35mph freight speeds with the exception of a few slow orders on several bridges. After that we can expect to see VIA service resume across the Cascapédia Sub provided VIA doesn't decide to totally pull out of the area. (Taylor Main and Ministère des Transports du Québec - Direction des contrats de construction et de services)

Deux ponts ferroviaires seront réparés à Gaspé, Québec

Le service pour Gaspé de VIA Rail à l'est de Matapédia (entre Matapédia et Gaspé) a été suspendu en août 2013 pour cause de voie en mauvaise condition et de sécurité précaire de ponts. Les autobus de remplacement entre ces deux points roulèrent jusqu'au 17 septembre 2013 et ce service fut discontinué à partir de cette date.

L'avis d'appel d'offres pour le remplacement des deux ponts au-dessus de la rivière Cascapédia, aux bornes milliaires 60.1 et 60.3 de la subdivision Cascapédia du Chemin de fer de la Gaspésie, a été affiché. Le coût a été estimé d'être entre 20 et 25 millions de dollars.

Ceci a été longtemps attendu. C'est probablement le dernier obstacle empêchant VIA de reprendre le service entre Matapédia et New Carlisle dans la péninsule de Gaspé, Québec. Les travaux de ballast et de traverses entre Matapédia et Caplan devraient être pratiquement terminés ce printemps et la dernière section entre Caplan et New Carlisle sera remise en état au cours de la prochaine saison.

Une fois ces travaux terminés, la voie devrait permettre des vitesses de trains de marchandises allant jusqu'à 56 km/h sauf aux localisations, à quelques ponts, de panneaux indicateurs avancés de limitation permanente de vitesse. Suite à cela, on peut s'attendre de voir le service de VIA reprendre à travers la subdivision de Cascapédia à moins que VIA ne décide de se retirer complètement de la région. (Taylor Main et ministère des Transports du Québec – Direction des contrats de construction et de services)

Ex CNR 5080 moved from Prince Albert, Saskatchewan to Mossleigh, Alberta



Ex CNR 5080 4-6-2 MLW 1914 J-4-a nee CGR 453 was purchased by Aspen Crossing of Mossleigh, Alberta in 2018 and is seen here being loaded and moved from Prince Albert, Saskatchewan. Aspen Crossing

La 4-6-2 5080 ex-Canadien National classe J-4-a, construite par MLW en 1914 et à l'origine la 453 du Grand Tronc, a été achetée par Aspen Crossing de Mossleigh, Alberta; on la voit ici en train d'être chargée et démenagée de Prince-Albert, Saskatchewan. Aspen Crossing

After years of failed rejuvenation attempts and the high costs to cosmetically repair locomotive 5080, ownership of the locomotive was recently transferred from the City of Prince Albert, where it was displayed outdoors, to Aspen Crossing Railway Corporation, a train-themed park and railway outside Calgary. The deal was concluded as the locomotive is close to the end of the line in its salvageable life.

“We were able to save... a 100-year-old piece of history that was becoming a liability to the City of Prince Albert,” Aspen Crossing owner Jason Thornhill said. The owners of Aspen Crossing believe it will cost around \$1 million to overhaul the locomotive back to operating condition over the course of four years. The move alone cost \$100,000.

Jason Thornhill is counting on Al Broadfoot to oversee the restoration project. Broadfoot has worked on the restoration of at least 10 steam engines in his career and is 'the man for the job'! At 79, Broadfoot says he's up to the challenge. While it's unclear how much work will be required to refurbish the engine, the team is confident that it will be done, especially under the guidance and expertise of Broadfoot. “I can't lift anything anymore, but we'll bring some young guys in,” he added. “I'll work alongside them if they want, it'll turn out fine.” said Broadfoot. (Global News, Prince Albert Daily Herald edited)



In its new home, 5080 safely moved to Aspen Crossing in Mossleigh, Alberta. Raymond Farand

La 5080, relocalisée en toute sécurité à son nouveau domicile à Mossleigh, Alberta. Raymond Farand

Edmonton's beloved streetcar being extended to Old Strathcona



Wikipedia

A beloved Edmonton attraction will soon expand with the addition of a new stop for the High Level Bridge streetcar.

The iconic streetcar that tracks across the Edmonton river valley from downtown to near the Arts Barns in Old Strathcona will be getting an 800-metre extension.

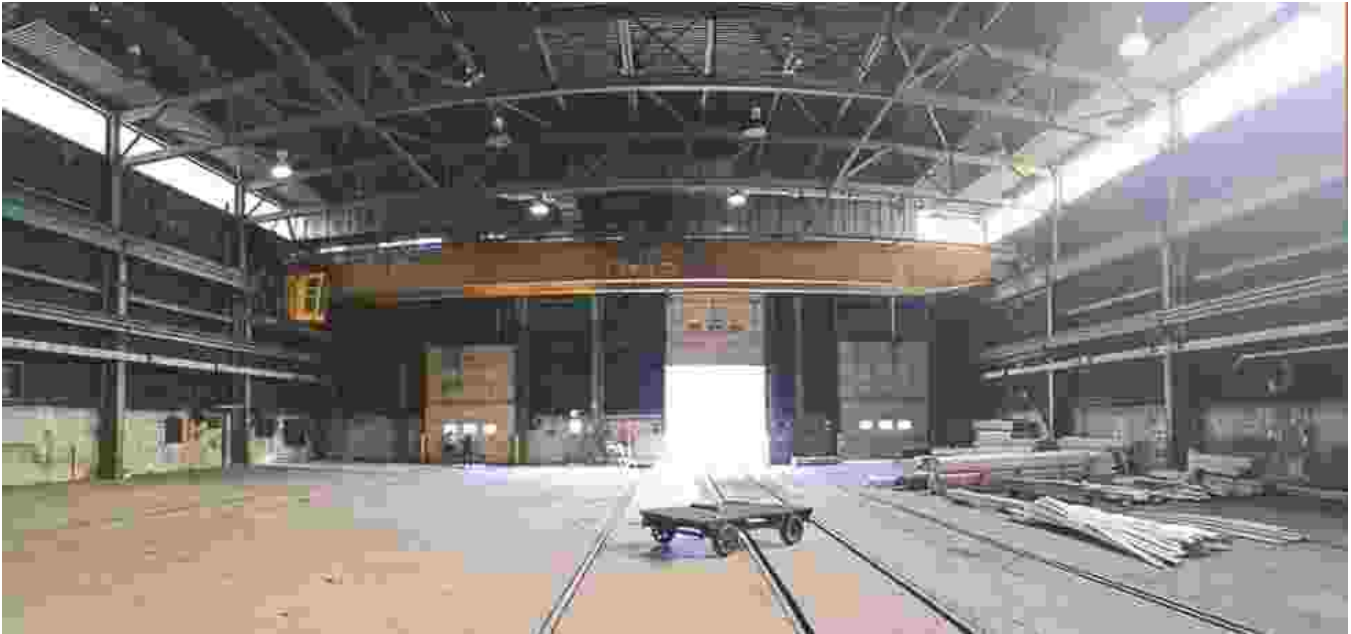
“It will cross Gateway Boulevard and 83 Avenue and then end just on the north side of Whyte Avenue between 102 and 101 streets,” said Chris Ashdown, president of the Edmonton Radial Railway Society which has been working on this expansion since 2011.

In 2018, about 90,000 people rode the streetcar. Ashdown believes it could see 100,000 riders this year. “So, we do anticipate more people coming on the streetcar because we will be more visible.”

“Being down in the new location, we'll be in the centre of Old Strathcona — very visible,” Ashdown said. “Streetcars actually ran on Whyte Avenue back in the day so we'll be bringing streetcars back to Whyte Avenue.” (Vinesh Pratap via John D. Thompson)

West Coast Railway Association (WCRA) purchases former BC Rail shops in Squamish, British Columbia

It has been a long time in the works, but the West Coast Railway Association (WCRA) now owns the former BC Rail Locomotive shops and all the access trackage, immediately across the road from its West Coast Railway Heritage Park in Squamish, British Columbia. The Association will receive \$985,000 from the Canada Cultural Spaces Fund to acquire and renovate the facility to support WCRA's heritage railway's



Don Evans

preservation, Canadian government officials announced recently. Overall the cost of the acquisition is \$2 million with the additional funds coming from private donations.

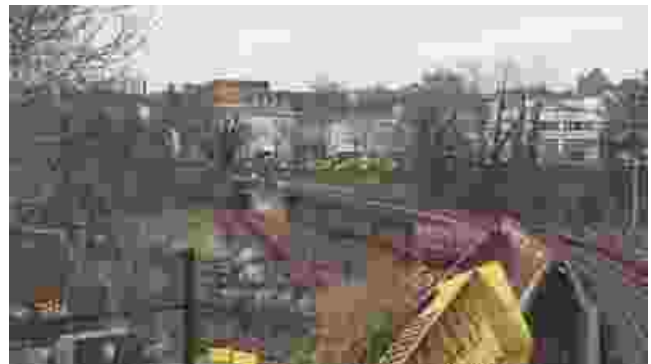
The funding will help WCRA to maintain, protect and preserve its historic collection of locomotives and rail cars, according to a Department of Canadian Heritage press release. While half the funding is for the purchase, an equal amount is for upgrading the building – which will include new insulation, heating system, electric and plumbing upgrades, new security and sprinkler systems and other improvements. Upgrade work will get underway immediately.

The shop contains seven track bays and is equipped with 10 ton and 50 ton overhead cranes. There is also a locomotive service building with raised tracks and elevated side platforms, allowing access underneath and to the roof of a unit for servicing. In addition to the main shops building, there is a three story office facility which features a large model railroad under construction on the second floor and training rooms on the third floor.

“The association has leased this facility for the past 13 years and it has been a key asset in the preservation and restoration of Canada's second largest heritage railway collection,” said WCRA Chair Don Evans. “The shop has become an integral part of what we are able to accomplish at the West Coast Railway Heritage Park in Squamish.”

Tours will also be available to the public to learn more about the locomotives and railcars being restored, the practice of restoration and the history of railways in British Columbia. (Heritage Rail Alliance (HRA) on-line magazine and Progressive Railroading)

Train derailment damages Baltimore Streetcar Museum



Baltimore Sun

The Baltimore Streetcar Museum has reopened its visitors' center to the public after a train derailment recently forced the facility to close — but it could be a while before the museum's main attraction returns.

A CSX train traveling north on elevated tracks near the Baltimore MD North Avenue bridge derailed resulting in several freight cars crashing onto Falls Road below, the location of the Baltimore Streetcar Museum. One of the cars that fell crushed the streetcar museum's power substation, a small building where power is converted to 600V DC to supply power to the trolley wire that provides power to its historic streetcars for rides. Some trackage and trolley wire infrastructure was also destroyed.

The museum, which was established in 1966, has a collection of about 10 historic streetcars, including the first and last models which ran in Baltimore. None were damaged. But the museum will be unable to offer streetcar rides until its substation is rebuilt. (Baltimore Sun edited)

COMMUNICATIONS

March/April • mars/avril 2019

Edited by Stephen Wray • Version Française Luc Hamilton

President's message

Getting younger generations interested in railways and their history is a real challenge to us as rail enthusiasts, since Canadians today don't have the opportunity to ride trains and experience them in the same way many of us did. Static displays are fine as far as they go, but there are many railway vehicles in public spaces which get only passing glances and can't convey the fascination that trains exert on the imagination. That's why railway museums and tourist trains are so important, as they provide an opportunity to engage and captivate children and young adults who may develop into tomorrow's rail enthusiasts.

Exporail and the other railway attractions across Canada are places where the public can get close to railways in a safe way and enjoy learning about this fascinating industry and its history. And the more we can bring the railway to life for our visitors, the more likely we are to gain converts to our preservation cause. The sights, sounds, and smells of operating equipment exert a powerful influence on young people, and the ability to climb aboard rolling stock makes a big impression.

At the start of last summer the Quebec government brought in a policy of requiring free admission on the first Sunday of each month to museums that receive subsidies from the province. The attraction of railways on families and children was demonstrated by the fact that Exporail's attendance jumped 9% as a result, passing 70,000 visitors in the year for the first time, and we were one of the most successful museums running this program. There was only a modest decline in the number of people paying to get in, showing that good programming and promotion will still draw visitors to enjoy their day with us, and many of the free visitors were happy to make small cash donations as well.

Our great volunteers contributed enormously to the success of the season, with their knowledge, enthusiasm and friendly welcoming attitude. We're now gearing up for an even better year to come, with a revamped main exhibit, some new attractions, and we expect the return to steam of the John Molson later in the summer.



Robbie Robinson

Mot du président

Susciter l'intérêt des jeunes générations pour les chemins de fer et leur histoire est un véritable défi pour nous, en tant que passionnés du rail, puisque les Canadiens d'aujourd'hui n'ont pas la possibilité de prendre le train et de le vivre comme beaucoup d'entre nous l'ont fait. Les présentoirs statiques sont très bien, mais il y a beaucoup de véhicules ferroviaires dans les espaces publics qui n'ont que des regards éphémères et qui ne peuvent transmettre la fascination que les trains exercent sur l'imagination.

C'est pourquoi les musées ferroviaires et les trains touristiques sont si importants, car ils offrent l'occasion d'engager et de captiver les enfants et les jeunes adultes qui pourraient devenir les passionnés des trains de demain.

Exporail ainsi que les autres attractions ferroviaires du Canada sont des endroits où le public peut se rapprocher des chemins de fer en toute sécurité et se renseigner sur cette industrie fascinante et son histoire. Et plus nous pouvons faire vivre le chemin de fer pour nos visiteurs, plus nous avons de chances d'obtenir des convertis à notre cause de conservation. La vue, les sons et les odeurs de l'équipement en marche exercent une forte influence sur les jeunes, et la possibilité de monter à bord du matériel roulant laisse une forte impression.

Au début de l'été dernier, le gouvernement du Québec a mis en place une politique d'entrée gratuite le premier dimanche de chaque mois dans les musées qui reçoivent des subventions de la province. L'attrait des chemins de fer pour les familles et les enfants a été démontré par le fait que la clientèle d'Exporail a fait un bond de 9%, dépassant pour la première fois les 70 000 visiteurs dans l'année. De plus, nous étions l'un des musées qui ont connu le plus de succès avec ce programme. Il n'y a eu qu'une légère baisse du nombre de personnes qui paient pour entrer, ce qui montre qu'une bonne programmation et une bonne promotion continueront d'attirer les visiteurs pour profiter de leur journée avec nous et plusieurs des visiteurs gratuits étaient heureux de faire aussi de petits dons en argent.

Nos formidables bénévoles ont énormément contribué au succès de la saison grâce à leurs connaissances, leur enthousiasme et leur accueil chaleureux. Nous nous préparons maintenant pour une année plus prometteuse, avec une exposition principale remaniée, de nouvelles

The CRHA has members all across the country, and I encourage you to get involved with and support whatever railway museums and trains are in your area to help develop these wonderful places. We owe it to the next generation to keep the wheels turning and the interest alive and growing.

attractions, et nous prévoyons le retour en force de la vapeur dans la John Molson plus tard cet été.

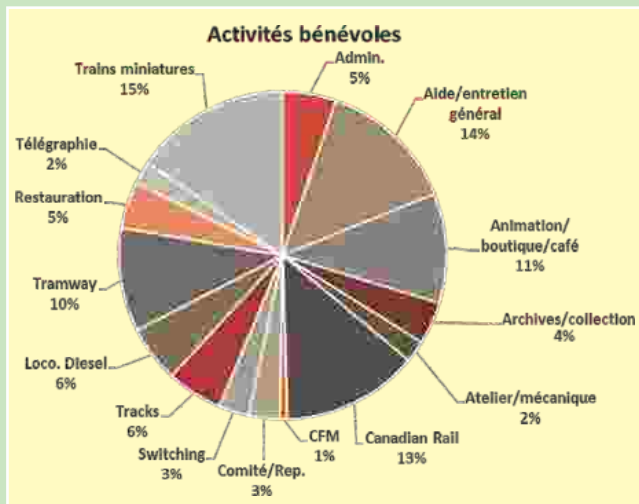
L'ACHF rassemble des membres de partout au pays et je vous encourage à vous impliquer et à appuyer les musées ferroviaires et les trains de votre région pour aider à développer ces merveilleux endroits. Nous nous devons de continuer à faire tourner les roues, à maintenir l'intérêt et à le faire grandir pour la prochaine génération.

CRHA / Exporail volunteer appreciation evening

The 2018 CRHA / Exporail volunteer appreciation evening was held on February 23, 2019. Over 100 volunteers attended and were treated to a great evening of camaraderie between volunteers and staff. A most enjoyable four course meal was served, thanks to all the staff who organized this event for our volunteers. In 2018, the CRHA and Exporail's 133 volunteers logged a total of 22,508 volunteer hours, this is equivalent to 12 full time staff.

Soirée de reconnaissance des bénévoles de l'ACHF/Exporail

La soirée d'appréciation des bénévoles de l'ACHF/Exporail 2018 a eu lieu le 23 février 2019. Plus de 100 bénévoles y ont participé et ont eu droit à une excellente soirée de convivialité entre les bénévoles et le personnel. Un repas quatre services des plus agréables a été servi, grâce à tout le personnel qui a organisé cet événement pour nos bénévoles. En 2018, l'ACHF et les 133 bénévoles d'Exporail ont totalisé 22 508 heures de bénévolat, soit l'équivalent de 12 employés à temps plein.



Pie chart showing the distribution of volunteer hours amongst the CRHA / Exporail activities

Diagramme de la répartition des heures de bénévolat entre les diverses activités de l'ACHF/Exporail

Fiscal 2018 group photo of volunteers. Bruno Cordellier

Photo de groupe des bénévoles pour l'année financière 2018. Bruno Cordellier



Cosmetic restoration work progressing on VIA Rail FP9A 6309

Les travaux de restauration cosmétiques de VIA Rail progressent sur la FP9A 6309 de VIA Rail



Stephen Cheasley

Work is progressing on the cosmetic restoration of VIA Rail 6309. The underbody has been degreased and steam cleaned, body work on the locomotive itself is complete and a primer coat has been applied. It's not too late to contribute to the cause, you can mail your check to Exporail, mark it 6309 restoration fund. You may also call Stephane Saint Marie at 450-638-1522 local 244 and donate by credit card. We wish to thank all those who have donated so far.

Les travaux de restauration cosmétiques de la VIA Rail 6309 progressent. Le dessous de caisse a été dégraissé et nettoyé à la vapeur, les travaux de carrosserie sur la locomotive elle-même sont terminés et une couche d'apprêt a été appliquée. Il n'est pas trop tard pour contribuer à la campagne de financement, vous pouvez poster votre chèque à Exporail, en indiquant la mention « fonds de restauration 6309 ». Vous pouvez aussi appeler Stéphane Sainte-Marie au 450-638-1522 local 244 et faire un don par carte de crédit. Nous tenons à remercier tous ceux qui ont fait des dons jusqu'à présent.

CRHA Foundation

Stephen Cheasley, President of the CRHA Foundation reports that Canadian Pacific paid the final installment of \$200,000 into the CRHA Foundation, which they had committed to on donation of their archives, raising the total given to us to \$700,000. We sincerely thank Canadian Pacific for their generous support of the CRHA Foundation.

Fondation ACHF

Stephen Cheasley, président de la Fondation de l'ACHF, rapporte que le Canadien Pacifique a versé le dernier versement de 200 000 \$ à la Fondation de l'ACHF, qu'ils s'étaient engagés à verser lors du don de leurs archives, ce qui porte le total à 700 000 \$. Nous remercions sincèrement le Canadien Pacifique pour son généreux soutien à la Fondation de l'ACHF.

CRHA Division News Nouvelles des divisions de l'ACHF

Kingston Division

Division de Kingston

Five of the seven Division members shown which comprise the organizing team of Rail O Rama. From left to right they are Ken Gries, Doug Rickaby, Malcolm Peakman, Graham Oberst and Peter Macdonald. (Peter Murphy)

Cinq des sept membres de la division formant l'équipe organisatrice de l'événement Rail O Rama. De gauche à droite Ken Guies, Doug Rickaby, Malcolm Peakman, Graham Oberst et Peter Macdonald. (Peter Murphy)



Charny Division

First, here is a photo from the latest Rail Québec No. 122 magazine, March April 2019—“Trains à grande fréquence et matériel roulant (high-frequency trains and rolling stock)” is an article that must be read, relating VIA RAIL's plan to increase train frequency on the Québec-Windsor corridor! The TRAQ Group's annual meeting took place on Sunday, March 3, 2019, at 1:30 p.m., in Charny! A snowbound Charny makes it not easy to follow trains that run there! However, it was the “Facebook” page on the Charny Division of the Canadian Railroad Historical Association that kept me quite busy. Indeed, I have decided to publish one photo per day concerning the archives I have on the trains that run on the lines near Charny and the adjacent lines ... as well as photos of the publication of Canadian Rail ... amateurs know the history of the railway as a whole and allow us to deepen our “knowledge on the subject!” Read carefully the members' comments for each of the published photos!

https://www.facebook.com/ACHFCharny/photos_stream

<https://www.facebook.com/Groupe-TRAQ-218324368343826/>

Division de Charny



En premier lieu, voici une photo de la dernière revue Rail Québec No.122, mars avril 2019 «trains à grande fréquence et matériel roulant» est un article à lire absolument, relatant l'idée de VIA RAIL d'augmenter la fréquence des trains sur le corridor Québec-Windsor! La réunion annuelle du Groupe TRAQ a lieu dimanche le 3 mars 2019 à 13h30, à Charny! Beaucoup de neige à Charny et ce n'est pas facile de suivre les trains qui y circulent! Cependant, c'est la page «facebook» sur la division Charny de l'Association canadienne de l'histoire ferroviaire qui m'a tenu passablement

occupé. En effet j'ai décidé de publier une photo par jour concernant les archives que je possède sur les trains qui circulent sur les lignes tout près de Charny et les lignes adjacentes ...ainsi que des photos de la publication du Le Rail canadien ... les amateurs connaissent l'histoire du chemin de fer dans son ensemble et nous permettent de mieux approfondir «nos connaissances sur le sujet»! Lisez attentivement les commentaires des membres pour chacune des photos publiées!

https://www.facebook.com/ACHFCharny/photos_stream

[Suite à la réunion annuelle du Groupe TRAQ ... voir les photos dans https://www.facebook.com/Groupe-TRAQ-218324368343826/](https://www.facebook.com/Groupe-TRAQ-218324368343826/)

BACK COVER TOP: Track laying scene from the filming of Pierre Berton's The National Dream in 1973. CRHA Archives, Fonds Canadian Pacific

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : La scène de la pose de la voie tirée du tournage du documentaire de Pierre Berton, « Le grand défi », en 1973. Archives ACHF, fonds Canadien Pacifique

BACK COVER BOTTOM: Canadian Pacific Railway 3519 (2-8-0 Baldwin 1907 Class M4G) switches pay car 52 at Brownville, Maine (date unknown). Omer Lavallée, James A. Brown collection

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : La 3519, une 2-8-0 classe M4g du Canadien Pacifique, construite par Baldwin en 1907, déplace la voiture de la paye no 52, à Brownville, Maine (date inconnue). Omer Lavallée, collection James A. Brown

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit **canadianrailwayobservations.com**

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

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



CANADIAN RAIL

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

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

