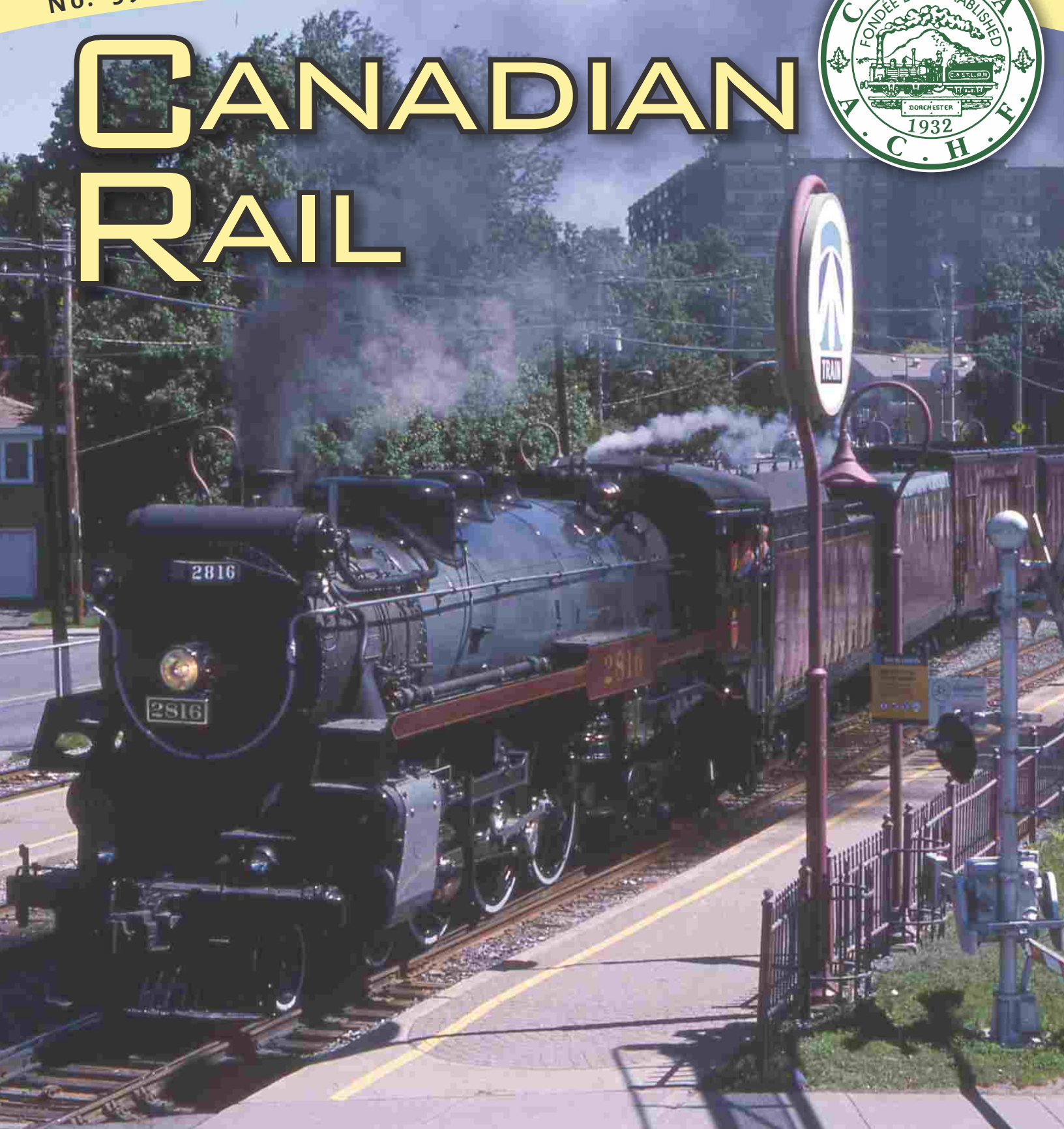


- Why Did the Canadian Pacific Railway Choose a Southern Route Across the Prairies
- The Seashore Trolley Museum's 80th Anniversary and Their Canadian Trolley Collection
- Stan's Photo Gallery
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- Pourquoi le Canadien Pacifique a choisi l'itinéraire sud à travers les Prairies
- Le 80^e anniversaire du Seashore Trolley Museum. Plusieurs tramways canadiens enrichissent leur collection
- Les Photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 591 • JULY/JUILLET - AUGUST/AOÛT • 2019

CANADIAN RAIL





CANADIAN RAIL

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

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

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 167** Why Did the Canadian Pacific Railway Choose a Southern Route Across the Prairies / Pourquoi le Canadien Pacifique a choisi l'itinéraire sud à travers les Prairies by / par Garth Stevenson
- 181** The Seashore Trolley Museum's 80th Anniversary and Their Canadian Trolley Collection / Le 80^e anniversaire du Seashore Trolley Museum. Plusieurs tramways canadiens enrichissent leur collection by / par Jim Schantz
- 196** Stan's Photo Gallery / Les Photos de Stan, by / par Stan J. Smail
- 209** Heritage Business Car / Le patrimoine ferroviaire
- 212** 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: The last 'catbird seat' photo and a different sort of miracle! In July 2004, restored CPR H1b 4-6-4 2816 leads a special excursion train across Westminster Avenue as it had done countless times in 1959 and 1960 as a commuter engine. The excursion train is bound for Exporail - The Canadian Railway Museum. By this time, the interlocking room at Montreal West Tower is the office of the Montreal West Informer, the local newspaper. Thanks to Rosemary Smith of 'The Informer' for one last use of the 'catbird seat' at Montreal West Tower. Ken Goslett

PAGE COUVERTURE: La dernière photo du haut de la tour Montreal West et une autre sorte de miracle! En juillet 2004, la 2816, une 4-6-4 classe H1b restaurée du CPR, tracte un train d'excursion spécial à travers l'avenue Westminster comme elle l'avait fait un nombre incalculable de fois en 1959 et 1960 en tant que locomotive de train de banlieue. Le train se dirige vers Exporail. À cette époque, la tour Montreal West est le site des bureaux du Montreal West Informer, le journal local. Merci à Rosemary Smith de ce journal pour cette dernière utilisation du siège le plus haut de la tour Montreal West. Ken Goslett

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org 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

Why Did the Canadian Pacific Railway Choose a Southern Route Across the Prairies

By Garth Stevenson

French translation: Jean-Maurice Boissard

Pourquoi le Canadien Pacifique a choisi l'itinéraire sud à travers les Prairies

Par Garth Stevenson

Version française: Jean-Maurice Boissard



Canadian Pacific Railway work train on the main line circa 1882 - 1883. Locomotive 60 was built by the Rhode Island Locomotive Works of Providence, Rhode Island. It was acquired new by the CPR in 1882. Glenbow Archives NA-1315-3

Un train de travaux du Canadien Pacifique sur la ligne principale aux alentours de 1882 - 1883. La locomotive No 60 a été construite par les ateliers de Rhode Island à Providence, Rhode Island, et a été acquise neuve par le CP en 1882. Archives Glenbow NA-1315-3

In 1936 a scholar named F. G. Roe, who would later become known as the author of a massive and definitive study of the North American buffalo or bison, delivered a paper to the annual meeting of the Canadian Historical Association, His paper bore the intriguing title “An Unsolved Problem of Canadian History”. More than eight decades later there still seems to be no consensus among Canadian historians about the solution to the unsolved problem, although a variety of suggestions have been made. It is hard to prove that any particular solution to the problem is the correct one, since to do so it would be necessary to disprove all the others, and proving that something is not true is a notoriously difficult problem. All that one can do is examine the evidence for the various solutions and decide which is the most credible.

The problem in question is stated in the title of the present article. British Columbia became the sixth

En 1936, un érudit nommé F. G. Roe, qui sera plus tard reconnu comme l'auteur d'une étude exhaustive et définitive sur le buffalo ou bison d'Amérique du Nord, présente un exposé à l'assemblée annuelle de la Société historique du Canada sous le titre intrigant « Un problème non résolu de l'histoire canadienne ». Plus de huit décennies plus tard, les historiens canadiens ne semblent toujours pas s'entendre sur la solution de ce problème non résolu, bien que diverses suggestions aient été faites. Il est difficile de prouver qu'une solution particulière au problème est la bonne, car il faudrait pour cela réfuter toutes les autres et prouver que quelque chose n'est pas vrai est, comme on le sait, un problème difficile. Tout ce que l'on peut faire, c'est examiner les preuves des différentes solutions et décider laquelle est la plus crédible.

Le problème en question est énoncé dans le titre du

province in the Canadian federation in 1871, and was promised a railway connection with eastern Canada as part of the agreement that brought about this event, it is a fairly well known fact, among Canadian railway enthusiasts and among historians specializing in Canadian history, that the Dominion government conducted a survey, under the leadership of Sandford Fleming, to determine the route that the proposed transcontinental railway would follow. The surveyors determined that the Yellowhead Pass, near the present town of Jasper, Alberta, had the lowest grade and was the easiest route for a railway across the continental divide and into the newly acquired province. It was also close to the north branch of the Saskatchewan River, whose valley was considered the most fertile part of western Canada and where the beginnings of agricultural settlement were already apparent.

Following his return to office in 1878, Sir John A. Macdonald spent nearly three years finding a group of investors who could and would finance the building of the railway without involving him in another “Pacific scandal” like the one that had brought down his previous government in 1873. This took some time since building the world's longest railway across a land that had barely one person per square mile was considered a high risk proposition. With the help of his Nova Scotia lieutenant Charles Tupper, Macdonald finally assembled in 1880 a group of Canadian, American, British, and European investors who came to be called “the syndicate”. This consisted of George Stephen, president of the Bank of Montreal, R.B. Angus, James J. Hill, J.S. Kennedy, Duncan McIntyre, Morton, Rose and Company of London, and Kohn, Reinach and Company of Paris and Hamburg. Stephen's cousin Donald Smith, the future Lord Strathcona, was also involved but his name did not appear because of the enmity between him and Macdonald.

A contract between this group and the Canadian government was signed in 1880 and the Canadian Pacific Railway Act, incorporating the terms of the contract, was passed by Parliament and received royal assent in the following year. With the CPR now legally, although not physically, in existence, the syndicate was replaced by a Board of Directors including some of the original participants in the syndicate. However, the directors soon afterwards decided that a different route, further south than the Yellowhead Pass, should be used instead of the route, based on the Fleming survey, that had been specified in the contract and in the statute. On December 20, 1881 they requested that Parliament approve this change of plans.

The change they requested was incorporated into a second statute, which was introduced in Parliament as a bill in April 1882 and became law in May of the same year. The exact route was still to be determined, although the

présent article. La Colombie-Britannique devient la sixième province de la fédération canadienne en 1871; on lui a promis une connexion ferroviaire avec l'est du Canada dans le cadre de l'accord qui a permis cet événement. Il est relativement bien connu des passionnés d'histoire ferroviaire canadienne et des historiens spécialistes de l'histoire du Canada que le gouvernement fédéral a mené des relevés, sous la direction de Sandford Fleming, pour déterminer l'itinéraire du chemin de fer transcontinental proposé. Les enquêteurs ont déterminé que le col Yellowhead, près de la ville actuelle de Jasper, en Alberta, avait la pente la plus douce et constituait la voie la plus facile pour construire une voie ferrée à travers la ligne de partage des eaux jusqu'à la nouvelle province. Ce tracé était également proche du bras nord de la rivière Saskatchewan, dont la vallée était considérée comme la partie la plus fertile de l'ouest du Canada et où les débuts de la colonisation agricole étaient déjà évidents.

À son retour au pouvoir en 1878, Sir John A. Macdonald passe près de trois ans à trouver un groupe d'investisseurs qui pourraient financer la construction du chemin de fer sans l'impliquer dans un autre « scandale du Pacifique » comme celui qui avait provoqué la chute de son gouvernement en 1873. Cela prendra un certain temps : la construction du plus long chemin de fer au monde sur un territoire comptant moins d'une personne par kilomètre carré était considérée comme une proposition à haut risque. Avec l'aide de son lieutenant de la Nouvelle-Écosse, Charles Tupper, Macdonald réunit finalement en 1880 un groupe d'investisseurs canadiens, américains, britanniques et européens qu'on a appelé « le syndicat », soit George Stephen, président de la Banque de Montréal, R. B. Angus, James J. Hill, J. S. Kennedy, Duncan McIntyre, Morton, Rose and Company de Londres et la banque Kohn-Reinach de Paris et Hambourg. Le cousin de Stephen, Donald Smith, le futur Lord Strathcona, participe également, mais son nom n'apparaît pas à cause de la rancune qu'il voue à Macdonald.

Un contrat entre ce groupe et le gouvernement canadien est signé en 1880 et la Loi sur le chemin de fer du Canadien Pacifique, incorporant les termes du contrat, est adoptée par le Parlement et obtient la sanction royale l'année suivante. Le CPR étant légalement, sinon physiquement, existant, « le syndicat » est remplacé par un conseil d'administration comprenant certains des participants initiaux. Cependant, peu après, les administrateurs décident qu'un itinéraire différent, plus au sud que le col Yellowhead, devrait être utilisé à la place de l'itinéraire indiqué dans les relevés de Fleming, spécifié dans le contrat et dans la loi. Le 20 décembre 1881, ils demandent au Parlement d'approuver ce changement de plans.

Le changement qu'ils demandent est incorporé dans une deuxième loi, qui est présentée au Parlement sous forme de projet de loi en avril 1882 et entre en vigueur en mai de la même année. L'itinéraire exact reste à

government insisted that it must be at least 100 miles north of the boundary between Canada and the United States. (This latter stipulation ruled out the Crowsnest Pass, which the CPR would eventually use in 1897 to build a secondary main line into southern British Columbia)

déterminer, bien que le gouvernement insiste pour qu'il se trouve à au moins 160 km au nord de la frontière entre le Canada et les États-Unis. (Cette dernière disposition excluait la Crowsnest Pass, que le CPR utiliserait éventuellement en 1897 pour construire une ligne principale secondaire dans le Sud de la Colombie-Britannique.)

Sandford Fleming's Survey Report 1871 - 1877

This article raises the question as to why the Canadian Pacific Railway chose to ignore Sandford Fleming's recommendation that the railway should be built through the Canadian Rockies by the Yellow Head Pass, the lowest level route surveyed. This recommendation was made following no casual survey.

From 1871 until 1876 Sandford Fleming, Engineer in Chief, was responsible for surveying the proposed CPR route from Lake Superior to the Pacific coast in British Columbia. He was also responsible for supervising several contracts that had been let for the preliminary works of construction of the Canadian Pacific Railway; together with the general specification under which the work is being executed; also information respecting all expenditures for construction purposes up to January 1, 1877. His final report was written and submitted in 1877.

Fleming had a corps of 23 engineers working under him, each was responsible for a survey crew which in turn was responsible for surveying a section of the proposed line. Their individual reports are included in Fleming's final report which runs to 475 pages.

Some extracts from Fleming's report

In a report of this character, I would be guilty of injustice to my Staff where I omit allusion to the untiring efforts, hardships and privations of the engineering parties who have acted under my directions in carrying out the explorations and surveys.

Le rapport des relevés de Sandford Fleming 1871 - 1877

Cet article soulève la question de savoir pourquoi le Canadien Pacifique a choisi d'ignorer la recommandation de Sandford Fleming selon laquelle le chemin de fer devrait être construit à travers les Rocheuses canadiennes en passant par le col Yellowhead, soit le tracé étudié ayant le plus faible dénivelé. Cette demande du CPR a été faite à la suite d'aucune étude informelle.

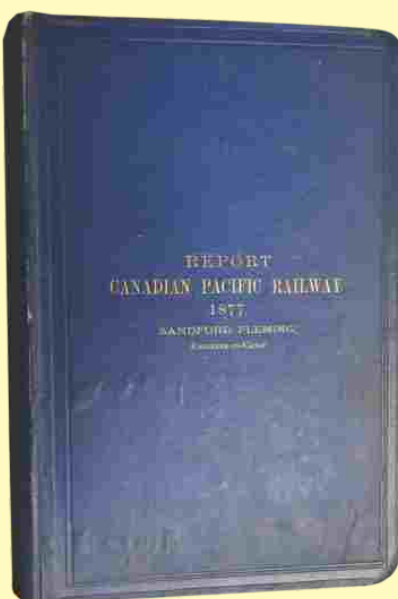
De 1871 à 1876, l'ingénieur en chef Sandford Fleming est chargé d'effectuer les relevés pour le tracé du CPR proposé, du lac Supérieur à la côte du Pacifique en Colombie-Britannique. Il est également responsable de la supervision de plusieurs contrats passés pour les travaux préliminaires de construction du Canadien Pacifique, des spécifications générales

d'exécution du travail, ainsi que des informations sur toutes les dépenses de construction effectuées jusqu'au 1er janvier 1877. Son rapport final est rédigé et soumis en 1877.

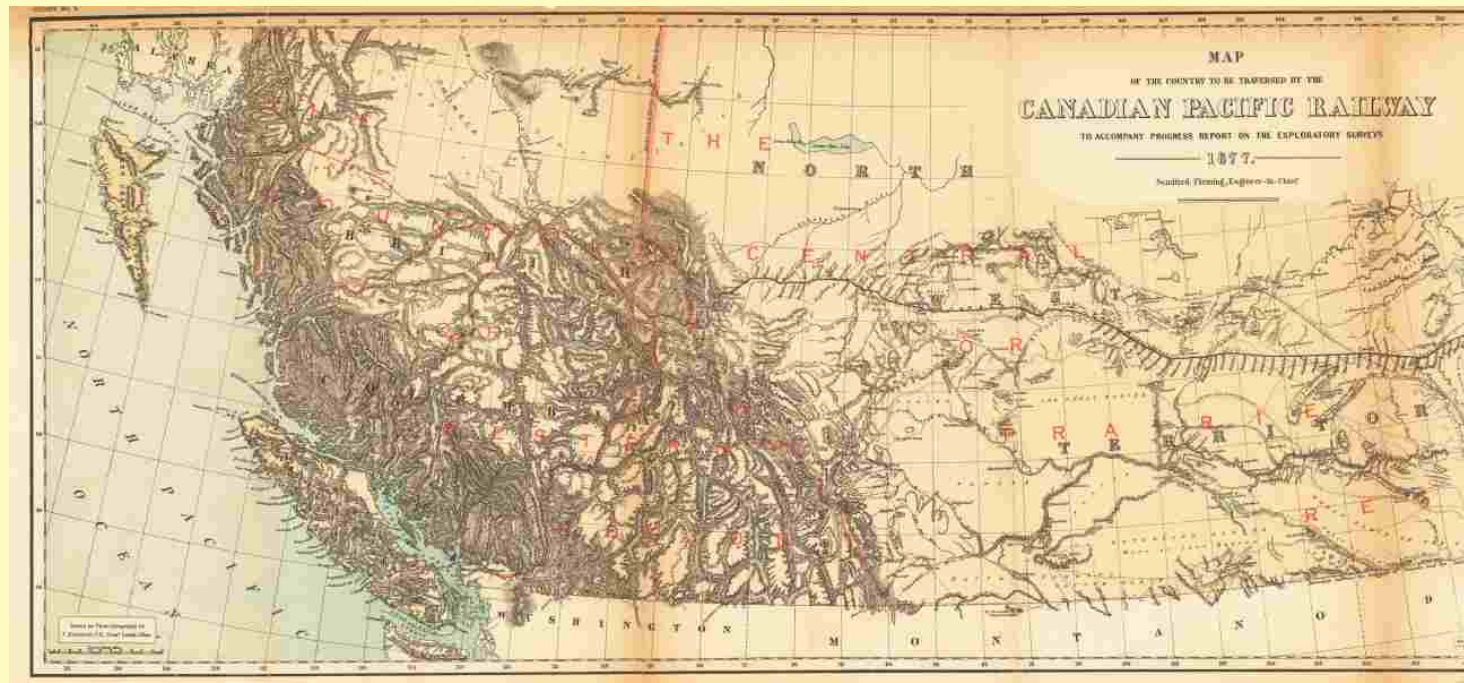
Fleming dispose d'une équipe de 23 ingénieurs, chacun d'eux étant responsable d'une équipe de prospection, chargée à son tour de relever une section de la ligne proposée. Leurs rapports respectifs sont inclus dans le rapport final de Fleming, qui compte 475 pages.

Quelques extraits du rapport de Fleming

Dans un rapport de ce type, je serais coupable d'injustice envers mon personnel si j'omettais de faire allusion aux efforts, aux difficultés et aux privations des équipes d'ingénierie infatigables qui ont agi sous ma direction en menant les explorations et les relevés.



CRHA/Exporail Archives Library



To one unaccustomed to the consideration of matters of this nature, it is difficult to even convey an accurate impression of the magnitude of the work executed; a work which has every year employed the best energies of not far short of one thousand men of all grades.

The Work Done

The length of the various lines surveyed and routes explored amounts in the aggregate of close on 46,000 miles, of which no less than 11,500 miles have been laboriously measured, yard by yard, through mountain, prairie and forest, with the spirit level, chain and transit. Large as the mileage of examinations undoubtedly is, it yet forms only a very imperfect factor in estimating the energy expended in the work, but faintly suggests the toilsome unflagging labour which has been necessary to encounter difficulty after difficulty; labour too often resulting only in failure.

The Ultimate Price

Over the course of the work, 34 men lost their lives, 24 to drowning (including breaking through ice or vessel sinking), 7 to forest fires, 3 by natural causes.

Gradients

It has already been stated that the line throughout its whole extent will compare favourably in all important particulars with the trans-continental railway extending from San Francisco to New York. The difference between the gradients of the two is indeed remarkable, when it is considered that the crest of the

Il est difficile de même donner une idée précise de l'ampleur du travail exécuté, un travail qui, chaque année, a nécessité les meilleures énergies de près de mille hommes de tous grades, à quelqu'un qui est peu habitué à l'examen de questions de cette nature.

Le travail effectué

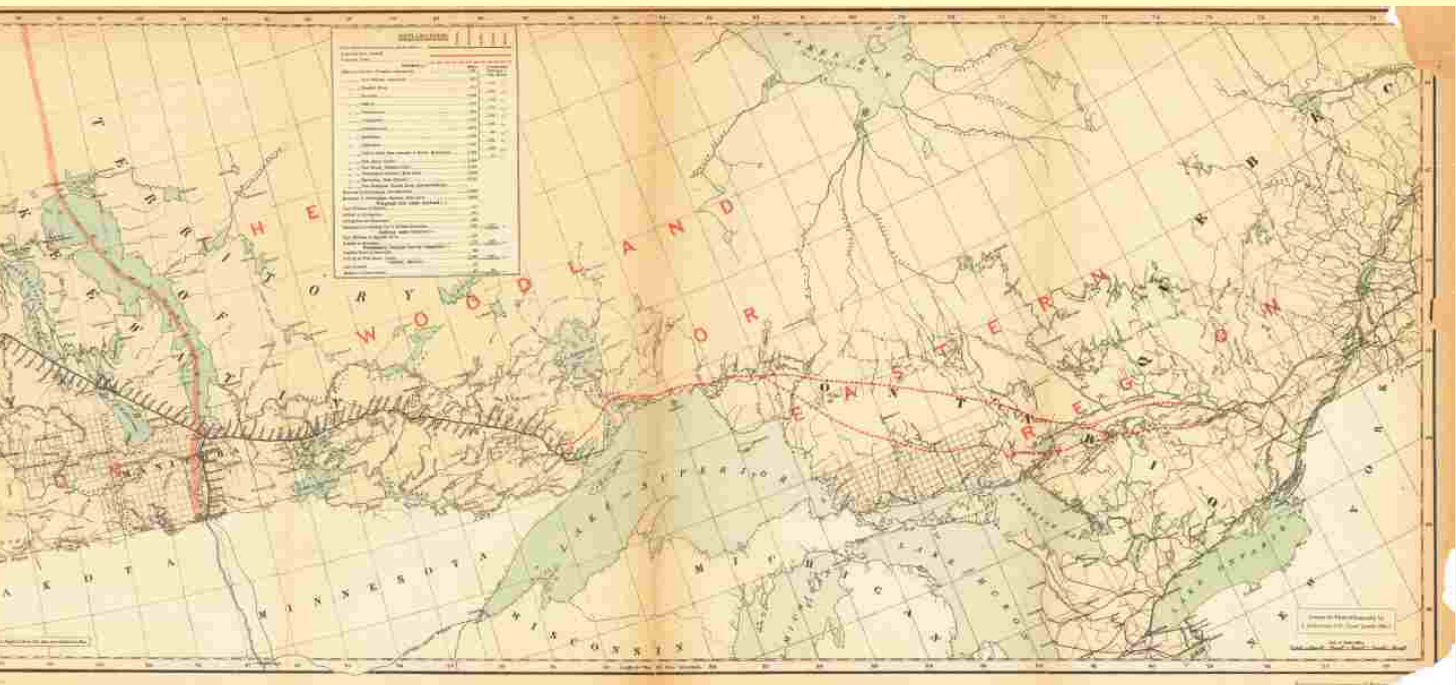
La longueur des différentes lignes étudiées et des itinéraires explorés représente au total près de 74 000 km, dont pas moins de 18 500 ont été mesurés laborieusement, mètre par mètre, à travers la montagne, les prairies et la forêt, avec niveau à bulle, chaînes et transit. Même si le kilométrage examiné est considérable, il n'est cependant qu'un facteur très imparfait dans l'estimation de l'énergie dépensée pour ce travail, mais il traduit bien peu le travail laborieux et inlassable qui a été nécessaire pour surmonter les difficultés, pour des résultats trop souvent vains.

Le prix ultime

Au cours des travaux, 34 hommes perdirent la vie : 24 personnes par noyade (notamment en brisant la glace ou en coulant avec un navire), 7 à la suite d'incendies de forêt et 3 de causes naturelles.

La pente

Comme il a déjà été mentionné, la ligne sur toute sa longueur se comparera favorablement sur tous les points importants avec le chemin de fer transcontinental entre San Francisco et New York. La différence entre les pentes des deux est en effet remarquable, quand on considère que le sommet de la chaîne des Rocheuses se trouve au nord de la frontière



Extract from Sandford Fleming's report. CRHA / Exporail Archives Library
 Extrait du rapport des relevés de Fleming. ACHF / Archives de la bibliothèque d'Exporail

Rocky Mountain chain attains the highest elevation to the north of the International Boundary. The Canadian Pacific Railway, however, will run through the mountain masses by low lying passages which do not exist on a more southern route.

The steepest gradient on the proposed Yellow Head Pass route would be on 108.7 miles of the last 500 miles ascending west with a grade between 26 1/2 and 53 feet per mile of track (1% maximum grade).

Conclusion

I have endeavoured, in the previous pages, to narrate the efforts made during the last six years to obtain the most eligible Railway line to the Pacific Coast. I have set forth the operations by which we have established an extremely satisfactory line from the head of the St. Lawrence navigation on Lake Superior to Tête Jaune Cache, on the western side of the great continental 'divide' in the main Rocky Mountain chain.

..... It was early discovered that a line could be obtained by the Yellow Head and Albreda Passes, following the natural descent of the rivers Thompson and Fraser to tide water. But the forbidding character of the valleys, and the extreme ruggedness of the chasms through which these rivers in parts of their course flow, call for works so formidable and costly, that attempts have been made to discover a more eligible route.

internationale. Le chemin de fer Canadien Pacifique, cependant, traversera les montagnes par des passages plus bas qui n'existent pas sur le tracé plus au sud...

La pente la plus raide sur l'itinéraire proposé par le col Yellowhead serait sur 175 des derniers 800 km en montant vers l'ouest avec une pente comprise entre 5 et 10 m par km de voie, soit une pente de 1% au maximum.

Conclusion

Dans les pages précédentes, je me suis efforcé de raconter les efforts déployés au cours des six dernières années pour obtenir la ligne de chemin de fer la plus adaptée vers la côte du Pacifique. J'ai exposé les opérations par lesquelles nous avons établi une ligne extrêmement satisfaisante allant de la tête de la navigation du Saint-Laurent sur le lac Supérieur à Tête Jaune Cache, du côté ouest de la grande « ligne continentale de partage » dans la chaîne principale des Rocheuses...

...On a découvert assez tôt qu'une ligne pouvait passer par les cols Yellowhead et Albreda, en suivant la descente naturelle des rivières Thompson et Fraser jusqu'à l'océan. Mais le caractère redoutable des vallées et l'extrême escarpement des gouffres par lesquels ces rivières coulent dans certaines parties de leur cours exigeaient des travaux si importants et coûteux que des tentatives ont été faites pour découvrir un tracé plus compatible...

Tidewater port

.....*The inferences to be drawn appear to point conclusively to a choice of two distinct courses: - the selection of one of the two routes which first reach the Pacific waters at Burrard Inlet and at Bute Inlet; or the postponement of a decision respecting the terminus until further examination be made on land and water to determine if a more eligible route can be obtained by the River Skeena.....*

*Your obedient servant
Sandford Fleming
Engineer in Chief, 1877*

Port sur l'océan

...*En conclusion, deux possibilités se présentent : choisir entre Burrard Inlet et Bute Inlet pour arriver au Pacifique ou reporter la décision concernant le terminus jusqu'à ce qu'une étude plus approfondie sur terre et sur l'eau soit effectuée afin de déterminer si un itinéraire plus approprié peut être trouvé par le fleuve Skeena...*

*Votre serviteur dévoué,
Sandford Fleming
Ingénieur en chef, 1877*

Why was the change made, at a time when the feasibility of building a railway through the Selkirk Mountains had not yet been demonstrated? There is no lack of theories. Perhaps the most popular theory is that the directors feared encroachment on their territory by an ambitious American railway, the Northern Pacific. This threat is said to have particularly concerned James J. Hill, who had the most practical railway experience of any member of the syndicate. (Ironically Hill in later life would himself gain control of the Northern Pacific, after he had withdrawn from the CPR syndicate to build his own Great Northern railway just south of the 49th parallel.)

The Northern Pacific theory was emphasized by both Harold Innis (1923) and John Murray Gibbon (1935) in the first two book-length histories of the CPR. An even earlier volume, the biography of William Van Horne by Walter Vaughan and Kathleen Hughes, refers more vaguely to the possibility that a competitor would build another railway south of the CPR if the latter chose the Yellowhead Pass. Donald Creighton, in his biography of John A. Macdonald (1955), merely pronounces that a southern route would “obviously” make it easier to compete with rivals for both Canadian and American traffic. Pierre Berton (1971) rather tentatively suggests that fear of the Northern Pacific might have been a factor, but does not take the idea too seriously.

The problem with this theory is two-fold. First, the Canadian government specifically included in its statute a provision that no railway south of the CPR main line and extending in an easterly direction could be built for at least twenty years. (This provision was known as the “monopoly clause” and would eventually cause great resentment in Manitoba.) Second, the Northern Pacific was building its line far to the south of the border, creating a vacuum in the northwestern USA that Hill would eventually fill with his Great Northern, and showed no real interest in moving into western Canada.

Pourquoi ce changement a-t-il été effectué, à un moment où la faisabilité de la construction d'un chemin de fer traversant les montagnes Selkirk n'avait pas encore été démontrée? Les théories ne manquent pas. La plus populaire est peut-être que les administrateurs craignaient l'empiétement sur leur territoire par un ambitieux chemin de fer américain, le Northern Pacific. Cette menace aurait particulièrement inquiété James J. Hill, qui avait l'expérience ferroviaire la plus pratique de tous les membres du syndicat. (Ironiquement, Hill allait plus tard prendre le contrôle du Northern Pacific après s'être retiré du syndicat du Canadien Pacifique pour construire son propre chemin de fer, le Great Northern, juste au sud du 49e parallèle.)

Harold Innis (1923) et John Murray Gibbon (1935) ont mis l'accent sur la théorie du Northern Pacific dans les deux premiers livres sur l'histoire du CPR. Un ouvrage encore plus ancien, la biographie de William Van Horne par Walter Vaughan et Kathleen Hughes, évoque plus vaguement la possibilité qu'un concurrent construise un autre chemin de fer au sud du CPR si ce dernier choisissait le col Yellowhead. Donald Creighton, dans sa biographie de John A. Macdonald (1955), déclare simplement qu'un tracé sud faciliterait « évidemment » la concurrence avec des rivaux pour le trafic canadien et américain. Pierre Berton (1971) suggère plutôt timidement que la peur du Northern Pacific aurait pu être un facteur, mais ne prend pas cette idée trop au sérieux.

Cette théorie pose un double problème. Premièrement, le gouvernement canadien a expressément inclus dans sa loi une disposition interdisant la construction d'une voie ferrée au sud de la voie principale du CPR et en direction est pendant au moins vingt ans. (Cette disposition fut connue sous le nom de « clause de monopole » et causa finalement beaucoup de ressentiment au Manitoba.) Deuxièmement, le Northern Pacific construisait sa ligne loin au sud de la frontière, créant un vide dans le nord-ouest des



General view of Calgary in 1886. CRHA/Exporail Archives Fonds Canadian Pacific A-1637

Vue générale de Calgary en 1886. ACHF/Archives Exporail, Fonds du Canadien Pacifique A-1637

A second theory, which has attracted some support from historians, attributes the change of plans to a botanist named John Macoun, who had travelled extensively through western North America. Macoun originally believed that the southern part of the Canadian prairie, as well as most of the western United States, was a “desert” unsuited for farming. However in 1879 Macoun made another visit to western Canada during what proved to be a year of unusually high rainfall, and decided that the southern prairie was well-suited for farming after all. Gibbon suggests that Macoun’s change of heart was an important factor in the CPR’s decision to choose a southern route. Pierre Berton also attaches some importance to Macoun’s influence, but then admits that “The mystery of the change of route has never been convincingly unravelled.” Two later historians, Doug Owram in his history of Canadian attitudes towards westward expansion and Richard Gwyn in his biography of John A. Macdonald, also give some credence to the Macoun theory.

Perhaps the simplest theory, although not necessarily the most persuasive, is that the southern route was chosen because it was shorter than the northern route and required fewer bridges so could be built faster. Charles

États-Unis que Hill allait finalement remplir avec son Great Northern, et ne montrait aucun réel intérêt à s’installer dans l’Ouest canadien.

Une seconde théorie, qui a reçu un certain appui des historiens, attribue le changement de projet à un botaniste nommé John Macoun, qui avait beaucoup voyagé dans l’ouest de l’Amérique du Nord. Macoun a d’abord pensé que le sud des Prairies canadiennes, ainsi que la plus grande partie de l’ouest des États-Unis, constituait un « désert » impropre à l’agriculture. Cependant, en 1879, Macoun effectua une autre visite dans l’ouest du Canada au cours d’une année particulièrement pluvieuse et décida que la prairie méridionale était tout à fait propice à l’agriculture. Gibbon suggère que le revirement de Macoun a été un facteur important dans la décision du CPR de choisir un tracé au sud. Pierre Berton attache également une certaine importance à l’influence de Macoun, mais admet ensuite que « le mystère du changement d’itinéraire n’a jamais été élucidé de manière convaincante ». Plus tard, deux historiens, Doug Owram, dans son histoire sur les attitudes des Canadiens à l’égard de l’expansion vers l’Ouest (NdT : Promise of Eden), et Richard Gwyn dans sa biographie de John A. Macdonald,

Tupper, Macdonald's minister of railways, actually used this argument when he presented the bill incorporating the change of route in Parliament. Omer Lavallee (1974), in his magisterial account of the railway's construction, endorses this theory, as do David Cruise and Alison Griffiths (1881) in their history of the men who ran the CPR. Of course the problem with this theory is that the greater ease of construction and operation east of the mountains is counterbalanced by greater difficulty in getting through the mountains, as experience was to show.

Both Gibbon and Lavallee mention another argument for the southern route, namely that coal, the fuel for steam locomotives, was known to be available for mining in southern British Columbia, although it had not yet been discovered further north. However, neither regards this factor as being of primary importance.

But perhaps the best explanation of all is mentioned in passing in F. G. Roe's paper "An Unsolved Problem of Canadian History", which seems to have been largely forgotten and can only be read on line. Roe cites Sir Cecil Denny, (1850-1928), a veteran of the original Northwest Mounted Police who served as archivist of Alberta in the 1920s, as having written in a private document that the change of route was caused by "the representations of wealthy cattle companies". By the time I located and read Roe's paper I had already found strong evidence for this theory in a somewhat obscure book that I read for a reason quite unconnected with the CPR.

The book is called *The Canadian Prairie West and the Ranching Frontier 1874-1924* and I read it because of my interest in Fort Macleod, where my maternal grandfather worked as a cowboy during part of the period covered by the book. It was based on a doctoral dissertation by its author, David H. Breen, and was published by the University of Toronto Press in 1983. It appears to be out of print, although its author still teaches at the University of British Columbia.

Breen's book casts light on an important aspect of western Canada's history that most historians seem to have ignored. (For example, 'ranching' does not even appear in the index of O'wram's book, which was published three years before Breen's.) The conventional historiography emphasizes wheat, and the populist movements that wheat farmers helped to create. But wheat was not really important until the end of the nineteenth century, after Sir Wilfrid Laurier became prime minister. Before then the most important export commodity produced in western Canada was not wheat, but live cattle. Most of the cattle, then and later, were produced in the District of (southern) Alberta on large ranches that employed wage labour (like my grandfather) and not on small family farms.

Cattle ranching in southern Alberta had already

accordent également une certaine crédibilité à la théorie de Macoun.

La théorie la plus simple, peut-être, mais pas nécessairement la plus convaincante, est que le tracé sud a été choisi parce qu'il était plus court que le tracé nord et qu'il nécessitait moins de ponts pour pouvoir être construit plus rapidement. Charles Tupper, le ministre des chemins de fer de Macdonald, a en fait utilisé cet argument lorsqu'il a présenté le projet de loi incorporant le changement d'itinéraire au Parlement. Omer Lavallee (1974), dans son compte rendu magistral de la construction du chemin de fer, souscrit à cette théorie, tout comme David Cruise et Alison Griffiths (1881) dans leur histoire des hommes qui ont dirigé le CPR. Bien entendu, le problème de cette théorie est que la plus grande facilité de construction et d'exploitation à l'est des montagnes est contrebalancée par une plus grande difficulté à traverser celles-ci, comme l'expérience l'a montré.

Gibbon et Lavallee mentionnent un autre argument en faveur du tracé sud, à savoir que le charbon, combustible des locomotives à vapeur, était disponible pour l'exploitation dans le sud de la Colombie-Britannique, bien qu'il n'ait pas encore été découvert plus au nord. Cependant, ni l'un ni l'autre ne considère ce facteur comme étant d'importance primordiale.

Mais sans doute la meilleure explication de toutes est mentionnée en passant dans l'article de F. G. Roe intitulé « Un problème non résolu de l'histoire canadienne », qui semble avoir été en grande partie oublié et qui ne peut être lu qu'en ligne. Roe cite Sir Cecil Denny (1850-1928), un vétérinaire de la Police à cheval du Nord-Ouest (NWMP en anglais) qui avait été archiviste de l'Alberta dans les années 1920, comme ayant écrit dans un document privé que le changement d'itinéraire avait été causé par « les représentations de riches entreprises d'élevage ». Au moment où j'ai trouvé et lu le document de Roe, j'avais déjà trouvé des preuves solides de cette théorie dans un livre quelque peu obscur que j'avais lu pour une raison totalement étrangère au CPR.

Cet ouvrage s'appelle *The Canadian Prairie West and The Ranching Frontier 1874-1924*. Je l'ai lu en raison de mon intérêt pour Fort Macleod, où mon grand-père maternel a travaillé comme cow-boy pendant une partie de la période couverte par le livre. Il était basé sur une thèse de doctorat de son auteur, David H. Breen, et a été publié par les Presses de l'Université de Toronto en 1983. Il semble être épuisé, bien que son auteur enseigne toujours à l'Université de la Colombie-Britannique.

Le livre de Breen met en lumière un aspect important de l'histoire de l'Ouest canadien que la plupart des historiens semblent avoir ignoré. (Par exemple, l'élevage en ranch n'apparaît même pas dans l'index du livre d'O'wram, publié trois ans avant celui de Breen.)



Cover of booklet on farming and ranching in Western Canada circa 1890. Glenbow Archives NA-3684-3
 Couverture de la brochure sur l'agriculture et l'élevage dans l'Ouest canadien aux alentours de 1890. Archives Glenbow NA-3684-3

begun to develop in the 1870s. The first breeding herd was established in 1873 by the missionary John McDougall and his brother David. The fact that southern Alberta had recently supported vast herds of wild bison suggested its suitability for cattle ranching. The rapid disappearance of the bison, which were almost extinct by 1880, created the need for another source of meat to feed the indigenous inhabitants, for whom the federal government assumed responsibility. Efforts to turn the indigenous people into cattle ranchers were generally unsuccessful, but some beef cattle were brought to the region by the Royal Northwest Mounted Police in 1874, and private entrepreneurs soon imported more cattle, mainly from the United States, and established their own ranches. Some members of the Mounted Police entered the cattle business after retiring from the force. Thus a regional economy based on beef cattle ranching was already emerging in southern Alberta even before the establishment of the CPR. The grasslands of that region could support far more beef cattle than were needed to supply the needs of the local population. This made southern Alberta a tempting target for a railway that still existed only on paper and was desperately in need of traffic.

The cattle ranches were mainly owned by wealthy men who came from either Great Britain or eastern Canada, especially the eastern townships of Quebec. They became the social and economic elite in what was then called the District of Alberta. Most were diehard

L'historiographie classique met l'accent sur le blé et les mouvements populistes que les producteurs de blé ont contribué à créer. Mais le blé ne fut vraiment pas important avant la fin du XIXe siècle, après la nomination de Sir Wilfrid Laurier au poste de premier ministre. Auparavant, le principal produit d'exportation de l'Ouest canadien n'était pas le blé, mais le bétail sur pied. La plupart des bovins, à l'époque et plus tard, étaient produits dans le district de l'Alberta (sud) dans de grands ranchs qui embauchaient des travailleurs salariés (comme mon grand-père) et non dans de petites exploitations familiales.

L'élevage de bétail dans le sud de l'Alberta avait déjà commencé à se développer dans les années 1870. Le premier troupeau d'élevage a été créé en 1873 par le missionnaire John McDougall et son frère David. Le fait que le sud de l'Alberta avait récemment abrité de vastes troupeaux de bisons sauvages semblait indiquer qu'il était propice à l'élevage du bétail. La disparition rapide du bison, dont l'espèce était presque éteinte en 1880, avait créé le besoin d'une autre source de viande pour nourrir les habitants indigènes, dont le gouvernement fédéral était responsable. Les efforts visant à transformer les peuples autochtones en éleveurs de bétail échouaient généralement, mais en 1874, la Police à cheval du Nord-Ouest importa quelques bovins de boucherie dans la région, et les entrepreneurs privés importèrent bientôt plus de bétail, principalement des États-Unis, et créèrent leurs propres ranchs. Certains membres de la police montée sont entrés dans le secteur du bétail après avoir pris leur retraite. Ainsi, une économie régionale basée sur l'élevage de bovins de boucherie était déjà en train d'émerger dans le sud de l'Alberta, avant même l'établissement du CP. Les prairies de cette région pourraient accueillir beaucoup plus de bovins de boucherie que nécessaire pour répondre aux besoins de la population locale. Cela faisait du sud de l'Alberta un objectif tentant pour un chemin de fer qui n'existait toujours que sur papier et avait désespérément besoin de marchandises à transporter.



Cow on Stephen Avenue (8th. Avenue today) in Calgary in October 1889. Glenbow Archives NA-2864-13233

Une vache avenue Stephen (maintenant la 8e avenue) à Calgary en octobre 1889. Archives Glenbow NA-2864-13233

Conservatives, proud of their British heritage, which the Mounted Police represented, suspicious of Liberals and Americans, and altogether different from the traditional image of a prairie farmer. In fact they disliked farmers, much as did the character played by Spencer Tracy in the classic Hollywood movie *Sea of Grass*. They resembled the “squatters” who ran the big sheep stations in Australia, or the landlords who held sway in 19th century Ireland. When provincial status was promised in 1905, they hoped that southern Alberta would become a separate province ruled from Calgary and dominated by themselves, rather than subject to a farmer-influenced government in Edmonton. If the Conservatives had still ruled in Ottawa they might have got their wish, which would have made a good deal of sense.

To get their cattle to market, meaning mainly to Great Britain, the ranchers needed a direct railway from Calgary to Montreal. No Yellowhead Pass for them! Its day would come later when the Liberals sponsored new railways through Edmonton and the wheat country to compete with the CPR. Breen makes the point succinctly:

“Calgary was fundamentally a product of the CPR....It seems likely that the CPR's decision to select a more southerly route across the plains was partly influenced by the presence in the south-west of an industry already established by important members of the Montreal financial community who spoke confidently to their friends during the early 1880s of the further development of the rapidly growing beef export trade.”

So perhaps the “unsolved problem” has been solved, as nearly as it ever will be. Sir Cecil Denny, who



Registered shorthorns in Lacombe, Alberta preparing to travel by train to Calgary for the bull sale on May 12, 1902. Glenbow Archives NA-1583-10

Des boeufs enregistrés Shorthorn à Lacombe, Alberta, se préparant pour partir par le train à Calgary pour l'encan aux bovins le 12 mai 1902. Archives Glenbow NA-1583-10

Les ranchs de bétail appartiennent principalement à des hommes fortunés venus de Grande-Bretagne ou de l'est du Canada, en particulier des Cantons de l'Est du Québec. Ils deviennent l'élite sociale et économique de ce qu'on appelle alors le district de l'Alberta. La plupart sont des conservateurs purs et durs, fiers de leur héritage britannique que la police montée représente, méfiants des libéraux et des Américains, et totalement différents de l'image traditionnelle d'un fermier des Prairies. En fait, ils n'aiment pas les agriculteurs, tout comme le personnage interprété par Spencer Tracy dans le film hollywoodien *Sea of Grass*. Ils ressemblent aux « squatters » qui dirigent les grandes exploitations de moutons en Australie ou aux propriétaires terriens qui dominent l'Irlande au XIXe siècle. Lorsque le statut de province leur est promis en 1905, ils espèrent que le sud de l'Alberta deviendra une province séparée gouvernée par Calgary et dominée par eux-mêmes, plutôt que soumise à un gouvernement influencé par les agriculteurs à Edmonton. Si les conservateurs étaient restés à Ottawa, ils auraient pu avoir ce qu'ils voulaient, ce qui aurait eu un certain sens.

Pour acheminer leurs bovins vers les marchés, principalement la Grande-Bretagne, les éleveurs ont besoin d'un chemin de fer direct de Calgary à Montréal. Pas d'Yellowhead Pass pour eux! Cela se fera plus tard, lorsque les libéraux parraineront de nouveaux chemins de fer traversant Edmonton et le pays du blé pour concurrencer le Canadien Pacifique. Breen résume ainsi la situation :

« Calgary était fondamentalement le produit du Canadien Pacifique ... Il semble probable que la décision

knew the ranch country well from his experience in the Mounted Police, had a point. It would probably not surprise him that the CPR today has its headquarters in Calgary, which has become one of Canada's great cities but still celebrates its ranching heritage in the annual Calgary Stampede. It might not surprise him either that three of the seven Conservative prime ministers since 1920 (Bennett,

du CPR de choisir un itinéraire plus au sud à travers les plaines a été en partie influencée par la présence dans le sud-ouest d'une industrie déjà établie par d'importants membres de la communauté financière montréalaise qui parlait à des amis complaisants au début des années 1880 du développement futur du commerce d'exportation du bœuf, alors en pleine expansion. »

Shipping cattle
Wetaskiwin, Alberta circa
1910. Glenbow Archives PA-
3689-870

*Expédition d'un troupeau à
Wetaskiwin, Alberta aux
alentours de 1910. Archives
Glenbow PA-3689-870*



Loading cattle into stock cars at Maple Creek, Saskatchewan circa 1900. Glenbow Archives NA-1368-13

Chargement du bétail dans les bétailières à Maple Creek, Saskatchewan, aux environs de 1900. Archives Glenbow NA-1368-13



Clark, and Harper) have lived in, and represented, southern Alberta. And it would not surprise him that southern and northern Alberta, Calgary and Edmonton, are still very different worlds in atmosphere and ambience, coexisting in a single province but viewing one another with mutual disdain.

Donc, peut-être que le « problème non résolu » a été résolu, autant qu'il peut l'être. Sir Cecil Denny, qui connaît bien le pays des ranchs grâce à son expérience dans la police montée, a raison. Cela ne le surprendrait probablement pas de savoir que le siège social du CPR se trouve aujourd'hui à Calgary, qui est devenue l'une des grandes villes du Canada, mais célèbre toujours son héritage de cow-boy dans le cadre du Stampede annuel de Calgary. Cela ne le surprendrait peut-être pas non plus de voir que trois des sept premiers ministres conservateurs depuis 1920 (Bennett, Clark et Harper) ont habité et représenté le sud de l'Alberta. Et cela ne le surprendrait pas non plus que le sud et le nord de l'Alberta, Calgary et Edmonton, soient encore des mondes très différents en termes d'atmosphère et d'ambiance, coexistant dans une seule province tout en « se regardant en chiens de faïence ».



In the days before ice or mechanically cooled refrigerated cars cattle moved 'on the hoof' in stock cars similar to this one. Exporail has preserved CN 173543 to represent this widely used car type from a bygone era. CRHA / Exporail Archives Fonds Canadian Pacific NS-1601

Avant les glacières et les wagon réfrigérés, le bétail était transporté "sur pieds" dans des bétailères semblables à ce wagon. Exporail a préservé le CN 173543 pour représenter ce wagon très utilisé à cette époque révolue. Archives ACHF/Exporail, Fonds Canadien Pacifique NS-1601



Canadian Pacific Railway's 626 (4-6-0 Class D10D MLW 1907) with auxiliary tank car (because of alkaline prairie water) spots cattle cars for loading at the famous Cochrane Ranch in Park Bend, Alberta in the late 1950s. The train is on the now abandoned Glenwood Subdivision which connected Cardston, Hillspring and Glenwood. That's a young future IMAX film director Stephen Low on the ground inspecting the engine. Stephen's grandfather was foreman at the Cochrane Ranch (which spanned 58 square miles), Stephen's father took the photo. Colin Low

La locomotive No 626 (classe D10D MLW 1907, une 4-6-0 du Canadien Pacifique) avec un wagon citerne supplémentaire en raison de l'eau alcaline des Prairies, approche les wagons à bestiaux à charger dans le célèbre ranch Cochrane de Park Bend, en Alberta, à la fin des années 1950. Le train se trouve dans la subdivision de Glenwood, maintenant abandonnée, qui reliait Cardston, Hillspring et Glenwood. C'est un jeune futur réalisateur IMAX, Stephen Low, qui inspecte à terre la machine. Le grand-père de Stephen était contremaître au ranch Cochrane (qui s'étend sur 15000 hectares - 58 miles carrés), le père de Stephen a pris la photo. Colin Low

LIST OF SOURCES

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

The CPR West: The Iron Road and the Making of a Nation, edited by Hugh Dempsey, Douglas & McIntyre, Vancouver and Toronto, 1984

Sandford Fleming's Report 1877, CRHA / Exporail Archives

BIBLIOGRAPHIE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

The CPR West: The Iron Road and the Making of a Nation, édité par Hugh Dempsey, Douglas & McIntyre, Vancouver and Toronto, 1984

Sandford Fleming's Report 1877, Archives ACHF/Exporail



Stock cars gradually came into disuse on the CNR and CPR as the use of overhead ice bunker reefers gained popularity for the shipment of temperature sensitive shipments like dressed meat. Here workers 'ice a reefer' possibly with brine (a mix of ice and salt) circa 1950. At one time the CPR had over 3300 overhead ice bunker reefers on the roster. CRHA / Exporail Archives Library, Fonds Canadian Pacific NS7607

L'utilisation des wagons pour bétail diminuait graduellement au CNR et au CPR, alors qu'augmentait en popularité celle des wagons, refroidis à l'aide de glace placée en faux-plafond, pour le transport des marchandises sensibles à la température telles que les quartiers de viande pré-appêtée. Sur cette photo d'autour de 1950, des employés préparent pour l'utilisation un wagon refroidi possiblement à l'aide de saumure (un mélange de glace et de sel). À un moment donné, le CPR avait en inventaire plus de 3300 de ces wagons. Archives et bibliothèque ACHF/Exporail, fonds Canadien Pacifique NS7607

The Seashore Trolley Museum's 80th Anniversary and Their Canadian Trolley Collection

By Jim Schantz, President and CEO

All photos in this section were taken on-site at Seashore and are courtesy of the author unless credited otherwise.

French translation: Jacques Loiseau

Some 80 years ago this July a group of Boston area trolley enthusiasts were enjoying a fan trip on one of Maine's last streetcar lines when they shared the news that the Biddeford & Saco Railroad had set a date for streetcar discontinuance. The line attracted many enthusiasts as it was one of the last lines in the country still using turn-of-the-century 12-bench open cars. The idea of purchasing one of these and preserving it was endorsed by the group of eight and after raising the then-high purchase price of \$150, they moved the car to the present site of the Seashore Trolley Museum in nearby Kennebunkport, Maine.

Likely they little understood the seminal nature of their act, which we now believe to be the first time anywhere that a group of private volunteers purchased a piece of rail equipment for preservation and operation for generations to come. But so it was, and today there are more than a hundred organizations around the world undertaking similar rail preservation efforts.

Seashore's founders' goal in 1939 was to preserve the vanishing New England country trolley, as they assumed that big cities, then buying new PCCs at a rapid pace, would always have streetcars. A couple of more cars from New Hampshire were added to the collection before most of the activists headed off to fight in World War II. Fortunately, they all survived the conflict, but in the years immediately following their return they noticed that the big city streetcar was threatened as well. This prompted a re-evaluation of their collection plans, and soon cars from cities such as Boston and New Haven were added to the fleet.

The historians among the group noted that streetcar collection efforts were being founded elsewhere, but each seemed to have a local focus, collecting only nearby equipment, and none appeared to be taking a national perspective. The street railway industry had made a huge impact on the evolution of major cities and their industry, retail, and entertainment activities. The street

Le 80^e anniversaire du Seashore Trolley Museum. Plusieurs tramways canadiens enrichissent leur collection

Par Jim Schantz, président et chef de la direction

Sauf indication contraire, les photos accompagnant cet article ont été prises par l'auteur sur les lieux du musée et fournies gracieusement.

Traduction française: Jacques Loiseau

Juillet de cette année marque le 80^e anniversaire d'une excursion sur l'une des dernières lignes de tramway du Maine, au cours de laquelle un groupe d'amateurs de tramways de Boston apprit que le Biddeford & Saco Railroad avait fixé une date de cessation de son service. Cette ligne attirait de nombreux amateurs, car c'était l'une des dernières du pays à utiliser des voitures ouvertes à 12 bancs datant du début du siècle. Un groupe de huit personnes décida alors d'acheter l'une de ces voitures et de la conserver. Après avoir amassé la somme alors élevée de 150 \$ requise pour l'achat, ils l'ont fait transporter au site actuel du Seashore Trolley Museum, à Kennebunkport, non loin de la ville de Biddeford.

Il est probable qu'ils ne réalisaient pas la nature déterminante de leur acte. Nous croyons que c'est la première fois qu'un groupe de bénévoles indépendants faisait l'acquisition d'une pièce d'équipement ferroviaire dans un but de préservation et d'opération au bénéfice des générations à venir. Aujourd'hui, plus d'une centaine d'organisations à travers le monde œuvrent de façon similaire pour assurer la préservation du patrimoine ferroviaire.

L'objectif des fondateurs de Seashore en 1939 était de préserver le souvenir des tramways ruraux de la Nouvelle-Angleterre en voie de disparition. Ils supposaient que les grandes villes auraient toujours des tramways puisque plusieurs d'entre elles procédaient à l'achat des nouveaux PCC. Quelques voitures du New Hampshire furent ajoutées à la collection avant que la plupart des membres de l'organisation ne partent au combat pendant la Deuxième Guerre mondiale. Heureusement, ils ont tous survécu au conflit, mais au cours des années subséquentes à leur retour, il devint évident que les tramways des grandes villes étaient eux aussi menacés. Une réévaluation des objectifs s'imposa et des tramways de villes telles que Boston et New Haven vinrent enrichir la collection.

Les historiens du groupe ont noté que des efforts de collecte de tramways étaient en cours ailleurs, mais

railway technology was customized widely to meet local needs, and nowhere was this being addressed by collection efforts. So Seashore assumed the mantle and greatly broadened its perspective. The first car from outside New England, Liberty Bell Limited interurban parlor car 1030 from the Philadelphia region, came in 1950, soon to be followed by many others from afar.

By this time, streetcars had disappeared from all of New England except Boston. But north of the border richly diversified streetcar and interurban operations were still very active. In the 1950s Seashore volunteers frequently would pile into a car for the five-hour-plus journey to the Province of Quebec to either Montreal or Quebec City. Knowing these operations would not last forever, acquisition plans evolved with each trip. First to come in 1955 was lightweight interurban Montreal & Southern Counties 621, one of four such cars acquired second hand from the Windsor, Essex, & Lake Shore Railway. (Interestingly, after 621 was offered to Seashore, but before it was moved, the Niagara, St. Catharines & Toronto requested the four cars, including 621, for further service. Seashore demurred, guaranteeing that one of these unique cars would be saved, as the NS&T refused to sell any of the other three to museums when it closed several years later.)



Montreal & Southern Counties 621 poses beside a Blackpool, UK tram at Seashore.

La motrice 621 de la compagnie Montreal & Southern Counties au musée Seashore, en compagnie d'un tramway de la ville anglaise de Blackpool.

qu'on semblait opter pour une perspective locale plutôt que nationale. On choisissait surtout de l'équipement de la région immédiate. L'industrie du tramway a eu un impact énorme sur l'évolution des grandes villes et de leurs activités industrielles, commerciales et de divertissement. La technologie du tramway a été largement adaptée aux besoins locaux et aucun effort de collecte n'avait été déployé pour faire connaître cette particularité. Seashore a donc assumé un rôle de pionnier et a considérablement élargi sa perspective. La première voiture provenant de l'extérieur de la Nouvelle-Angleterre, la Liberty Bell Limited, motrice-salon interurbaine de la région de Philadelphie, est arrivée en 1950 et fut bientôt suivie de nombreuses autres de différentes provenances.

À cette époque, les tramways avaient disparu de toute la Nouvelle-Angleterre, à l'exception de la ville de Boston. Mais au nord de la frontière, des réseaux diversifiés de tramways urbains et interurbains existaient toujours. Au cours des années 1950, on a souvent vu des bénévoles de Seashore s'entasser dans une voiture pour le voyage de plus de quatre heures vers la province de Québec, que ce soit vers les villes de Montréal ou de Québec. Conscients de la disparition éventuelle de ces réseaux, les projets d'acquisition de véhicules évoluaient au fil des séjours. Seashore reçut son premier tramway canadien en 1955, la

motrice interurbaine légère 621 de la compagnie Montreal & Southern Counties. Elle était l'une de quatre voitures identiques achetées du Windsor, Essex & Lake Shore Railway. Détail intéressant: après qu'on nous ait eu offert la 621, mais avant son transfert au musée, le Niagara, St. Catharines & Toronto a exprimé son désir d'obtenir les quatre motrices, dont la 621. Seashore s'est objecté, assurant ainsi la survie de l'une de ces voitures distinctives puisque le NS&T a refusé à la fin de ses activités de vendre les trois autres à des musées.

Nous avons reçu peu de temps après, en 1959, deux autres unités de la M&SC, la motrice-passagers 610, une voiture classique en bois avec toit à lanterneau et la motrice-marchandises 504 en bois également avec toit en arc. Ces deux tramways constituèrent par la suite le premier train à circuler en unité-multiple dans un musée.



M&SC 610 and 504 operating in multiple unit. / *Les motrices couplées 610 et 504 de la M&SC.*



Quebec Railway Light & Power (QRL&P) 454 was snowplow equipped.

La motrice 454 de la compagnie Québec Railway Light & Power équipée d'un chasse-neige.

Soon to follow in 1959 were Montreal & Southern Counties (M&SC) 610 and 504, a classic wooden railroad-roof passenger car and a companion arch-roof baggage and freight motor. These two cars would later be the first trolley train ever to operate in multiple-unit in a trolley museum.

Également en 1959, nous avons obtenu de la compagnie Québec Railway Light & Power la 454, une grande motrice interurbaine en acier de dernière génération pour cette ligne. Non seulement elle rappelait les voyages entre Québec, les chutes Montmorency et Sainte-Anne-de-Beaupré, mais elle ressemblait beaucoup aux interurbains en acier du Midwest des États-Unis.

Entre-temps, une planification fut effectuée en vue de l'acquisition de représentants du parc très diversifié de tramways conventionnels de Montréal. Le réseau se contractait graduellement pour disparaître complètement en 1959. Seashore avait demandé un total de sept tramways et la Commission des transports de Montréal les avait entreposés dans les ateliers Youville. Une collecte de fonds fut lancée pour le déplacement des voitures, mais hélas, la construction du métro nécessita l'évacuation du site d'Youville en 1963, avant que les sommes n'aient pu être recueillies en importance suffisante. Seashore a dû prendre la difficile décision de renoncer aux tramways 1972 et 1403, mais tous deux furent heureusement repris par le musée Branford. Seashore reçut le tramway à prépaiement 957 construit en 1911, le 2652, un véhicule léger datant de 1930 et de technologie avancée pour l'époque, ainsi que le bidirectionnel 2052 construit en 1930 également, provenant de la ville de Springfield, au Massachusetts. Le musée a aussi acquis deux tramways construits durant la Deuxième Guerre mondiale, les 1176 et 1177, à revêtement extérieur en « Masonite ». En fin de

From further east in 1959 came Quebec Railway Light & Power (QRL&P) 454, a later-generation large, steel interurban car which not only represented the Quebec-Montmorency Falls-St. Anne de Beaupré route, but was also quite similar to steel interurbans that had run in the U.S. Midwest.

Meanwhile plans were made to acquire representatives of Montreal's very diverse fleet of conventional streetcars, as the system contracted leading to closure in 1959. Seashore had requested and the Tramways had set aside at Youville shops a total of seven streetcars. Fundraising efforts were launched to move the cars but alas Metro construction required the Youville site in 1963 before enough money was in hand. Seashore made the difficult decision to release cars 1972 and 1403, but both were picked up by the Branford Trolley Museum in East Haven, Connecticut.

carrière, ils devinrent respectivement épandeur de saumure et véhicule d'entraînement. On utilisa leurs bogies et leur équipement pour la restauration de tramways de la collection Seashore dont nous n'avions que les caisses. Ces cinq tramways et plusieurs bogies de réserve furent chargés sur six wagons plats et envoyés vers le Maine. Voir une diesel du chemin de fer Boston & Maine pousser ces six wagons sur la voie d'évitement de la gare de Kennebunk fut une expérience inoubliable.

Tout au long de ce processus, une négociation supplémentaire était en cours. Les planificateurs de la collection de Seashore voulaient faire l'acquisition d'un des fameux « tramways observatoires » de Montréal. Les dirigeants de Montréal voulaient que les quatre voitures demeurent au Canada, mais le seul soumissionnaire qualifié était le Musée ferroviaire canadien, maintenant Exporail, qui en prit deux. Finalement, on nous a permis d'acquérir le tramway 2 et il fut expédié à Seashore au cours de la même année. Les coûts importants de ce transport furent pris en charge par la Carling Brewery of Massachusetts!



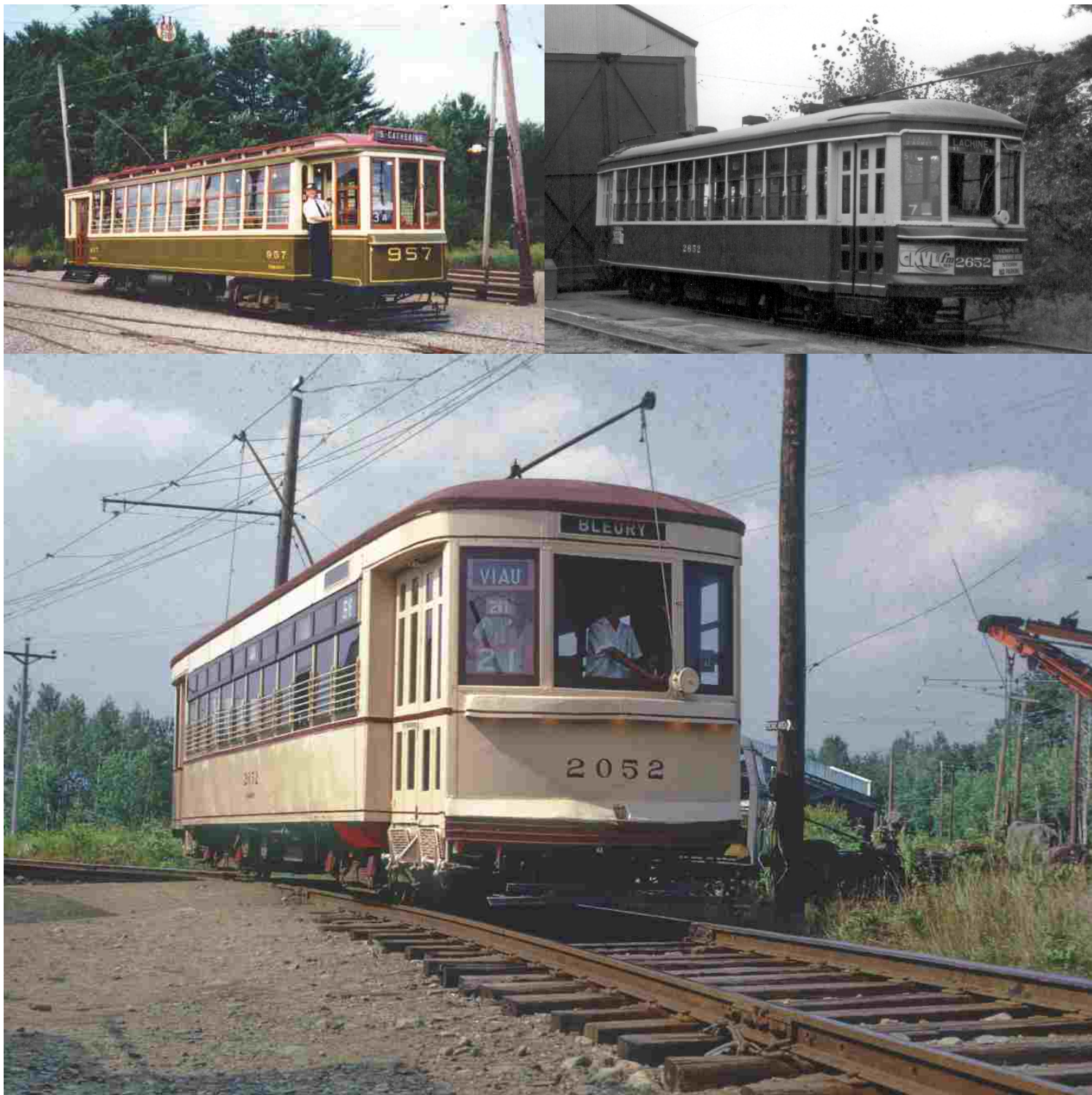
Streetcar moving blitz! Brocklesby Transport did the 'heavy lifting' as preserved streetcars were loaded and shipped to various USA trolley museums in the summer of 1963. CRHA / Exporail Archives, Fonds Angus 4490

Blitz de déplacement de tramways ! La compagnie Brocklesby Transport s'est occupée du « grand levage » lors du chargement des tramways destinés à des musées américains. Été 1963. ACHF / Archives Exporail, Fonds Angus

Seashore did take 1911 prepayment car 957, 1930 advanced lightweight 2652, and ex-Springfield, Mass. double ender 2052. Also taken were two war-time 'Masonite' cars (Brine car 1176 and training car 1177) to provide trucks and equipment to re-equip bodies in Seashore's collection. These five cars plus several more spare trucks were loaded on six flatcars and sent south. Seeing the Boston & Maine diesel shunt that six-car consist into the siding at Kennebunk Station was unforgettable.

Les quatre tramways de Montréal ont fait l'objet de travaux de restauration considérables depuis leur arrivée. Dernièrement, des efforts furent consacrés à la mécanique et à la carrosserie du tramway observatoire 2. Il est de nouveau très populaire auprès des visiteurs du Musée.

Le musée souhaitait obtenir une voiture classique de Toronto, mais les coûts élevés du déménagement des voitures montréalaises au moment de la mise au rancart



Through all of this an additional negotiation was underway. Seashore's collection planners very much wanted to acquire one of the famed Montreal observation cars. Authorities in Montreal wanted all four of the cars to remain in Canada, but the only qualified bidder was the group that is now Exporail which took two of them. In the end, car no. 2 was released to Seashore and later in the year was shipped to Seashore with major costs underwritten by

du dernier des Peter Witt de Toronto ont empêché Seashore d'en obtenir un. Nous avons pu obtenir plus tard de Toronto la balayuse à neige S-31. Pour enrichir la collection de l'Eastern Massachusetts Street Railway, nous lui avons redonné sa livrée originale ainsi que son numéro approprié, le P-601.

Toutefois, la saga Peter Witt n'était pas terminée. En 1969, le musée de Rail City à Watertown, dans l'état de



Montreal 'Golden Chariot' 2 is one of the most popular cars operating at Seashore. In the first view it is loading at the reception centre and station, in view two passengers are bundled up for a pre-Christmas ride in balmy New England.

Le tramway observatoire numéro 2 de Montréal (appelé Golden Chariot par les anglophones) est l'une des voitures les plus populaires du musée Seashore. La première image nous le montre à la gare du centre d'accueil. La seconde nous présente des passagers bien emmitoufflés pour une balade du temps de Noël dans la douce Nouvelle-Angleterre.

the Carling Brewery Company.

All four of the Montreal streetcars have been the subject of considerable restoration work since they have arrived. Most recently Golden Chariot 2 received both mechanical and body work and is again very popular with Museum visitors.

The museum wanted to represent Toronto with a classic car but the heavy costs of moving the Montreal cars at the same time as the last of the Toronto Peter Witts were being retired left Seashore unable to get one. What did come later from Toronto was snow sweeper S-31 which had begun its life as P-601 of the Eastern Massachusetts Street Railway. To complement the other Eastern Massachusetts cars in the collection the car has been restored as P-601.

However, the Peter Witt saga was not over. In 1969 as a favor to some upstate New York collectors, Seashore gave a home to Lake Erie & Northern interurban 797 which was at the Rail City museum which had recently been closed in Watertown, New York. The car came to Maine although it did not readily match Seashore's collection goals. But it would fit in Halton County Radial Railway's collection (west of Toronto) as it had operated nearby, and in 1999 a trade was agreed that sent 797 to Halton County and Small Witt 2890 to Seashore. Since then 2890 has been regauged to operate on Seashore's standard gauge track, it has received considerable body and mechanical work, and is anticipated to be carrying passengers again in 2019.

New York, fermait ses portes. Dans le but de perpétuer les efforts passés de ses membres, Seashore a acquis la motrice interurbaine 797 du Lake Erie & Northern, même si elle ne répondait pas aux critères de la collection Seashore. Par contre, elle pouvait constituer un enrichissement notable à la collection du musée Halton County Radial Railway, près duquel elle passa toute sa vie utile. Une entente fut conclue en 1999. La motrice 797 serait échangée avec le petit Peter Witt 2890 du musée Halton County. Depuis lors, le 2890 a été ajusté à l'écartement de voie standard de Seashore et a fait l'objet d'importantes rénovations mécaniques et de carrosserie. Il devrait être à nouveau opérationnel en 2019.

Notre musée aurait bien souhaité ajouter un tramway de la ville d'Ottawa à sa collection, mais hélas, il n'y avait plus de véhicules complets disponibles. Après avoir examiné un certain nombre d'options qui n'ont pas abouti, la caisse de la voiture 825 fut récupérée d'un parc à ferraille, à Hull, Québec, en 1988. La carrosserie de la voiture était très détériorée, mais nous semblait valoir un effort de reconstruction. La balayeuse à neige B-2 d'Ottawa, arrivée à Seashore en 1972, était en bien meilleur état. Grandement restaurée, elle a maintenant sa place dans l'un des bâtiments d'exposition du musée.

Une autre ville de l'Ontario représentée dans la collection est Oshawa, d'où provient la locomotive 300 produite par Baldwin-Westinghouse. Celle-ci, arrivée chez nous en 1964, est du modèle classique de cabine dite à clocher. Elle est depuis la véritable bête de somme du musée.

Seashore Trolley Museum - Canadian Vehicles / Véhicules de provenance canadienne

Streetcars and Interurban Cars / Tramways et motrices interurbaines											
No.	City/Ry. Ville/Compagnie	Year Année de construction	Builder Constructeur	SE-Unidir. DE-Bidir.	Description	Acq. Année d'acquisition	Trucks Bogies	Length Longueur	Width Largeur	Height Hauteur	Accession No. Numéro de dossier
2	Montreal, QC	1906	Montreal Street Ry.	SE	Open Sightseeing Car Tramway observatoire	1963	Brill 27G	46' 6"	8' 2"	12' 9"	1963.3.0
957	Montreal, QC	1911	Ottawa Car Co.	SE	Heavy Steel Prepayment Paiement à l'entrée, en acier, lourd	1963	Brill 27FE1	46' 6"	8' 5"	11' 2"	1963.1.2
2052	Montreal, QC	1927	Wason Manufacturing Co.	DE	One Man Lightweight Solotram léger	1963	Brill 177E2X	44' 6"	8' 4"	11'	1963.1.3
2652	Montréal, QC	1930	Canadian Car & Foundry	SE	Lightweight Prepayment Léger, paiement à l'entrée	1963	CC&F	46'	8' 5"	11' 3"	1963.1.4
454	Quebec Ry. Light & Power	1930	Ottawa Car Co.	SE	Steel Interurban Coach Motrice passagers interurbaine, en acier	1961	Brill 27MCB	62' 4"	10' 2"	14' 10"	1961.1.1
610	Montreal & S. Counties	1922	Ottawa Car Co.	SE	Wooden Interurban Motrice passagers interurbaine, en bois	1956	Taylor MCB	55'	8' 4"	13' 3"	1956.1.2
621	Montreal & S. Counties	1930	Ottawa Car Co.	DE	High Speed Interurban Coach Motrice passagers interurbaine moderne	1955	National	51' 2"	8' 4"	12' 2"	1955.3.2
504	Montreal & S. Counties	1924	Ottawa Car Co.	SE	Interurban Baggage Motor Motrice marchandises interurbaine	1956	Taylor MCB	49' 8"	8' 2"	13' 7"	1956.1.1
2890	Toronto, ON	1923	Ottawa Car Co.	SE	Small' Peter Witt (P-2) Peter Witt court	1999	CC&F	47'	8' 6"	11' 7"	1999.1.1
825	Ottawa, ON	1925	Ottawa Car Co.	SE	Lightweight City Tramway urbain léger	1988		46' 11"	8' 8"	11' 7"	1988.3.1
B-2	Cornwall Street Ry.	1926	Ottawa Car Co.	DE	Single Truck Snow Sweeper Balayeuse à neige, bogie simple	1972		25' 6"	8'	13' 10"	1972.1.1
P-601	Eastern Mass Street Ry. From/de Toronto	1920	Russell Car & Sweeper Co.	DE	Snow Sweeper Balayeuse à neige, double bogie	1973	Standard C-50	35' 10"	8' 11"	11'	1973.1.1
300	Oshawa Ry.	1920	Baldwin	DE	50 Ton Electric Locomotive Locomotive électrique, 50 tonnes	1964	Baldwin MCB	36'	10'	12' 7"	1964.1.1



Toronto sweeper S-31 and newly restored 'small witt' 2890 in the Seashore shop.

La balayeuse S-31 de Toronto et le petit Witt 2890 récemment restauré dans l'atelier du musée.

Seashore planners very much wanted to represent Ottawa in the collection, but alas no complete cars were available. But after pursuing a number of options that did not pan out, the body of car 825 was rescued from a scrapyards in Hull in 1988. The car body is badly deteriorated but could guide a reconstruction effort. In much better condition is Ottawa single truck snow sweeper B-2 which came to Seashore in 1972, was extensively restored, and is now on display in one of the Museum's exhibit buildings.

Another Ontario city represented in the collection is Oshawa, from which Baldwin-Westinghouse steeple cab locomotive 300 came in 1964. This classic model has been a workhorse at Seashore ever since.

Seashore's transit collection also features trolley buses and internal combustion buses. The first to come from Canada was Halifax CCF-Brill trolley bus 188 model T-44A. This classic design operated in almost every mid to large sized Canadian city from the late 1940s into the early 1970s. Accompanying this is the unique-to-Edmonton trolley bus version of the ubiquitous GM New Look design. No. 125 came to Seashore in 2010.

In the diesel bus field, 1962 Brantford, Ontario TGH-3102 features

La collection de transport en commun de Seashore comprend également des trolleybus et des autobus à moteur à combustion interne. Le premier à nous provenir du Canada fut le 188 un T-44A, construit par CCF-Brill, en provenance de Halifax. Ce modèle classique a été utilisé dans presque toutes les villes canadiennes d'importance de la fin des années 1940 au début des années 1970. À cela s'ajoute la version trolleybus, unique à Edmonton, de l'omniprésent design « New Look » de GM. Le 125 est arrivé à Seashore en 2010.

Dans le domaine des autobus diesel, le TGH-3102 de 1962 de Brantford, Ontario, présente le design « Old Look » fabriqué par GM pendant des décennies; il est arrivé au musée en 1990. L'autobus a fait l'objet de travaux

mécaniques et de carrosserie considérables et a souvent fait la promotion de Seashore sur les routes du sud du Maine. Parmi les arrivages les plus récents, mentionnons un Flyer D-700 de la TTC et l'un des autobus articulés « New Look » de GM, le numéro 518203 datant de 1982, en provenance d'un groupe de véhicules n'ayant assuré du service que dans la ville de Hamilton, Ontario.

Grâce à ces années d'efforts, le musée Seashore possède une collection diversifiée et de source géographiquement très



the “old look” design manufactured by GM for decades and came to the Museum in 1990. The bus has been the recipient of considerable mechanical and body work and has often represented Seashore on the road in southern Maine. More recent arrivals include a TTC Flyer D-700 and one of Hamilton's unique fleet of GM New Look articulated buses, No. 518203 of 1982.

The result of decades of collecting is that Seashore has a very diverse and geographically widespread collection of Canadian vehicles, which illustrate the key role transit played in cities across the nation. We are always delighted to host Canadian visitors during our May to October operating season. We also encourage our friends north of the border to become Seashore members to follow and support our preservation of transit vehicles from around Canada, the United States, and overseas. Please visit our web site at www.trolleyuseum.org to learn more about the museum and to apply for membership. Also follow us on Facebook to keep up with current developments.

The Cars

All photos in this section are of cars in regular service before preservation

No. B-2 - Ottawa, Ontario

Ottawa sweepers including B-2 on a shop track in Ottawa at the end of streetcar service in 1959. CRHA / Exporail Archives, FondsKemp

Des balayeuses de la ville d'Ottawa, incluant la B-2, sur une voie d'atelier, à la fin de l'ère des tramway en 1959. ACHF / Archives Exporail, FondsKemp



In winter climates, snow removal equipment is required for safe operations. This equipment includes: snow plows, sand cars, snow sweepers, (aka, broom cars). This work car originated in Ottawa, Ontario as B-2. When Ottawa streetcar service closed in 1959, the sweeper was

étendue de véhicules canadiens. Elle illustre le rôle clé joué par le transport en commun urbain. Nous sommes toujours ravis d'accueillir des visiteurs canadiens durant notre saison d'ouverture régulière de mai à octobre. Nous encourageons également nos amis du nord de la frontière à devenir membres de Seashore afin d'inspirer et d'encourager la préservation des véhicules de transport en commun du Canada, des États-Unis et de l'étranger. Veuillez visiter notre site Web à www.trolleyuseum.org pour en apprendre davantage sur le musée et pour faire une demande d'adhésion. Consultez également notre page Facebook pour vous tenir au courant des derniers développements.

Les tramways

Les photos qui suivent sont celles de véhicules du musée prises dans leur milieu d'origine

No. B-2 - Ottawa, Ontario

Où l'hiver était rigoureux, un équipement de déneigement approprié était nécessaire pour assurer la sécurité des opérations. Cet équipement pouvait comprendre chasse-neige, sableuses et balayeuses à neige. Le tramway spécialisé nous concernant fut construit à Ottawa, en Ontario. On lui

sold to the Cornwall Street Railway, at the time an all freight line. In 1971 Canadian National Railways purchased the Cornwall Street Railway and closed down the electric operation. The car was acquired and joined other Canadian cars at Seashore. It has been restored to the Ottawa paint scheme and number.

attribua le numéro B-2. À la fin de l'ère des tramways à Ottawa en 1959, la balayeuse fut vendue au Cornwall Street Railway, à l'époque une ligne n'offrant plus que le transport de marchandises. En 1971, le CN achète le chemin de fer de Cornwall et l'alimentation par électricité est abandonnée. La voiture fut alors rachetée par le musée Seashore et vint y rejoindre d'autres voitures canadiennes. Elle fut restaurée dans sa livrée originale d'Ottawa.

No. 2 - Montreal, Quebec



No 2 – Montréal, Québec

Montreal 'Golden Chariot' 2 is turning from Peel Street northbound to St. Catherine Street eastbound on September 1956. Robert Sandusky

Le tramway observatoire 2, venant du sud sur la rue Peel, tourne vers l'est sur Ste-Catherine en septembre 1956. Robert Sandusky

Not all passenger streetcars were utilitarian, transporting passengers from here to there. A few cities, mainly in Canada, had sightseeing cars. These cars operated on a scenic route and were available for charter when not required for scheduled service. Montreal Tramways had the largest such fleet in North America, with four cars. The 'Golden Chariots' were originally built to serve Montreal residents. They became very popular with locals and tourists alike. Post cards with their image were mailed all over the world.

Seashore, with the help of Carling Brewing Company, now Labatt Brewing Co., secured No. 2. With its theatre style seating, it is a favorite of visitors. Canadians especially appreciate it, when operated with a large Canadian flag fluttering from the rear platform. The car was built in the Tramways shops in 1906.

No. 300 - Oshawa, Ontario

Most interurban lines could not survive on passenger revenues alone. They developed an express and carload freight service. Powerful locomotives were required to pull strings of mainline freight cars and handle switching. No. 300 is a typical freight motor. It was made by Baldwin Locomotive Works with Westinghouse electrical

Les tramways destinés au transport de personnes n'eurent pas toujours la même vocation. Quelques villes, principalement au Canada, eurent des voitures de tourisme. Ces véhicules circulaient en service régulier sur un circuit panoramique et pouvaient être nolisés lorsque disponibles. La Montreal Tramways possédait le plus grand parc de tramways de ce type en Amérique du Nord. Quatre voitures, appelées tramways observatoires par les francophones et « Chariots d'or » par les anglophones ont été construites à l'origine pour desservir la population de Montréal. Elles devinrent très populaires localement, mais aussi auprès des touristes. Des cartes postales affichant leur image furent expédiées dans le monde entier.

Notre musée, aidé par la Carling Brewing Company, maintenant la Labatt Brewing Co., eut la chance d'obtenir le tramway 2 de cette série. Ses sièges étagés en plein air en font un favori des visiteurs. Les Canadiens l'apprécient particulièrement lorsqu'il est utilisé en arborant un grand drapeau du Canada sur la plate-forme arrière. La voiture fut construite dans les ateliers de la Montreal Street Railway en 1906.

No 300 – Oshawa, Ontario

Le seul transport de passagers était souvent insuffisant pour permettre aux lignes interurbaines de survivre. Plusieurs d'entre elles ont développé un service de messagerie et de marchandises. Des locomotives assez puissantes furent requises pour les trains de marchandises et

equipment. It was built in 1924 under contract for a Mexican railway. When the railway could not make the payment, it was sold to Oshawa. A second large manufacturer of electric freight locomotives was General Electric Co.

No. 454 - Quebec City, Quebec

Quebec Railway Light and Power Company (QRL&P) 454 at St. Joachim, Quebec in May 1955. C. Robert Craig Memorial Library, Fonds Chivers 3477

La motrice 454 de la Québec Railway Light and Power Company, à Saint-Joachim en mai 1955. C. Robert Craig Memorial Library, Fonds Chivers 3477



Interurban cars ranged from upgraded streetcars to mainline railway style equipment. No. 454 is one of the latter. It ran from Quebec City to St. Joachim, via the Roman Catholic pilgrimage stop of Ste. Anne de Beaupré. The Quebec Railway Light and Power Co. had an extensive passenger and freight business along its single line. In 1951 the QRL&P became a subsidiary of Canadian National Railways. CN continues to operate diesel powered freight service on the route. The car came to Seashore in 1961, traveling on its own wheels. Ottawa Car Co. built No. 454 in 1930.

No. 504 - Montreal, Quebec

Montreal & Southern Counties (M&SC) 504 with an unidentified 600 class passenger motor coupled at Marieville, Quebec on February 19, 1955. Robert Sandusky

La motrice marchandises 504 de la Montreal & Southern Counties couplée avec une motrice non identifiée de classe 600, à Marieville, Québec, le 19 février 1955. Robert Sandusky



pour procéder au triage des wagons. La 300 est une locomotive typique pour ce type d'opérations. Elle a été fabriquée par la Baldwin Locomotive Works et pourvue d'équipement électrique de Westinghouse. Elle fut construite en 1924, commandée par un chemin de fer mexicain, incapable par la suite de la payer. Oshawa put ainsi profiter de l'occasion.

La General Electric Co. fut un autre fabricant important de locomotives destinées aux lignes interurbaines.

No 454 – Ville de Québec, Québec

Une grande variété de tramways fut utilisée sur les lignes interurbaines allant des plus rudimentaires aux plus imposants. La motrice 454 appartient à cette dernière catégorie. Elle assurait le service entre Québec et Saint-Joachim, en passant par Sainte-Anne-de-Beaupré. Le transport de passagers et de marchandises était intense sur cette ligne à voie unique de la Québec Railway Light and Power Co. En 1951, la QRL&P est devenue une filiale des Chemins de fer nationaux du Canada. Le CN continue d'exploiter un service de transport de marchandises par traction diesel sur cette ligne. La voiture parvint à Seashore en 1961, effectuant le voyage sur ses propres roues. Ottawa Car Co. a construit la 454 en 1930.

No. 504 - Montréal, Québec

Interurban railways were happy to be in the express business. What usually started out as a convenience to on-line residents, the carriage of small packages, became a money maker for the railroads. As the scope of the business grew, so did the need for special express cars. Dedicated employees, known as Baggage Men, tended to the loading and unloading of these shipments. While some railroads operated express motors as single cars, many coupled the express cars to one or more passenger cars. This was the case with No. 504. It was built in 1924 by the Ottawa Car Co.

On display in Highwood Barn, it is coupled to sister car No. 610. The Montreal and Southern Counties found economies in two-car train operation. A three-man crew was required for a two-car train. The Montreal and Southern Counties ran trains of up to five cars: one express car, three motorized passenger cars and one passenger trailer.

No. 610 - Montreal, Quebec



This car is a typical, heavyweight passenger car. The high floor is to accommodate the large traction motors and the required heavily constructed trucks. The coal stove heating system was used as it was more economical than electric heat, and in case of an electrical breakdown in winter, the passengers could be kept warm until rescued. It was built in 1922. Because the passenger cars did not have train doors, a uniformed crew member was required for

Le service de messagerie a rapidement intéressé les chemins de fer interurbains. Le transport de petits colis, étant au départ un service pour les résidents des environs de la ligne, est devenu par la suite une source de revenus grandissante. Des motrices appropriées furent commandées et mises en service. Des préposés assuraient la manutention des marchandises. Certains chemins de fer utilisaient ces motrices en unité simple, mais bon nombre d'entre eux les intégraient à des convois en unité multiple. C'est le cas de la motrice 504. Elle fut construite en 1924 par l'Ottawa Car Co.

Exposée à Highwood Barn, elle est attelée à la motrice passagers 610. La compagnie Montreal and Southern Counties jugeait plus rentable d'exploiter ses motrices en convoi bien qu'un train de deux unités nécessitait une équipe de trois employés. Les trains de la M&SC pouvaient compter jusqu'à cinq voitures : une motrice marchandises, trois motrices et une remorque pour les passagers.

No. 610 - Montréal, Québec

M&SC 610 in excursion service photographed on the Montreal South line in the 1950s. CRHA / Exporail Archives, Fonds Kemp 2716

La motrice 610, photographiée sur la ligne Montréal-Sud au cours d'une excursion vers le milieu des années 1950. CRHA / Archives Exporail, Fonds Kemp 2716

Motrice passagers lourde et typique de l'époque, construite en 1922. Son plancher élevé résulte de l'utilisation de gros moteurs de traction et de bogies appropriés. On privilégiait le chauffage au charbon, car il était plus économique que le chauffage électrique. De plus, en cas de panne d'électricité en saison froide, les passagers pouvaient être maintenus au chaud. Comme ces motrices n'avaient pas de portes communicantes, chacun des

each car. This car is equipped with removable storm windows.

No. 621, Montreal, Quebec

M&SC 621 has departed the Montreal M&SC station and is heading west on Common Street (de la Commune today) towards the Victoria Bridge and its south shore destination. CRHA / Exporail Archives, Fonds Kemp 2670

Après avoir quitté la gare M&SC de Montréal, la motrice 621 se dirige vers l'ouest sur la rue de la Commune en direction du pont Victoria et de la rive sud. ACHF / Archives Exporail, Fonds Kemp



Built in 1930, this car shows the quick evolution of interurban car design. Compare this attractive, lightweight car to No. 610, built just eight years before. Built by the Ottawa Car Company, No. 621 was built for the Windsor, Essex and Lake Shore electric railway (WE&LS). With the closure of the WE&LS in 1932, the car moved to another Canadian National Railway subsidiary, the Montreal and Southern Counties. In 1956 the car came to Seashore. Three other ex-WE&LS cars of the same class were transferred to The Niagara, St. Catharines and Toronto Railway.

No. 825, Ottawa, Ontario

May 1, 1959, the last Ottawa Transportation Commission streetcar backed into the Coburn Barn. Sister car No. 831 to Seashore's No. 825 completed the last trip. Sold to a junkyard in 1959, No. 825 had a rebirth in 1988 when its deck-roof body was purchased and shipped to Seashore for restoration. This car is a typical 1925 Ottawa Car. Co. product built in its hometown. Painted red with cream trim, it was striking plowing through the snowy Ottawa winters.

No. 957 - Montreal, Quebec

Montreal Tramways was a heavy purchaser of streetcars from the Ottawa Car Company No. 957 is a 1911

wagons nécessitait un employé. Ces motrices étaient munies en hiver de contre-fenêtres.

No. 621, Montréal, Québec

Construite en 1930, cette voiture montre l'évolution rapide du design interurbain. Comparez cette voiture légère et attrayante à la 610, mise en service seulement huit ans auparavant. La motrice 621 fut construite par l'Ottawa Car Company pour le chemin de fer électrique Windsor, Essex & Lake Shore. À la fin des opérations de ce dernier en 1932, le véhicule est entreposé jusqu'à son acquisition en 1939 par la compagnie Montreal and Southern Counties, filiale des Chemins de fer nationaux du Canada. En 1956, la motrice arrive à Seashore tandis que les trois autres motrices de la même série sont transférées au Niagara, St. Catharines and Toronto Railway.

No. 825, Ottawa, Ontario

Le 1er mai 1959, le tramway 831 de la Ottawa Transportation Commission entre pour la dernière fois dans la remise Cobourg. Cette classe de véhicules est mise à la casse la même année, mais le 825 n'est pas détruit. La caisse, à laquelle s'intègre un toit à claire-voie, est rachetée et expédiée au musée Seashore où on effectuera sa restauration. C'est une voiture typique de la ville d'Ottawa construite localement en 1925. Ses couleurs rouge et crème étaient d'un bel effet, particulièrement en hiver sur fond blanc.

No. 957 - Montréal, Québec

La Montreal Tramways fut un bon client de la Ottawa Car Company. Le 957 y fut construit en 1911. Lors de son retrait

product. When it was retired from passenger service, it was configured to become a clearance line paint car. It came to Seashore in 1963. No. 957 retains the green livery, with cream trim to distinguish it as a two-man car, with rear door entrance (one man cars were cream with red trim).

du service voyageurs, il fut transformé en wagon marqueur de lignes de dégagement dans les rues de Montréal. Arrivé à Seashore en 1963, le 957, restauré par la suite, conserve la livrée verte et crème propre aux tramways locaux auxquels on accédait par la porte arrière. Deux employés étaient affectés à l'opération de ces derniers. Les autres, sous la gouverne d'un seul homme et auxquels on accédait par l'avant, arboraient une livrée crème et rouge.

No. 2652 - Montréal, Québec

No. 2652 - Montréal, Québec



Passengers line up to board the rear doors of 2652 a two-man car heading east to Montreal on the Lachine line at Ville St. Pierre in July 1956. Two men were required because of the extra fare that had to be collected in a 'coffee pot' fare-box by the conductor when entering Lachine. Immediately to the left of the car is the MTC's substation which is still extant. The old stone structure to the left of the tank car is the original Montreal Park & Island Railway car barn - it too still extant. Immediately east of this location was the Canadian Car & Foundry Company, which manufactured thousands of streetcars during its reign. This would have been the station that CC&F workers used to board streetcars for local transportation. Robert Sandusky

À Ville-Saint Pierre, les passagers font la queue pour monter par l'arrière de tramway 2652. Il fera route vers l'est en direction de Montréal sur la ligne Lachine en juillet 1956. En plus du garde-moteur, un chef de train devait percevoir un tarif supplémentaire à la limite de la ville de Lachine au moyen d'une boîte de perception amovible. On aperçoit à la gauche du tramway une sous-station de la MTC. Cet édifice existe toujours, bien que sa vocation ait changé; l'édifice en pierre à gauche du wagon-citerne, toujours en place lui aussi, est l'ancienne remise des tramways de la compagnie Montréal Park & Island. Immédiatement à l'est de cet endroit se trouvait la compagnie Canadian Car & Foundry qui a fabriqué des milliers de tramways au cours de son existence. Cet arrêt très important de la ligne Lachine desservait entre autres les travailleurs de la CC&F.
Robert Sandusky

No. 2652 was part of the group of five streetcars received from Montreal in 1963. It is equipped with a modern control system that could vary rates of acceleration. Seashore purchased six streetcars in 1959 and had them stored at the Youville Shops, pending raising money for shipment to Kennebunkport. Construction of the Montreal Metro (subway) commenced in 1963, the Youville Shops site was required for construction of the new Metro maintenance facility. Seashore scrambled to raise the money, but was only able to fund the shipment of five cars.

No. 2052 - Montreal, Quebec

MTC 2052 spent a good part of its Montreal career on the Millen line which required double ended cars. The date of this photo is July 1956. Robert Sandusky

Le tramway 2052 de la MTC a longtemps circulé à Montréal sur la ligne Millen qui nécessitait des voitures bidirectionnelles. Cette photo fut prise en juillet 1956. Robert Sandusky



Montreal's Tramways purchased No. 2052 and thirty-eight sisters, from the Springfield Street Railway (Springfield, Massachusetts) in 1941, to help accommodate wartime passenger traffic. This car was a 1927 product of Wason Manufacturing Co., a Springfield car builder. At the time, it was a subsidiary of the J.G. Brill Co., of Philadelphia. The Brill Company had a number of subsidiary companies in business under their own names. On the Springfield Street Railway, the car was No. 610 or No. 570. As built, the car was double-ended. After purchase, the Montreal Tramways rebuilt it into a one-man car and lengthened it. As a one-man car, it is painted cream with red trim livery.

No. 2890 - Toronto, Ontario

Representing the last great legacy North American streetcar system is No. 2890, class P-2. There were 575 of these iconic maroon and cream Peter Witt type cars operating on the Toronto Transit Commission (TTC). Being versatile, there were both large and small Peter Witts. Originally two-man, most were converted to one-man operation. Some were equipped for hauling trailers. Their numbers shrank with the opening of the Yonge Street subway in 1954 and the continued purchase of used PCC cars from United States.

En 1963, le musée Seashore reçut cinq tramways de Montréal, dont le 2652. Doté de contrôles permettant une utilisation en unité multiple, sa conception avait intégré certaines avancées technologiques de pointe pour l'époque et en particulier, l'accélération modulée, universellement en usage de nos jours dans le transport en commun sur rail. Seashore a acheté six tramways en 1959 qui furent entreposés aux ateliers Youville, en attendant de recueillir les fonds pour leur transfert à Kennebunkport. Le début de la construction du métro de Montréal en 1963 impliquait le réaménagement des ateliers Youville en installations d'entretien pour le métro. Tous les tramways entreposés devaient donc partir. Seashore s'est empressé d'accélérer sa quête de fonds, mais n'a pu financer l'expédition que de cinq d'entre eux.

No. 2052 - Montréal, Québec

En 1941, la Montreal Tramways achète 39 tramways de la compagnie Springfield Street Railway de la ville de Springfield au Massachusetts, décision prise à cause de l'achalandage accru en temps de guerre. Ce tramway fut construit en 1927 par la Wason Manufacturing Company, sise à Springfield et à l'époque une filiale de la J.G. Brill Co. de Philadelphie. La compagnie Brill possédait un certain nombre de filiales qui conservaient leur propre nom. À Springfield, tel que construit, ce tramway était bidirectionnel et fut identifié comme étant le 610, puis le 570. À Montréal, le tramway fut modifié. Il devint unidirectionnel, légèrement allongé et repeint en crème et rouge, la livrée des tramways à un seul préposé.

No. 2890 - Toronto, Ontario

Le tramway 2890 de la classe P-2 est un représentant du dernier grand réseau de tramway nord-américain existant. La Toronto Transit Commission eut en service 575 de ces emblématiques voitures de type Peter Witt à la livrée marron et crème. Ces véhicules se distinguaient par leur polyvalence. Il y eut des Witts longs et des courts. Construits à l'origine pour l'exploitation à deux hommes, la plupart d'entre eux furent modifiés pour la prise en charge par un seul préposé. Certains furent équipés pour tirer des remorques. Leur déclin a commencé lors de la mise en service du métro de la rue Yonge en 1954 et leur remplacement s'est poursuivi par l'achat répété de tramways PCC américains d'occasion.

Stan's Photo Gallery

by Stan J. Smail

Translation: Gilles Lazure

'OS BN!' - Remembering Canadian Pacific Railway's Montreal West

First of all, 'OS' means 'on sheet', a term used by operators and train dispatchers in the train order-timetable era of train operations to report the arrival or departure of a train at a station manned by an operator.

Secondly, 'BN' were the telegraph call letters for Montreal West station in the CPR Montreal Terminals. Why 'BN', you might ask. When the CPR sought to rename the newly erected Montreal Junction station, it was suggested that Ballantyne Junction would be an appropriate name since the Ballantyne family were prominent citizens in the town of Montreal West. In anticipation of this name change, the CPR designated the telegraph call letters 'BN', even though they ultimately renamed the location Montreal West. However, the 'BN' call letters stuck and for what it is worth, the CPR renamed Western Junction, five miles west of Montreal West, Ballantyne when that interlocking was reconfigured at the early turn of the last century.

In this Photo Gallery, we take a fond look back at one of the best locations to watch or catch a train in the Montreal area. Legions of railfans have graced these hallowed premises, some of them who became career CPR (and CNR) railroaders. Many CRHA elders such as Ron Ritchie, Omer Lavallee, Forster Kemp, Bill Stannard, Bill Pharoah, Paul McGee, Ernest Modler and Stephen Cheasley, to name a few, 'cut their teeth' railfanning at 'BN'. Yours truly worked his first shift as an operator at Montreal West Tower as did Steve Wray, Dana Andrews, John Kenny and Eric Jones, all Canadian Railway Museum alumni.

This Photo Gallery is dedicated to the Stephen Cheasley family, formerly of Montreal West, the memory of the late W.J. 'Bill' Riley, CPR commuter train locomotive engineer (famous Hudson 2816 became his favourite engine!) and to Richard 'Dick' Inwood of Ottawa, former CPR operator and beloved CBC broadcaster.

Today, over 112 train movements pass through Montreal West each weekday, all of them EXO commuter trains or deadhead equipment trains operating between Sortin Yard and Lucien L'Allier (the replacement for Windsor Station). Best of all, both Montreal West station (dating to 1905) and Montreal West Tower (dating to 1917), incredibly, are still standing!

Let's go back!

Les photos de Stan

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

« OS BN! » - Un rappel de la gare et de la tour Montreal West du Canadien Pacifique

Tout d'abord « OS » signifie littéralement « sur la feuille », un terme utilisé par les télégraphistes et les contrôleurs de trains au temps des opérations ferroviaires gérées à l'aide des indicateurs et des ordres de trains pour consigner l'arrivée ou le départ d'un train à une gare où travaillait un préposé.

Ensuite, « BN » était les lettres d'appel pour la gare Montreal West parmi les gares de Montréal du Canadien Pacifique. Pourquoi « BN »? vous pourriez demander. Lorsque le CPR songea à nommer la gare Montreal Junction récemment construite, il fut suggéré que Ballantyne Junction serait un nom approprié parce que les membres de la famille Ballantyne étaient bien en vue dans la ville de Montreal West (maintenant Montréal-Ouest). Anticipant ce changement de nom, le CPR adopta les lettres d'appel télégraphique « BN » pour cet endroit bien qu'il le renomma plus tard Montreal West. Les lettres d'appel « BN » survécurent cependant et pour ce que cela vaut, le CPR changea le nom de Western Junction, localisé huit kilomètres à l'ouest de Montreal West, en celui de Ballantyne, lorsque cette jonction à enclenchement fut reconfigurée au début du siècle dernier.

Dans cette galerie de photos, nous prenons un regard en arrière affectueux sur l'un des meilleurs endroits pour observer ou photographier un train dans la région de Montréal. Des légions de passionnés de trains, dont plusieurs devinrent des cheminots de carrière au Canadien Pacifique (et au Canadien National), ont fréquenté ces lieux réputés. De nombreux vétérans de l'ACHF, dont Ron Ritchie, Omer Lavallée, Forster Kemp, Bill Stannard, Bill Pharoah, Paul McGee, Ernest Modler et Stephen Cheasley, pour n'en nommer que quelques-uns, firent leurs débuts « ferroviaires » à « BN ». J'ai moi-même pris mon premier quart en tant que contrôleur de trains à la tour Montreal West, tout comme l'ont fait Steve Wray, Dana Andrews, John Kenny et Eric Jones, tous des vétérans d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien.

Actuellement, chaque jour de semaine, plus de 112 mouvements de trains passent à Montreal West, tous des trains de banlieusards de l'EXO ou des transferts entre la cour Sortin et Lucien L'Allier (remplaçant la gare Windsor). Mieux que tout, et la gare Montreal West (datant de 1905) et la tour Montreal West (datant de 1917) sont encore en place!

Cette galerie de photos est dédiée à la famille de Stephen Cheasley, qui a habité Montréal-Ouest, à la mémoire de W.J. « Bill » Riley, mécanicien de locomotive de train de banlieusards du CPR (dont la fameuse Hudson 2816 devint la locomotive préférée!) et à Richard « Dick » Inwood d'Ottawa, ancien contrôleur de trains du CPR et commentateur apprécié de Radio-Canada.

Retournons en arrière!

CNR - CPR Pool Trains 6 and 15 operated through Montreal West using CN power and a mix of CNR and CPR rolling stock for many years. In this cameo shot, taken in November 1961 of Train No. 15 at Montreal West, shows a young Smail offering engineer Charlie Hawley a stick of Double Mint gum in exchange for a cab ride. That's CPA-16-5 6701 leading train 15. E. D. Clegg, Smail collection

Pendant de nombreuses années, les trains CNR-CPR partagés nos 6 et 15 passèrent à Montreal West avec des locomotives du CNR et un mélange de voitures du CNR et du CPR. Cette photo souvenir du train no 15, prise en novembre 1961 à Montreal West, montre un jeune Smail offrant une languette de gomme Double Mint au mécanicien Charlie Hawley en échange d'un trajet en cabine. C'est la 6701, un modèle CPA-16-5, qui est en tête du train no 15. E. D. Clegg, collection Smail





Through the years, the CPR maintained two resident F2a 4-4-4 Jubilee type steam locomotives, numbers 3003 and 3004, in the Montreal passenger engine pool. With the arrival of the Budd RDC's by the mid-fifties, the CPR made an effort to equip the Montreal-Quebec City local passenger trains with the so-called 'Budd Cars'. However, weekend and holiday passenger loadings were often such that the usual two RDC's had to be supplemented with extra coaches, as often as not, hauled by one of the two resident F2a 3000 series Jubilees. Case in point, F2a 3004 crosses Elmhurst Avenue at Montreal West with train 351 from Quebec City in October 1955. 351's consist includes a nearly-new CPR 100 series Budd coach built for service on The Canadian which made its debut in April 1955. K.F. Chivers, C. Robert Craig Memorial Library No. 3937.

Des années durant, le CPR maintint deux locomotives à vapeur 4-4-4 classe F2a, surnommées « Jubilees », les 3003 et 3004, parmi le parc de locomotives de Montréal pour ses trains de voyageurs. À l'arrivée des autorails Budd RDC au milieu des années 1950, le CPR s'efforça d'équiper les trains locaux entre Montréal et la ville de Québec avec les dénommés « Budd Cars ». Cependant, les fins de semaine, l'affluence de passagers était souvent telle que la compagnie devait ajouter aux deux RDC habituels, des voitures additionnelles tractées, plus souvent qu'autrement, par l'une des deux F2a de la série 3000 en demeure. Cas à l'appui, en octobre 1955, la F2a 3004 traverse le passage à niveau de la rue Elmhurst, à Montreal-Ouest, avec le train numéro 351 en provenance de Québec. Le convoi inclut une voiture-coach pratiquement neuve de la série 100 du CPR, construite par Budd pour servir sur le train « The Canadian » qui a été mis en service en avril 1955. K.F. Chivers, Bibliothèque commémorative C. Robert Craig, no 3937

Trains at Montreal West included CNR-CPR pool trains Nos. 6 and 15 which operated between Montreal and Toronto. These trains used CPR rails between Montreal's Windsor Station and Dorval, Quebec where they transferred to and from the CNR. Displaying its newly applied 'roundel' herald as part of a new paint job, CNR U-2-g 4-8-4 class leader 6200 has one of two sections of train 15 westbound at Montreal West on Good Friday 1955. Charls Gendron, this one's for you! K.F. Chivers, C. Robert Craig

Les trains passant à la gare Montreal West incluait les convois en commun CNR-CPR numéros 6 et 15 qui roulaient entre Montréal et Toronto. Ces trains utilisaient les rails du CPR entre la gare Windsor et Dorval, Québec, où ils passaient de ceux-ci à ceux du CNR, ou en resortaient. Le Vendredi saint 1955, arborant le logo style rondelle nouvellement ajouté lors d'une peinture neuve, la 4-8-4 6200, la première locomotive de la classe U-2-g du CNR, tracte l'une de deux sections du train 15, en direction ouest, à Montreal West. Charls Gendron, celle-ci est pour vous! K.F. Chivers, Bibliothèque commémorative C. Robert Craig, no 4076





On statutory holidays, Montreal-Toronto pool trains 6 and 15 operated in sections. In this image, CNR U-2-h 4-8-4 6236 displays the white flags of a passenger extra as it follows 'on block' of the regular train 15 seen in the previous shot at Westminster Avenue in Montreal West. The CNR preferred to operate additional sections of passenger trains as 'extras' in multi-track territory rather than as actual sections which displayed green flags for all sections except the last. K.F. Chivers, C. Robert Craig Memorial Library No. 4077.

Les jours de congé statutaires, les trains CNR-CPR partagés nos 6 et 15 Montréal-Toronto comprenaient deux sections. Sur cette photo, la 4-8-4 6236 classe U-2-h du CNR exhibe les fanions blancs d'un train de voyageurs extra alors qu'elle suit sur le même canton le train numéro 15 à l'indicateur montré sur la photo qui précède, à l'avenue Westminster de Montréal-Ouest. Le CNR préférait exploiter des sections supplémentaires de trains de voyageurs en tant qu'extras en territoire de voies parallèles plutôt qu'en véritables sections dont les locomotives de chaque section, à l'exception de la dernière, arboraient des fanions verts. K.F. Chivers, Bibliothèque commémorative C. Robert Craig, no 4077

One in a million shot! All eyes are on CPR 4-6-4 2811 entering the busy Westminster Avenue crossing with the Glen Yard-St. Luc Yard transfer freight known as the 'Peanut'. Included in the gentry eyeballing the 2811 is none other than a young Smaill on his J.C. Higgins two-wheeler, dutifully positioned behind the Buda gates in the horizontal position! Exporail is in possession of at least one of the Buda gate mechanisms from Montreal West. J. Norman Lowe / F.D. Shaw collection



Une photo unique parmi des millions! Tous les yeux sont fixés sur la 2811, une 4-6-4 non carénée du CPR, alors qu'elle entre dans le passage à niveau très fréquenté de l'avenue Westminster, avec le train de transfert de marchandises surnommé le « Peanut » en provenance du triage Saint-Luc. Parmi la foule examinant la 2811 se trouve un jeune Smaill, sur sa bicyclette J.C. Higgins, bien positionné en deçà des barrières Buda en position horizontale! Exporail possède au moins un des mécanismes de barrières Buda utilisées à Montreal West. J. Norman Lowe/collection Shaw



The Buda gates are down on the north side of Westminster Avenue crossing and a white gloved Montreal Police traffic cop gazes intently at CPR G3h 4-6-2 2426 as it occupies the crossing with train 181 for Ste. Therese, Quebec in the charge of locomotive engineer Marcel Légaré. Marcel and Worthington feedwater heater equipped 2426 were fixtures on the Montreal-Ste. Therese commuter trains until the end of steam in 1960. CRHA/ Exporail Archives, Fonds Kemp 273

Les barrières Buda sont baissées du côté nord du passage à niveau de l'avenue Westminster et un policier de Montréal ganté de blanc regarde attentivement la 2426, une 4-6-2 classe G3h du CPR, alors qu'elle occupe le croisement avec le train numéro 181 pour Sainte-Thérèse, Québec, sous la commande du mécanicien de locomotive Marcel Légaré. Marcel et sa 2426 équipée d'un réchauffeur d'eau d'appoint Worthington, firent partie du paysage des trains de banlieusards Montréal-Sainte-Thérèse jusqu'à la fin de la vapeur en 1960. ArchivesACHF/Exporail, Fonds Kemp 1234

Following the two shots of pool train 15 at Montreal West on Good Friday 1955, Ken Chivers dropped down the bank to lens CPR G5c 4-6-2 1264 leading Train 40 for Megantic down the still double tracked South Junction Lead. Train 40 is almost adjacent to the Steve Cheasley family ancestral home in Montreal West. Trains 39 and 40 were reduced to essentially a local passenger train service between Montreal and Megantic, Quebec, no longer operating as the 'second' train between Montreal and Saint John, New Brunswick. K. F. Chivers / C. Robert Craig Memorial Library No 4078

Suite à ses deux photos du train partagé no 15 prises à Montreal West, le jour du Vendredi saint 1955, Ken Chivers descendit sur la chaussée pour capturer la 1264, une 4-6-2 classe G5c du CPR, en tête du train numéro 40 pour Mégantic, Québec, sur l'embranchement South Junction qui était encore alors à double voie. Le train 40 est presque à côté de la maison ancestrale de la famille Cheasley, à Montréal-Ouest. Les trains 39 et 40 furent en pratique réduits à faire le service local entre Montréal et Mégantic, n'opérant plus désormais en tant que « deuxième » train entre Montréal et Saint John, Nouveau Brunswick. K.F. Chivers, Bibliothèque commémorative C. Robert Craig, no 4078





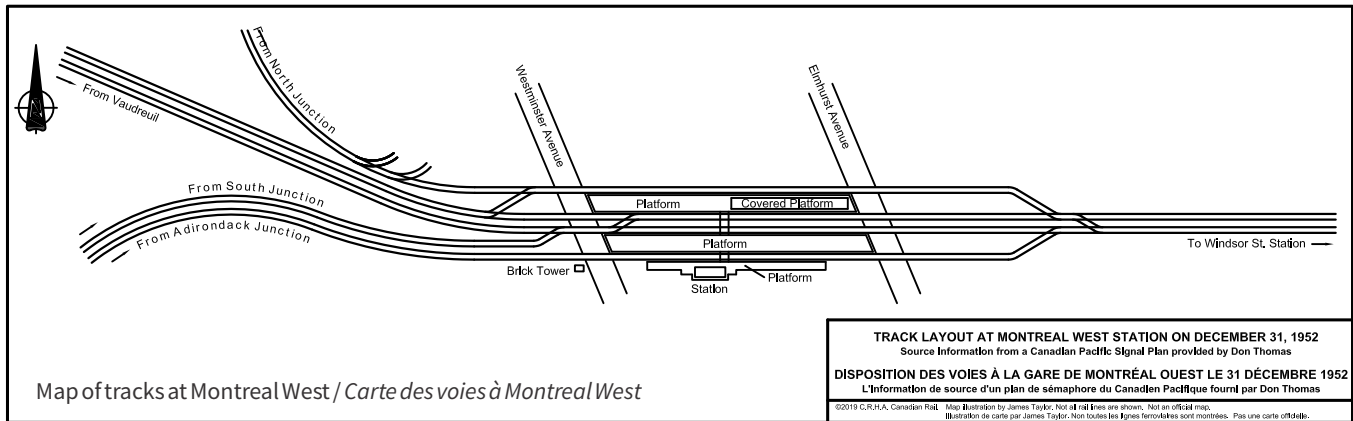
Fast Forward to 1981! The car house is long gone but Montreal West Tower survives in this 1981 shot of CPR G5a 1201 entering the scene outbound at Montreal West! 1201 is running passenger extra to celebrate the 100th anniversary of Canadian Pacific. Sometimes, you can go home! Stan J. Smaill and Victoria Mary Seton.

Avance rapide vers 1981! L'abri pour draines est disparu depuis longtemps, mais la tour Montreal West est encore là et incroyablement, tel que la 1269 du CPR qui apparaît sur la photo de 1956 de Forster Kemp, la G5a 1201 du CPR entre en scène à Montreal West roulant vers l'extérieur! La 1201 tracte un extra de voyageurs lors de la célébration des 100 ans du Canadien Pacifique. Parfois vous pouvez retourner aux sources! Stan J. Smaill et Victoria Mary Seton

At the east end of Montreal West, inbound trains crossed Elmhurst Avenue and began their final trek to Westmount and Montreal's Windsor Station. Delaware and Hudson passenger trains used CPR rails between Delson and Montreal beginning in 1917. On a lovely June 1970 morning, D&H PA-1 19 has the Montreal Limited well in hand near the end of its long overnight journey from New York City. Stan J. Smaill



Les trains en provenance de l'extérieur croisaient l'avenue Elmhurst à la partie est de la ville de Montréal-Ouest et y commençaient la dernière partie de leur trajet vers Westmount et la gare Windsor de Montréal. Les trains de voyageurs du Delaware & Hudson (D&H) utilisèrent les voies du CPR entre Delson et Montréal à partir du milieu des années 1900 suite à la construction du Napierville Junction Railway. Par un beau matin de juin 1970, la PA-1 19 du D&H a plein contrôle du Montreal Limited vers la fin de son long trajet de nuit à partir de la ville de New York. Stan J. Smaill



Inside the Montreal West Tower. Built in 1917, its original mechanical interlocking was replaced in 1934 by the electrically operated 52 pistol grip lever machine pictured here. With closure of Ballantyne Tower in the late 1950s, the Winchester Subdivision signal territory between Dorval and Montreal West was transferred to Montreal West Tower. This addition was operated from a small table top interlocker at the west end of the big electric lever frame. The crossing gates and bell, also operated from Montreal West Tower, were activated by levers 49, 50, 51 and 52.

In 1985, the last year Montreal West Tower was staffed by an operator, control of the signals and switches was transferred to the CTC installation at St. Luc Yard. At that time, the last operator, Homer B. Beers, thoughtfully took this memorable image. H.B. Beers

À l'intérieur de la tour Montreal West, construite en 1917, se trouvait un système d'enclenchement mécanique qui fut remplacé, en 1934, par la console électrique à cinquante-deux commandes style pistolet montrée ici. À la fin des années 1950, lors de la fermeture de la tour Ballantyne, le contrôle de la signalisation du territoire de la subdivision Winchester entre Dorval et Montreal West fut transféré à la tour Montreal West. Cet ajout fut commandé à partir d'un petit tableau d'enclenchement sur dessus de table placé à l'extrémité ouest du grand tableau de commande électrique. Les barrières des passages à niveau et leurs cloches furent aussi contrôlées de la tour Montreal West au moyen des leviers 49, 50, 51 et 52.

En 1985, la dernière année durant laquelle la tour Montreal West fut occupée par un contrôleur, la commande des signaux et des aiguillages fut transférée à la Commande Centralisée de la Circulation (CCC, en anglais CTC), installée à Côte-Saint-Luc. Pensant à la postérité, Homer B. Beers, le dernier contrôleur en poste à la tour Montreal West, prit alors cette photo mémorable. H.B. Beers



Not far behind 'the D&H' on the same day in June 1970, CPR train 41, The Atlantic Limited is inbound behind FP7 4075, recently painted in the CP Rail 'candy stripe' paint scheme. The track in the foreground leads to the Glen Extension built in the fifties to accommodate day storage of commuter trains. Stan J. Smail

Non loin à l'arrière du train du D&H (à la page 200) en ce même jour de juin 1970, le train numéro 41 du CPR, l'Atlantic Limited, est en direction est derrière la FP7 4075, récemment peinte dans la livrée « canne de sucre » de CP Rail. La voie à l'avant-plan mène au prolongement Glen construit dans les années 1950 pour permettre l'entreposage des trains de banlieue durant le jour. Stan J. Smail

The steam era in Canada ended by 1961 and Montreal West and the marvellous parade of CPR, CNR, D&H, NYC and B&M steam locomotives vanished. However, steam would make the odd cameo appearance such as the previous image of CPR G5a 1201 and ex Reading 4-8-4 2102 masquerading as D&H K class 4-8-4 302. However, steam would make the odd cameo appearance such as the previous image of CPR G5a 1201 on page 200, and this photo of ex-Reading 4-8-4 2102 masquerading as D&H K class 4-8-4 302. Stan J. Smail



Par 1961, l'ère de la vapeur au Canada était terminée et la merveilleuse parade à Montreal West des locomotives à vapeur du CPR, CNR, D&H, NYC et B&M avait disparu. Toutefois la vapeur fit de brèves réapparitions tel que sur cette photo montrant la G5a 1201 du CPR et la 4-8-4 2102 ex-Reading déguisée en la 302, une 4-8-4 classe K du D&H. L'occasion fut la célébration en 1973 des 150 ans du D&H. Toutefois la vapeur fit de brèves réapparitions tel que sur la photo de la G5a 1201 du CPR à la page 200, et, sur cette photo, la 4-8-4 2102 ex-Reading déguisée en la 302, une 4-8-4 classe K du D&H. Stan J. Smail



As of December 1969, the CPR passenger service between Montreal and Quebec City boasted decent sized trains with meal service and parlour cars. Motive power for these trains was usually one of CPR's two remaining EMD E8's. In this December 1969 scene the 1802 with train 151 arrives at Montreal West from Quebec City. Stan J. Smaill

En fin de 1969, le service voyageurs du CPR entre Montréal et Québec était encore assuré par des trains de longueur acceptable qui offraient aussi un service de repas et de voitures-salon. La force motrice de ces trains était invariablement l'une des deux diesels EMD E8 restantes du CPR, tel que la 1802 sur cette photo de décembre 1969 avec le train numéro 151 arrivant à Montreal West en provenance de Québec. Stan J. Smaill

As the legions of railfans who frequented Montreal West through the years would attest, one never knew what might show up in the way of unusual motive power. On a June Sunday in 1971, CPR CLC FM 'Trainmaster' 8901 was dispatched to the Glen Yard to handle a business car move to St. Luc Yard. Baggage man Tommy Fraser eyes the unusual move from the station side at Montreal West while operator Smaill makes this photo! Stan J. Smaill

Comme pourraient le confirmer les légions de passionnés de trains qui ont fréquenté la gare Montreal West au fil des années, on ne savait jamais ce qui pourrait y apparaître sous forme de locomotive inhabituelle. Un dimanche de juin 1971, la 8901, une unité FM-CLC Trainmaster du CPR, fut envoyée à la cour Glen pour effectuer un déplacement de voitures privées vers le triage Saint-Luc. Le préposé aux bagages Tommy Fraser observe l'opération hors de l'ordinaire du côté de la gare Montreal West tandis que le contrôleur Smaill prend cette photo! Stan J. Smaill





From 1967 to 1971, one of the great joys for railfans up and down the D&H 'corridor', was that carrier's use of ex Santa Fe Alco PA's on both daytime Laurentian and the nocturnal Montreal Limited. Experimenting with Agfachrome film, Ken Goslett made this marvellous time exposure of D&H No. 10 with PA-1 19 about to leave Montreal West for points south circa January 1968. Ken Goslett

Jusqu'au milieu de 1971, l'un des grands plaisirs des amateurs de trains le long du « corridor » du D&H qui débuta en 1967, fut l'utilisation par cette compagnie de locomotives ALCo PA-1 ex-Santa Fe pour tracter et le train de jour Laurentian et le train de nuit Montreal Limited. Expérimentant avec du film Agfachrome, Ken Goslett pris cette merveilleuse photo par longue exposition du train numéro 10 du D&H avec la PA-1 19 à sa tête sur le point de quitter Montreal West pour des localités plus au sud autour de janvier 1968. Ken Goslett

After the spring time change in 1971, changes came to many CPR passenger operations out of Montreal. One such change involved assigning the two remaining 1800 series E8's to the Atlantic Limited between Montreal and Saint John, New Brunswick. In July 1974, E8 1802 has engineman Harold Griffin and Fireman Georges Maynard entering the South Jct. Lead at Montreal West bound for Farnham, Megantic and all points east on the 'Short Line'. Steve Wray, this one's for you and you know why! Stan J. Smail



Suite au changement d'heure au printemps 1971, des modifications furent faites à plusieurs des services voyageurs exploités à partir de Montréal par le CPR. L'un de ces changements fut l'assignation des deux E8 de la série 1800 au train Atlantic Limited entre Montréal et Saint John, Nouveau-Brunswick. En juillet 1974, le mécanicien Harold Griffin et le chauffeur Georges Maynard forment l'équipage de la E8 1802 alors qu'elle entre dans l'embranchement de South Junction, à Montreal West, en direction de Farnham, Mégantic et tous les points plus à l'est sur la « Short Line » du CPR. Steve Wray, celle-ci est pour vous et vous savez pourquoi! Stan J. Smail

More 'catbird seat' and a miracle! In August 1974, the Montreal-New York passenger service returned (after a three year hiatus) thanks to D&H president Bruce Sterzing, the state of New York and Amtrak. Best of all, the four ex Santa Fe PA diesels were refurbished as essentially new locomotives. In March 1975, PA 19 leads train 34 down the South Jct. lead at Montreal West. Stan J. Smail



Encore de l'observation du haut de la tour Montreal West et un miracle! En août 1974, le service voyageurs entre Montréal et New York revint (après une absence de trois ans) grâce aux efforts de Bruce Sterzing, président du D&H, et d'officiels de l'état de New York et d'AMTRAK. En mars 1975, la PA-4 19 est à la tête du train numéro 34 le long de l'embranchement de South Junction, à Montreal West. Stan J. Smail

Canadian railway writer Greg McDonnell featured this shot in his essay Montreal West Winters published in the book Passing Trains some years ago. However, it is my pleasure to share it with Canadian Rail readers once again. CPR FP7 4066 and RS-10 8560 are in the eighth notch as they literally plow their way up station track No. 1 at Montreal West on December 28, 1969. Stan J. Smail

L'auteur ferroviaire canadien Greg McDonnell mit cette photo en vedette dans son essai « Montreal West Winters » publié dans le livre Passing Train, il y a quelques années. Cependant, il me fait plaisir de la partager une fois de plus avec les lecteurs de Canadian Rail pour démontrer combien rudes les hivers d'autrefois pouvaient être. Les moteurs de la FP7 4066 et de la RS-10 8560 du CPR sont en huitième coche alors que les locomotives se déblayaient véritablement un chemin le long de la voie no 1 à Montreal West, le 28 décembre 1969. Stan J. Smail





One of the memories I cherish upon reflecting on 47 years of service on the railway are all the good people that I worked with. As one of my best railway bosses, Brian Duffy, once said to me, "All these people are just trying to make the trains run". One of the best at Montreal West was Guy Desy, agent from 1965 until the 1970s. Hitching a ride with signal maintainer Yvon Marcotte, Mr. Desy is bound for the Royal Bank in Montreal West to deposit the previous day's sales. Stan J. Smail

Un des souvenirs que je chéris lorsque je songe à mes quarante-sept ans de carrière aux chemins de fer est celui de toutes les bonnes personnes avec lesquelles j'ai travaillé. Comme Brian Duffy, l'un de mes meilleurs supérieurs, m'a dit un jour: « Tous ces gens ne font qu'essayer d'assurer que les trains roulent ». L'un des meilleurs, à Montreal West, fut Guy Désy, chef de gare de 1965 jusqu'aux années 1970. Partageant un déplacement avec le préposé aux signaux Yvon Marcotte, monsieur Désy se dirige vers la succursale de la Banque Royale à Montréal-Ouest pour y déposer les recettes de la journée précédente. Stan J. Smail

At one time, even during my years at Montreal West, there were no less than eleven staff members employed at the station. Before that, there were even more including red caps, a baggage-master and a transfer-man. Before the big staff cuts in 1971, Mr. Desy and his day shift staff pose for the photographer (also the day operator!) with their blue serge uniforms and caps by Scully, of course! Left to Right: J.P. Chaput, Stuart Whitehead, Guy Desy, Gertrude M, M. Berube and 'Rocco'. Stan J. Smail



À un moment donné, même durant mes années à Montreal West, il n'y avait non moins que onze employés à la gare. Avant cela, il y en avait encore plus comprenant des manœuvres à la casquette rouge, un commis en chef aux bagages et un préposé aux transferts. Avant les coupures majeures de personnel de 1971, monsieur Désy et son personnel de jour, tous dans leurs uniformes de serge bleue et leurs casquettes Scully évidemment, posent pour le photographe (et aussi le contrôleur de jour!). De gauche à droite: J.P. Chaput, Stuart Whitehead, Guy Désy, Gertrude M., M. Bérubé et « Rocco ». Stan J. Smail



Montreal West winters indeed! Because the CPR Montreal Terminals has many multi track segments, snow removal with a so called 'double track plow' was preferable than using the usual single track wedge plow. In January 1971, from the west end 'catbird seat' in Montreal West Tower, RS-10 8563 and a wooden van are handling a Westmount Subdivision plow extra. The boarding cars for the snow removal gang are visible in the background on the team track. Stan J. Smail

Ah, les hivers à Montréal West! À cause du fait que les gares du CPR à Montréal avaient de nombreux segments de voies multiples, l'enlèvement de la neige à l'aide d'un chasse-neige dit à double voie était préférable à l'utilisation du chasse-neige usuel en forme de coin. En janvier 1971, photographiés du siège le plus haut de la tour Montreal West côté ouest, la RS-10 8563 et un wagon de queue en bois sont chargés d'un extra de déblaiement de neige sur la subdivision Westmount. Les wagons de séjour pour l'équipe de déblaiement de neige sont visibles sur la voie de desserte à l'arrière-plan. Stan J. Smail

Mother Nature took her toll on railway operations everywhere in the CPR Montreal Terminals. Section-men were posted everywhere, but it was often a real challenge to keep switches clear of snow and ice. Case in point this shot of a late running train 41, the Atlantic Limited leaving Montreal West from station track No. 2 because the crossover switches between the South Jct. lead and station track No. 1 would not line up in the normal position. Engineer Harold Griffin acknowledges the photographer as No. 41 heads east for Westmount and Windsor Station. Stan J. Smail

Au temps passé où nous avions de « vrais » hivers, Mère Nature perturbait les opérations ferroviaires dans toutes les gares du CPR dans la région de Montréal. Des cantonniers étaient en poste partout, mais c'était un véritable défi que de garder les aiguillages exempts de neige et de glace. Une preuve à l'appui est cette photo du train numéro 41, l'Atlantic Limited, en retard, quittant Montreal West sur la voie no 2 de la gare parce que l'aiguillage de liaison entre l'embranchement de South Junction et la voie no 1 de la gare ne pouvait être aligné en position normale. Le mécanicien Harold Griffin salue le photographe alors que le train no 41 se dirige en direction est vers Westmount et la gare Windsor. Stan J. Smail





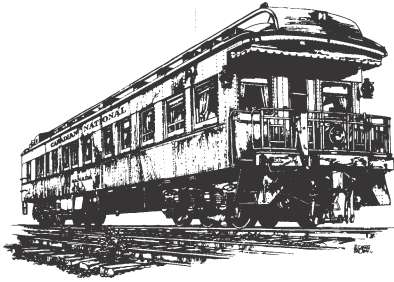
From the east end 'catbird seat' at Montreal West Tower, we see FP7 1416 carrying green flags as first 263, which was a way for a following Lakeshore commuter train to leave 'ahead of time'. It was New Year's Eve 1971 and everybody wanted to go home early! Stan J. Smail

Du siège le plus haut de la tour Montreal West côté est, nous voyons la FP7 1416 exhibant des fanions verts en tant que première section du train numéro 263, ce qui était une manière pour un train de banlieusards pour le « Lakeshore » de partir plus tôt que donné à l'indicateur. C'était la veille du Jour de l'an 1971 et tous désiraient rentrer à la maison au plus vite! Stan J. Smail

April 1971 and Train No 1, The Canadian, is heading for the west behind FP7 1418 and a mate. Although No.1's consist is a paltry seven cars out of Montreal, the passage of The Canadian was still an event all along the line until 1978 when the service was conveyed to VIA Rail Canada. Stan J. Smail.



Avril 1971. Le train numéro 1, le « The Canadian », se dirige vers l'ouest derrière la FP7 1418 et une compagne. Même si le convoi du no 1 ne comprend que sept pauvres voitures à son départ de Montréal, le passage du train était encore un évènement tout au long de la ligne jusqu'en 1978 alors que le service fut dévolu à VIA Rail Canada. Stan J. Smail.



Heritage Business Car

July - August, 2019

By David Gawley



St. Lawrence Parks Commission considering the fate of its railway equipment.



Morrisburg Leader

The St Lawrence Parks Commission (SLPC) is studying what to do with three pieces of railway equipment. To be decided is the fate of former GTW 1008, a 2-6-0 built by Canadian Locomotive Company (Kingston, Ontario) in 1910, later renumbered to CN 88; a 1923 Pullman built wooden baggage car CN 11562; and a 1901 wooden coach GTR built numbered GT 2074. The equipment was originally donated by Canadian National Railways to the SLPC.

The equipment stands in front of the original Aultsville Train Station, an 1889 Grand Trunk station and once was on Grand Trunk Railway right-of-way. The site is located next to Upper Canada Village, near Morrisburg, Ontario having been moved at the time the town was flooded in 1958 as part of the St. Lawrence Seaway project and the building of the lake that supplies water to the Moses-Saunders Power Dam.

The engine operated on The Moccasin local between Brockville and Cornwall for many years.

SLPC's director of marketing, Susan Le Clair, said "Because it is exposed to the elements, there has been some pretty extensive deterioration on the structure. It is certainly in need of refurbishment and some attention. So that's what has driven us to where we are at." (Morrisburg Leader, Sault Star, Canadian Trackside Guide)

Fate of Cornwall Street Railway 17 Undecided



Google

The fate of electric steeple cab 17 which has been on outdoor display in Cornwall, Ontario since 1981 is undecided. The unit which was built in 1930 for the Salt Lake and Utah Railroad emigrated to Canada in 1946, first to the Grand River Railway, then to the Cornwall Street Railway, Light and Power Company (1971), and finally to CN (1972). On its retirement it was donated to the City of Cornwall.

The unit, which had been built as 63 tonner, was rebuilt to 83 tons in 1953.

Earlier this year, Cornwall city council very nearly voted to have the old electric locomotive scrapped, but instead decided to move ahead with long-delayed plans to refurbish and relocate it at a cost of \$152,000. But just days after the vote, the Smith Falls Railway Museum of Eastern Ontario and a partnership made up of the Stormont, Dundas & Glengarry Historical Society (SD&G) and the Moccasin Railroad Club both let it be known that they are interested in taking the engine.

A Museum representative said its mission is to preserve examples of locomotive history in the region and would be pleased to do the same for Cornwall's badly-deteriorating engine. If taken from Cornwall to the museum, Locomotive No. 17 would never be able to be returned to working order, but would be refurbished so it could be put on display.

(Sault Star, Cornwall Standard Freeholder, Canadian Trackside Guide)

Railway moving day at the Canada Science and Technology Museum



A volunteer from the Bytown Rail Society uses a diesel locomotive to shunt CP 1201 into its new home. (Giacomo Panico / CBC)

Un bénévole de la Bytown Railway Society utilise une locomotive diesel pour déplacer la 1201 du CP vers son nouvel abri. (Giacomo Panico/SRC)

An estimated 600 spectators lined the tracks recently leading to the Canada Science and Technology Museum's new conservation centre, which will soon house some 85,000 artifacts from the very small to the very large - some of the largest being the museum's collection of eight locomotives and nine railway cars.

Among the collection is Canadian Pacific 1201, a steam locomotive built in 1944, and the Governor General's private railway cars used to convey British royalty including King George VI and Queen Elizabeth in 1939, and Queen Elizabeth II and Prince Philip in 1977. CP 1201 was the last steam locomotive built at the CPR Angus Shops in Montreal. That pedigree helped spare it from the scrapheap over the years as trains converted from steam to diesel-electric.

Sharon Babaian, the museum's curator of land and marine transportation, was thrilled. "It's a much better home than the one they're coming from. Much better lighting, climate control and dust control, and much better for the public," Babaian said.

The railway exhibit is expected to officially open in the spring of 2020, but there will be more opportunities to view the collection before then. (CBC Ottawa News)

The Canada Southern Remembered in St Clair Township, Ontario



The St Clair Township Heritage Committee recently installed storyboards in Brigden and Courtright Ontario honouring the Canada Southern Railway (CSR) for its part in the development of the area. The CSR shortly after building its Fort Erie - Windsor main line built a branch from St Thomas to Courtland, Ontario.

There were plans to link via a car ferry to the Michigan Midland Railroad (MCRR) which in turn would build to Chicago. However, the US road only completed a few miles, so the branch survived as the driver of development of the territory it passed through. Initially there were lumber products but as the forests disappeared, agricultural products were the major commodities. Over time with the development of a road network, traffic dwindled and the branch disappeared by 1960. (The Sarnia Observer)

Alberni Pacific Railway on Hiatus



Smokebox of the No. 7: left to right, Paul Blake, Boilermakers Michael Roxbrough and Barry Dobrensky. David Hooper

La boîte à fumée de la no 7: de gauche à droite, Paul Blake et les chaudronniers Michael Roxbrough et Barry Dobrensky. David Hooper

The Alberni Pacific Railway operations on Vancouver Island between Port Alberni, BC and the McLean Mill National Historic site were suspended for the 2019 operating season. The Town Council of Port Alberni which owns the railway have asked their staff to determine under what conditions the railway can be financed for future operations.

The 2018 steam season was cut short when the railway's steam locomotive, the 1929 Baldwin 2-8-2T number 7 suffered a boiler failure. Given the severity of the leaks and the need for a general overhaul of the engine, it was not possible to do the required repair work before the scheduled season end. The ex-CPR 1954 ALCO RS-3 diesel was pressed into service to complete the season's runs.

Locomotive 7 is a 1929 Baldwin 2-8-2T steam Locomotive built at the Baldwin Locomotive Works in

Philadelphia, Pennsylvania in 1929. Until 1953 it was used to haul log trains initially for Campbell River Timber and then for the Alberni Pacific Lumber Company. After that it was moved to the East side of Vancouver Island until its retirement in 1972, the longest operating steam locomotive in BC logging history.

After retirement the Provincial Government acquired the Baldwin and eventually donated it to the City of Port Alberni in 1990. The Alberni Valley Museum and the Western Vancouver Industrial Heritage Society undertook the restoration of the locomotive and the operation of the train. (David Hooper, Alberni Valley News, Wikipedia)

Canadian Pacific Adds a Car to Its Heritage Fleet



Former Southern Pacific dome-lounge car No. 3605, acquired by CP, on its arrival at Ogden Yard on May 29, 2018. Anonymous Photographer

L'ancienne voiture-salon à dôme no 3605 du Southern Pacific, acquise par le CP, à son arrivée à la cour Ogden, le 29 mai 2018. Photographe anonyme

Canadian Pacific has rebuilt a former Southern Pacific three-quarter-length dome car, which was built by Pullman Standard in 1937 as SP tavern car 10312, and reworked by SP in 1955 as a dome car for the Shasta Daylight between Oakland, California and Portland Oregon. The car and seven like it were built with lower height than standard domes because of tunnels on the SP routes. At 15-feet, 2-inches tall, they had the shortest dome height of any dome car constructed, which virtually eliminated forward visibility. Further, they weren't full-length domes - the dome only ran three-quarters of the length of the car.

After seeing service with SP, the car moved through a variety of owners. It has not been in service since 2000. Upon arrival in Ogden Yard on May 26, 2018 the CP Heritage Fleet team reworked the car including replacement of the steel sides with a heavier gauge metal. And there has been a major rework of the interior.

At CP's annual meeting, CEO Keith Creel spoke about the car. "This car is going to be ... the nicest heritage railcar in the world – not Canadian Pacific, not North America – in the world. A hundred and fifty years from now somebody's going to be riding that car and say, gosh, those

guys and gals at CP back then really got this right. Because it's special," Creel said.



CP dome car 'SELKIRK' (former SP 3605) nearing the completion of its year long restoration at Ogden Shop on 11 Mar 2019. Doug Phillips

La voiture à dôme SELKIRK du CP (ex SP 3605) vers la fin d'une restauration de près d'un an aux ateliers Ogden, le 11 mars 2019. Doug Phillips



The car will become part of Canadian Pacific's Heritage Fleet. (Doug Phillips, Trains, CPR)

La voiture va faire partie de la « Héritage Fleet » du Canadien Pacifique. (Doug Phillips, TRAINS, CPR)



COMMUNICATIONS

Edited by Stephen Wray • Version Française Luc Hamilton

Saint Constant flower welcome



La plate-bande fleurie de bienvenue à Saint-Constant

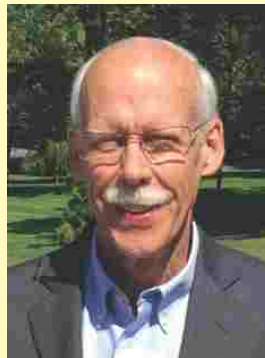
President's message

The CRHA is an amazing organization when it comes to making a little go a long way.

Over many years, our large and enthusiastic volunteer contingent and small but excellent professional staff have assembled a collection of railway materials—vehicles, objects, documents and photographs—which is truly comprehensive and of great national significance. Using the collection as a base, EXPORAIL was created and is today, in my humble opinion, one of the world's best railway museums. Over 70,000 visitors attended last year to enjoy their day and learn something too, and the reviews and ratings are very favourable. The Association publishes this very fine magazine you are reading with almost exclusively volunteer involvement.

And compared to so many other museums and associations, all this is performed on a shoestring operating budget, which has averaged under \$2 million a year for the last ten years. Amazing!

The Heritage Rail Alliance, a North American organization whose members are all railway museums and tourist train operators, will hold its annual convention at the West Coast Railway Heritage Park in Squamish BC this autumn. The theme the organizers have chosen is 'The Business of Railway Preservation.' This theme is appropriate because although most of us are in this because we love it, the fact is that without adequate funds, we could never accomplish our goals. So, we do sometimes



Robbie Robinson

Mot du président

L'ACHF est une organisation extraordinaire lorsqu'il s'agit de faire beaucoup avec peu.

Au fil des ans, notre important et enthousiaste contingent de bénévoles et notre personnel professionnel, petit, mais excellent, ont réuni une collection de matériel ferroviaire — véhicules, objets, documents et photographies — qui est vraiment complète et d'une grande importance nationale. C'est à partir de cette collection qu'EXPORAIL a été créé et est aujourd'hui, à mon humble avis, l'un des meilleurs musées ferroviaires du monde. L'an dernier, plus de 70 000 visiteurs y sont venus pour profiter de leur journée et apprendre quelque chose, et les critiques et les évaluations sont très élogieuses. L'Association publie ce très bon magazine que vous lisez, et ce, avec une rédaction presque exclusivement bénévole.

Et par rapport à tant d'autres musées et associations, tout cela est réalisé avec un budget d'exploitation dérisoire, qui s'élève en moyenne à moins de 2 millions de dollars par an depuis dix ans. Incroyable!

L'Heritage Rail Alliance, un organisme nord-américain dont les membres sont tous des musées ferroviaires et des exploitants de trains touristiques, tiendra son congrès annuel, cet automne, au West Coast Railway Heritage Park à Squamish, en Colombie-Britannique. Le thème choisi par les organisateurs est « Le commerce de la préservation des chemins de fer ». Ce thème est approprié

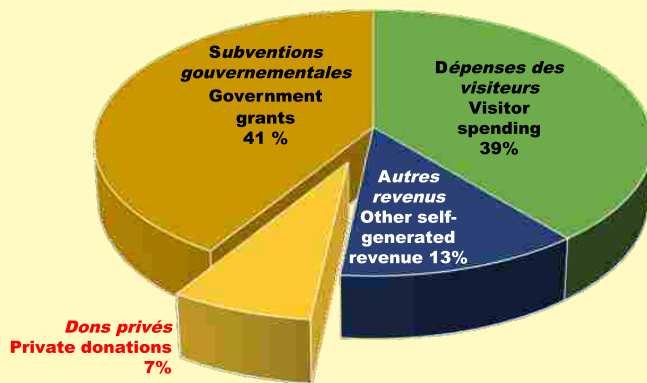
have to look at what we are doing as if it was a business.

The pie chart shows where the CRHA gets the money it uses to tell the Canadian railway story. Governments play a big role, in our case particularly the Quebec government, and the next largest slice comes from the visiting public. We generate some additional revenue ourselves—renting out our space for functions and film shoots, for example. And a small but critical amount comes from charitable donations from individuals, foundations, and corporate donors.

We are about to launch our annual campaign for member donations, so please consider financially supporting our efforts as well as the volunteering that so many of you do. Remember that donations qualify for tax receipts which may be of help in reducing your income taxes too. We have more good ideas than money, so you can help make the CRHA even more amazing in the future, as we continue to preserve and promote Canada’s railway heritage.

Budget ACHF / CRHA budget

~\$2 million en revenus d’opération annuels / annual operating revenue



parce que, bien que la plupart d’entre nous le pratiquent parce que nous l’aimons, le fait est que, sans fonds adéquats, nous ne pourrions jamais atteindre nos objectifs. Nous devons donc parfois considérer ce que nous faisons comme s’il s’agissait d’une entreprise.

Le graphique en pointes de tarte montre d’où l’ACHF obtient l’argent qu’elle utilise pour faire connaître l’histoire ferroviaire canadienne. Les gouvernements jouent un rôle important, en particulier le gouvernement du Québec dans notre cas et la deuxième plus grande part provient des visiteurs. Nous générons nous-mêmes des revenus supplémentaires en louant notre espace pour des réceptions et des tournages de films, par exemple. Et un petit montant, mais essentiel, provient de dons de bienfaisance de particuliers, de fondations et de sociétés donatrices.

Nous sommes sur le point de lancer notre campagne annuelle de financement des membres, alors pensez à appuyer financièrement nos efforts ainsi que le bénévolat que vous êtes si nombreux à faire. N’oubliez pas que les dons donnent droit à des reçus aux fins de l’impôt, ce qui peut aussi vous aider à réduire votre impôt sur le revenu. Nous avons plus de bonnes idées que d’argent, alors vous pouvez aider à rendre l’ACHF encore plus extraordinaire à l’avenir, alors que nous continuons à préserver et à promouvoir le patrimoine ferroviaire du Canada.

Répartition basée sur les états financiers vérifiés de 2018-9. Exclut la vente d’objets, l’échange de chèques et l’amortissement des apports reportés liés aux immobilisations.

Breakdown based on 2018-9 audited financial statements. Excludes sale of objects, cheque exchange, and amortization of deferred contributions related to capital assets.



2018 was a 'bumper crop year for nominations -14 in all, making the job for the judges that much harder.

The winner of the **Lifetime Achievement Award was Lorne Perry** - the highlight of his forty year career with CN was being assigned to the team that developed and implemented the CN Visual Redesign Program. Lorne didn't limit himself as he wrote a definitive history, Train Country - An Illustrative History of the CNR, as well as the

2018 a été une année « exceptionnelle » pour les mises en candidature — 14 au total, ce qui a rendu la tâche des juges beaucoup plus difficile.

Le gagnant du **prix d’excellence pour l’ensemble de sa carrière est Lorne Perry**. Sa carrière s’est déroulée au CN lorsque le CN et le Canada ont établi leurs marques et logos dans les années 1960 et 1970.

Lorne ne s’est pas limité en écrivant une histoire cruciale, « Train Country-A Illustrative History of the CNR »,

multi-media award-winning book - St. Lambert, a Train of Thought. Added to this are countless articles for Canadian Rail, CN Lines and other publications. Lorne is the CRHA's senior member having joined the Association in 1950.

The winner of the **Preservation Award was Paul Chapman** and his group for creating historical plaques and having them installed along railway right-of-way, walking trails and 'sidewalk' locations in the Niagara region of Ontario. Originally funded by themselves, the idea became so popular that they began to be approached by municipal authorities who wanted to commemorate the history of the old Niagara St. Catharines & Toronto Railway (NS&T) and other rail lines as well.

Winner of **best article from Canadian Rail was Stan Smail's 'Photo Gallery,'** in March - April 2018 issue of Canadian Rail. It featured rolling stock in the CRHA collection operating in regular service during the years of the changeover from steam to diesel and from streetcar to bus. In those years, the Collection Committee faced difficult decisions about what to preserve and what to let go.

The winner of **an article from other publications was Brian Gilhuly, for his article 'Band of Brothers.'** It is a 3-part article originally published in Branchline Magazine about 3 pairs of brothers who, during their lifetime, were prominent professional engineers and promoters of railway development in Canada during the 1800s. It brings into focus for railway historians, the essential and little-known role these men played in the development and expansion of Canadian railways in the nineteenth century.

Book Award - The Portage Railway The network, which eventually contained eight steamboats, four locomotives and several hotels and lodges in the area, operated as a unit until 1959. At that time, increasing automobile use led to a rapid decline in laker traffic. The hotels were sold off one by one, but the company remained a legal entity until 1967. The railway was purchased by the town of St. Thomas in southern Ontario, where it was reassembled to become the Pinnifore Park Railway. During the 1980s it was purchased by a group of enthusiasts in Huntsville and returned north, operating today as the Portage Flyer. Packed with history, photos, postcards, diagrams, maps—this book left no stone unturned. Enjoyable reading even if you have never been to Huntsville!

ainsi que le livre primé et multimédia « St. Lambert, a Train of Thought ». À cela s'ajoutent d'innombrables articles pour la revue Canadian Rail.

Le gagnant du **prix de la conservation est Paul Chapman** et son groupe pour avoir créé des plaques historiques et les avoir installées le long des emprises ferroviaires, des sentiers pédestres et des trottoirs.

Cette idée, financée à l'origine par eux-mêmes, est devenue si populaire que les autorités municipales ont commencé à les approcher pour commémorer l'histoire de l'ancienne ligne ferroviaire de la NS&T ainsi que celle d'autres lignes ferroviaires.

Le gagnant du meilleur article dans la revue Canadian Rail est **Stan Smail's « Photo Gallery »**, en mars – avril. Il présente le matériel roulant de l'ACHF en service régulier pendant les années du passage de la vapeur au diesel et du tramway au bus. Pendant ce temps, des discussions ont eu lieu afin de décider ce qu'il fallait conserver et ce qu'il fallait remplacer. Aujourd'hui, le comité des collections accomplit cette fonction importante.

Le gagnant d'un **article d'autres publications est Brian Gilhuly, pour son article « Band of Brothers ».**

Il s'agit d'un article en trois parties, publié à l'origine dans « Branchline Magazine » au sujet de trois paires de frères qui, de leur vivant, ont été d'éminents ingénieurs professionnels et promoteurs du développement ferroviaire au Canada dans les années 1800. Il met en lumière, pour les historiens des chemins de fer, le rôle essentiel et peu connu que ces hommes ont joué dans le développement et l'expansion des chemins de fer canadiens au XIXe siècle.

Prix littéraire - The Portage Railway

Le réseau, qui comprenait en fait huit bateaux à vapeur, une seule locomotive et plusieurs hôtels et auberges dans la région, a fonctionné comme une entité jusqu'en 1959. À cette époque, la hausse de l'utilisation de l'automobile a entraîné un déclin rapide de la circulation des laquiers. Les hôtels ont été vendus un par un, mais la société est restée une personne morale jusqu'en 1967. Le chemin de fer a été racheté par la ville de St Thomas, dans le sud de l'Ontario, où il a été reconstitué pour devenir le **Pinnifore Park Railway**. Au cours des années 1980, il a été acheté par un groupe de passionnés à Huntsville et est retourné vers le Nord pour devenir aujourd'hui le **Portage Flyer**. Plein d'histoire, de photos, de cartes postales, de diagrammes, de cartes — ce livre n'a rien laissé au hasard.

Multi-Media Award – Tom W. Parkin, Sons of the CPR, as titled on YouTube

Two longtime friends and railfans from Revelstoke, B.C. travel to Nevada to participate in an 'Engineer for a Day' experience. The live history in a rare and exciting re-creation at an industrial railway museum. The video evokes feelings of nostalgia, honouring their railroading fathers (Canadian Pacific running crew members) and indirectly encourages viewers to explore personal family history.

Submitted by
Linda Schwey
Chair, Exporail Awards Committee

Une lecture agréable même si vous n'avez jamais été à Huntsville!

Prix multimédia – Tom W. Parkin, Sons of the CPR, tel qu'intitulé sur YouTube

Deux amis de longue date et amateurs de chemin de fer originaires de Revelstoke, en Colombie-Britannique, se rendent au Nevada pour participer à une expérience « Mécanicien d'un jour ». Ils y vivent l'histoire dans une rare et passionnante reconstitution dans un musée ferroviaire industriel.

La vidéo évoque la nostalgie, rend hommage à leurs pères cheminots (l'équipe de marche du Canadien Pacifique) et encourage indirectement les téléspectateurs à explorer l'histoire personnelle de leur famille.

Soumis par
Linda Schwey
Présidente du comité des prix annuels d'Exporail

BACK COVER TOP: At the end of the day on May 16, 1963, all that remained to do was to tie-down this string of Montreal streetcars before they rolled to their new homes at various USA trolley museums. This included the Seashore Trolley Museum at Kennebunkport, Maine. CRHA / Exporail Archives, Fonds Angus 4496

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le 16 mai 1963, des tramways montréalais sur wagons plats en attente de leur arrimage avant leur départ vers divers musées américains, dont Seashore, à Kennebunkport, Maine. ACHF / Archives Exporail, Fonds Angus 4496

BACK COVER BOTTOM: Another player in the Montreal West pageant of trains on parade was the New York Central (NYC). The NYC operated passenger trains to and from New York City, local trains between Montreal and Malone, New York and actual commuter trains between Montreal and Valleyfield, Quebec. Circa the summer of 1950, headed up by NYC K11 4-6-2 4543, Valleyfield bound local 232 is about to enter the South Junction Lead at Montreal West. Across the St. Lawrence River at Adirondack Junction 4543 and its train will attain NYC metals for its trip to Valleyfield. R.S. Ritchie collection, 175

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le New York Central (NYC) fut un autre participant au spectacle des trains paradant devant la gare Montreal West. Le NYC exploita des trains vers et de la ville de New York, des trains locaux entre Montréal et Malone, New York, et d'authentiques trains de banlieue entre Montréal et Valleyfield, Québec. Autour de l'été 1950, tracté par la 4543, une 4-6-2 classe K11 du NYC, le local numéro 232 à destination de Valleyfield est sur le point d'entrer sur le branchement South Junction, à Montreal West. Le fleuve Saint-Laurent traversé, la 4543 et son train vont rejoindre les rails du NYC à la jonction Adirondack pour leur trajet vers Valleyfield. Collection R.S. Ritchie, 175

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**

