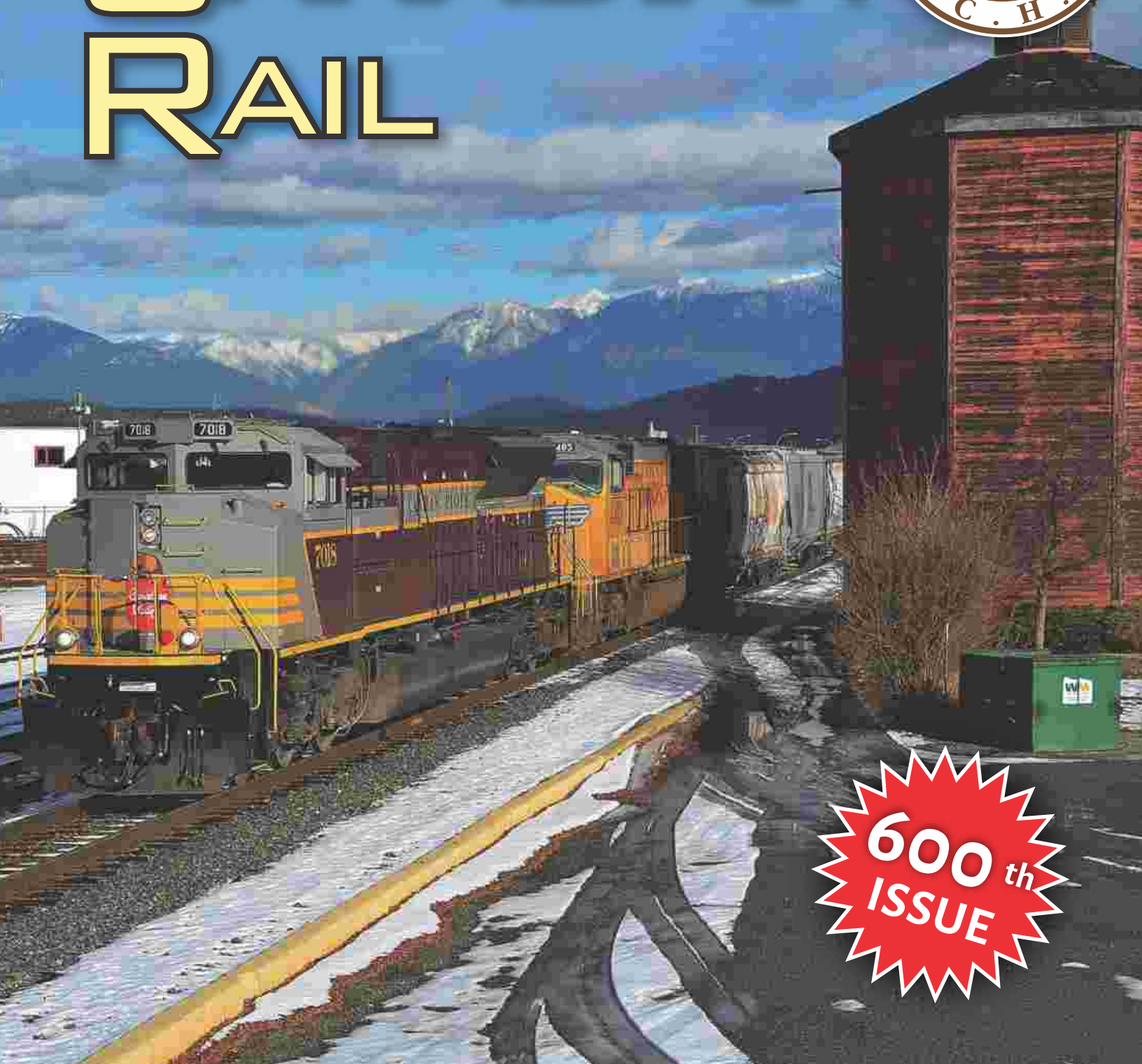
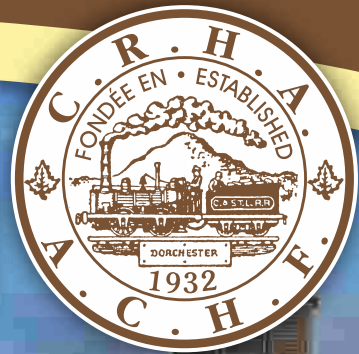


- Canadian Pacific's Photographer Cars
- Stan's Photo Gallery
- Steam engines have a soul
- Book Reviews
- Business Car ■ CRHA Communications

- Les voitures de photographe du Canadien Pacifique
- Les photos de Stan
- Les locomotives à vapeur ont une âme
- Critique de livres
- Le patrimoine ferroviaire ■ ACHF Communications

No. 600 • JAN./JAN. - FEB./FÉV. • 2021

# CANADIAN RAIL



**600<sup>th</sup>  
ISSUE**



# CANADIAN RAIL

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

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

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

## TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 3** Canadian Pacific's Photographer Cars and the Photographers Who Travelled with Them / *Les voitures de photographe du Canadien Pacifique et ceux qui ont voyagé dedans*, by / par Douglas R Phillips
- 31** Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan*, by / par Stan J. Smaill
- 45** "Steam engines have a soul" – Harry Home, former CN engineer and 6060 guardian / « *Les locomotives à vapeur ont une âme* » – *Harry Home, autrefois mécanicien au CN et gardien de la 6060*, by / par Stan J. Smaill
- 51** Book Reviews / *Critique de livres*
- 56** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 61** CRHA / *ACHF Communications*

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

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

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

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

Membership Dues for 2021:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

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

Other Countries: \$85.00 Canadian funds.

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

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

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

CARTOGRAPHER: James Taylor

FRENCH TRANSLATION: Jean-Maurice Boissard, Lorence Toutant, Gilles Lazure et Jacques Loïselles

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: History is evident in this marvellous image by Kevin Dunk taken at Cranbrook, British Columbia on November 15, 2020. Proving that heritage railway photography is still possible in the 21st century, CPR SD70ACU 7018 in the 'print' version of the classic maroon and grey CPR diesel paint scheme in the company of 'Armour Yellow' painted Union Pacific SD70M passes the relocated octagonal water tower with a United States bound grain train. Kevin Dunk

PAGE COUVERTURE : L'histoire est en évidence sur cette merveilleuse photographie prise à Cranbrook, Colombie-Britannique, le 15 novembre 2020. Prouvant que la photographie des chemins de fer hérités du passé est encore possible au 21e siècle, la SD70ACU 7018 du Canadien Pacifique, dans la livrée diesel rouge foncé et grise au lettrage en caractères d'imprimerie de la compagnie, et la SD70M de l'Union Pacific, dans la livrée jaune héraldique, passent devant le château d'eau octogonal relocalisé avec un train de céréales à destination des États-Unis. Kevin Dunk

Funded by the  
Government  
of Canada

Canada

Financé par le  
gouvernement  
du Canada

Canada

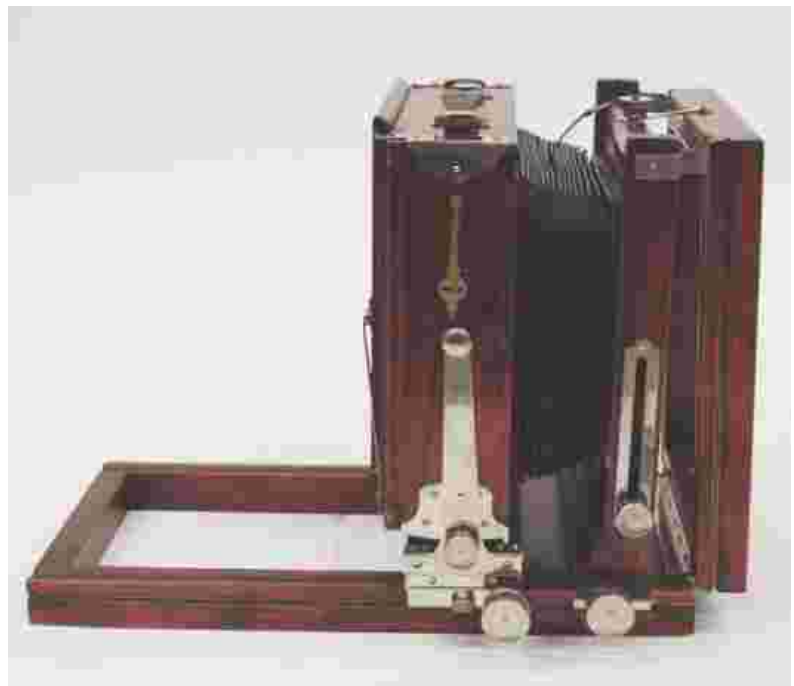
The CRHA may be reached at its web site: [www.exporail.org](http://www.exporail.org) or by telephone at 450-638-1522  
L'ACHF peut être contactée à son site web : [www.exporail.org](http://www.exporail.org) ou par téléphone au 450-638-1522

# Canadian Pacific's Photographer Cars and the Photographers Who Travelled with Them

## *Les voitures de photographe du Canadien Pacifique et ceux qui ont voyagé dedans*

By / Par Douglas R Phillips

French Version / Version française : Jean-Maurice Boissard



This period camera was donated by the CPR in 2014 - 2015 : Gundlach Manhattan Optical Company, Camera model Korona 42, made in Rochester, New York between the 1900s and the 1920s; materials: wood, leather, rubber, glass, metal, plastic; dimensions: Height 29 X Width 21,5 X Length 40,5 cm. CRHA / ACHF Exporail Archives

*Cet appareil photo d'époque a été offert par le CPR en 2014 - 2015 : Gundlach Manhattan Optical Company, appareil photo modèle Korona 42, fabriqué à Rochester, New York entre les années 1900 et 1920; matériaux : bois, cuir, caoutchouc, verre, métal, plastique; dimensions : hauteur 29 x largeur 21,5 x longueur 40,5 cm. Archives Exporail CRHA / ACHF.*

One of the most interesting facets of the history of the Canadian West is the study of old photographs. These vividly reveal many details that could never have been written or otherwise described.

Saskatchewan, Alberta and the interior of British Columbia have been fortunate in this regard as their history is recent enough to be within the period of photography.

Over the years there have been many photographers in the West – both professional and amateur – and many photos of western history have been preserved. But there are some men and some photos which are

L'étude des photographies anciennes est l'une des facettes les plus intéressantes de l'histoire de l'Ouest canadien. Ces dernières révèlent de manière vivante de nombreux détails qui n'auraient jamais pu être écrits ou autrement décrits.

La Saskatchewan, l'Alberta et la Colombie-Britannique intérieure ont eu de la chance à cet égard, car leur histoire est suffisamment récente pour se situer dans la période de la photographie.

Au fil des ans, il y a eu de nombreux photographes dans l'Ouest - professionnels et amateurs - et de nombreuses photos de l'histoire de l'Ouest ont été



particularly outstanding, mainly because of their historical contribution.

Possibly the earliest photographer on the Prairies and Mountains of British Columbia, west of old Manitoba, was Charles Horetzky, who travelled with the survey party for the Pacific Railway in 1871 and obtained some excellent views of Fort Edmonton, Jasper House, and other points along the Fleming surveys. Next was the photographer with the International Boundary survey party in 1874, who obtained many views of the country and the First Nations people. It may have been this man who photographed Fort Whoop-up near what later became Lethbridge; if not, then the identity of the person obtaining such a historic photo has been lost.

After the arrival of the North West Mounted Police, a few photos were taken by unknown persons. These include Fort MacLeod, Fort Calgary and early photos of the police on the Prairies.

In 1881, an important series of photos were taken by G.M. Dawson, while conducting the Dominion Land Survey in the North West Territory's districts of Alberta and Saskatchewan. These are particularly valuable because the exact location and date of each photo has been recorded, an important fact many photographers omit, even today.

Prior to the mid 1880's photographers in the west were either travelers or persons who took photos only as a sideline. It was not until the coming of the railway and in the last two decades of that century that the established professional photographers arrived. One of the first in Alberta was Cornelius J. Soule, who pitched a tent in Calgary in 1883 and opened the Highland Studio, which operated for less than a year.

But there came other professionals whose roots went much deeper into the West's history. Most outstanding were such men as W. Hanson Boorne, E. G. May, C. W. Mathers, of the Winnipeg firm of Steele & Co., the Montreal photographers William Notman & Son, and A. Henderson as well as the travelled Professor Buell (1844-1910). All of these did much to leave excellent studies of life in the early Canadian West.

To provide images of the North-West for its publicity efforts, the CPR hired photographers and sent them out to take pictures of the country. In July 1884 the company engaged the well-known Montreal photographic firm, William Notman and Son. Van Horne supplied the eldest Notman son, William McFarlane, at the age of 26, with an official car and he proceeded to the end of track in the Kicking Horse Valley and began to take a series of views of construction work and scenery in the vicinity. Added to these were several photographs of the prairies, probably taken at the end of the season while Notman was on his way back to Montreal. There is no known record of which official car was used.

préservées. Mais il y a des hommes et des photos qui sont particulièrement remarquables, principalement en raison de leur apport historique.

Le premier photographe des Prairies et des montagnes de la Colombie-Britannique, à l'ouest du vieux Manitoba, fut probablement Charles Horetzky, qui voyagea avec l'équipe d'arpentage du Pacific Railway en 1871 et obtint d'excellentes prises de vues de fort Edmonton, de Jasper House et d'autres points le long des relevés de Fleming. Vient ensuite le photographe de l'International Boundary Survey Party en 1874, qui obtient de nombreux clichés du pays et des peuples des Premières Nations. C'est peut-être cet homme qui a photographié Fort Whoop-up près de ce qui est devenu plus tard Lethbridge; sinon, l'identité de la personne qui a réalisé une telle photo historique a été perdue.

Après l'arrivée de la Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, quelques photos ont été prises par des inconnus. Il s'agit notamment de Fort MacLeod, de fort Calgary et des premières photos de la police dans les Prairies.

En 1881, une importante série de photos est prise par G.M. Dawson, tout en menant l'arpentage dans les districts des territoires du Nord-Ouest de l'Alberta et de la Saskatchewan. Celles-ci sont particulièrement précieuses, car le lieu et la date exacts de chaque photo ont été enregistrés, un fait important que de nombreux photographes omettent, même aujourd'hui.

Avant le milieu des années 1880, les photographes de l'Ouest étaient soit des voyageurs, soit des personnes qui ne prenaient des photos que comme amateurs. Ce n'est qu'à l'avènement du chemin de fer et au cours des deux dernières décennies de ce siècle que les photographes professionnels établis sont arrivés. L'un des premiers en Alberta fut Cornelius J. Soule, qui planta une tente à Calgary en 1883 et ouvrit le Highland Studio, qui fonctionna pendant moins d'un an.

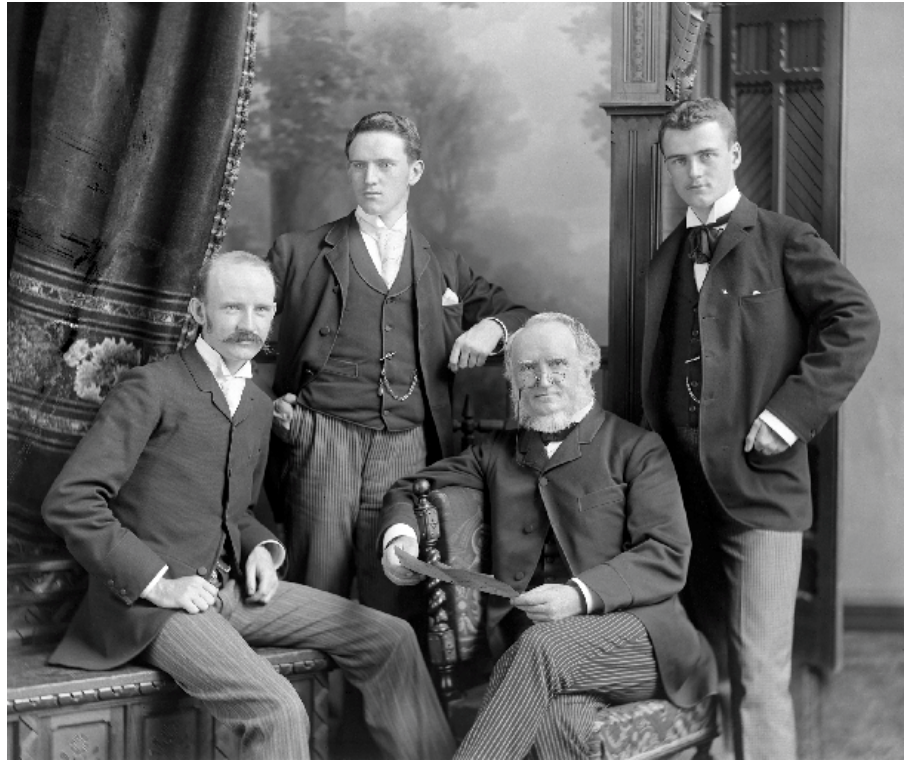
Mais il y a eu d'autres professionnels dont les racines sont beaucoup plus profondes dans l'histoire de l'Ouest. Les plus remarquables étaient des hommes tels que W. Hanson Boorne, E.G. May, C.W. Mathers, de la firme Steele & Co. de Winnipeg, les photographes montréalais William Notman & Son et A. Henderson ainsi que le professeur Buell (1844-1910). Tous firent beaucoup pour laisser d'excellentes études sur la vie au début de l'Ouest canadien.

Pour fournir des images du Nord-Ouest pour ses efforts de publicité, le CP a embauché des photographes et les a envoyés prendre des photos du pays. En juillet 1884, l'entreprise engage la célèbre firme de photographie montréalaise William Notman and Son. Van Horne fournit au fils aîné de Notman, William McFarlane, âgé de 26 ans, une voiture officielle et il se rend au bout de la voie dans la



William Notman (1826-1891) and sons, Montreal 1890. Hired by the CPR in the years 1884, 1887 and 1889 and provided with a photographers car for the years, 1887 and 1889. The Notmans were given the use of an official car in 1884, a construction year for the railway. Charles, George and William McFarlane Notman (1857-1913). McCord Museum of Canadian History, Notman fonds II-93256

*William Notman (1826-1891) et ses fils, à Montréal en 1890. Engagés par le Canadien Pacifique dans les années 1884, 1887 et 1889 et munis d'une voiture de photographe pendant les années 1887 et 1889, les Notman purent utiliser une voiture officielle en 1884, année de construction du chemin de fer. Charles, George et William McFarlane Notman (1857-1913). Musée McCord d'histoire canadienne, fonds Notman II-93256*



### **Notman, William 1826-1891**

Notman was born in Paisley, Scotland in 1826. He moved to Montreal in 1856. An amateur photographer, he quickly established a flourishing professional photography studio on Bleury Street. His first important commission was the documentation of the construction of the Victoria Bridge across the St. Lawrence River. The Bridge opened with great fanfare in 1860, attended by the Prince of Wales and Notman's camera. The gift to the Prince of a Maple box containing Notman's photographs of the construction of the bridge and scenes of Canada East and Canada West so pleased Queen Victoria that, according to family tradition, she named him 'Photographer to the Queen.'

Notman's reputation and business grew over the next three decades, the first Canadian photographer with an international reputation. He established branches throughout Canada and the United States. Notman was highly regarded by his colleagues for his innovative photography. He won medals at exhibitions in Montreal, London, Paris, and Australia.

Because of his success in the 1884 tour and the extensive use of Notman material in promotional literature, William McFarlane (1857-1913) and his brother Charles returned to the West in 1887 (resulting in 271 photographs), they were provided with the photographers car number 1 complete with darkroom fitted up for Professor Buell the year before. Some of their work was spent adding to the 1884 collection of mountain views, but

vallée de Kicking Horse et commence à prendre une série de vues des travaux de construction et des paysages dans les environs. À ceux-ci s'ajoutent plusieurs photographies des Prairies, probablement prises à la fin de la saison alors que Notman revient à Montréal. Il n'y a aucun enregistrement connu de la voiture officielle utilisée.

### **William Notman (1826-1891)**

Notman naît à Paisley, en Écosse, en 1826. Il déménage à Montréal en 1856. Photographe amateur, il établit rapidement un studio de photographie professionnel florissant rue Bleury. Sa première commande importante est la documentation de la construction du pont Victoria sur le fleuve Saint-Laurent. Le pont est inauguré en grande pompe en 1860, en présence du prince de Galles et de l'appareil photo de Notman. Le cadeau au prince d'une boîte en érable contenant les photographies de Notman de la construction du pont et des scènes du Canada-Est et du Canada-Ouest plait tellement la reine Victoria que, selon la tradition familiale, elle nomme ce dernier « Photographe de la Reine ».

La réputation et les affaires de Notman, premier photographe canadien à avoir une réputation internationale, grandissent au cours des trois décennies suivantes. Il établit des succursales partout au Canada et aux États-Unis. Notman est très apprécié par ses collègues pour ses photographies innovantes. Il remporte des médailles lors d'expositions à Montréal, à Londres, à Paris et en Australie.

they also continued through to Vancouver and Victoria, photographing as they went along.

The 1884 views had proven so useful to Canadian Pacific that he and his brother were provided with a photographer's car complete with a darkroom in 1887 and 1889. William McFarlane Notman, eldest son of the firm's founder, would make eight trips to the West, travelling in a specifically outfitted photographic railcar for most of them. The CPR projected Notman's photographs as lantern slides, used them in promotional material, prints and view-books. The views were the first encounters many prospective immigrants had with the country they were thinking of making home.

In 1889, when another 175 views were added to the inventory, the two brothers repeated their visit provided this time with photographic car 26 for their private use. On this occasion the Notmans took some views with the large-format 'mammoth plate' camera, emulating the work of western American photographers such as W. H. Jackson.

Notman's photographs, while the first to be used for production of CPR advertising material, were by no means the only ones. Alexander Henderson was another accomplished photographer who, after establishment of a studio in Montreal in the 1860's, became one of William Notman's chief competitors. He had documented construction of the Intercolonial Railway between Rivière du Loup, Quebec, and Halifax, Nova Scotia. Because of this he was known to Van Horne and was commissioned by the company in 1885 to carry on with the work begun by Notman in the West. Little is known of Henderson's trip except that he spent most of his time in the Selkirks near Rogers Pass capturing their grandeur in his inimitable style.

A third photographer, Professor Oliver (Otto) B. Buell, a lecturer who toured North America and Europe giving travel programs illustrated with lantern slides, also travelled the main line with CPR sponsorship in 1885 and 1886. He used car 1 on the second trip. Buell had travelled west on the CPR in 1884, probably on his own initiative, and again in 1885. With the outbreak of the North-West Rebellion in 1885, Buell was in Regina where he took photographs of the military regiments sent to the North-West Territories to suppress the rebellion. Buell extended his travels westward in the fall of 1885 and managed to take a number of significant views along the line as far as Revelstoke, British Columbia. This was before the driving of the Last Spike. Pleased with Buell's work, Van Horne provided him with the amenities of car No 1 in 1886. Buell was the first photographer to travel on the railway through to Port Moody, visiting Victoria as well.

Buell made further trips west in 1904 and 1905 when he rode on the Crowsnest Pass route on his own initiative, producing entertaining photos along the way.

En raison de son succès lors de la tournée de 1884 et de l'utilisation intensive du matériel de Notman dans la littérature promotionnelle, William McFarlane (1857-1913) et son frère Charles retournent dans l'Ouest en 1887 (produisant 271 photographies); ils reçoivent la voiture de photographe numéro 1 avec une chambre noire aménagée pour le professeur Buell l'année précédente. Une partie de leur travail est consacrée à ajouter à la collection de 1884 des prises de vues des montagnes, mais ils continuent également jusqu'à Vancouver et Victoria, photographiant au fur et à mesure.

Les prises de vue de 1884 se révèlent si utiles au Canadien Pacifique que Charles et son frère reçoivent une voiture de photographe avec une chambre noire en 1887 et 1889. William McFarlane Notman, fils aîné du fondateur de la société, fera huit voyages dans l'Ouest, dans une voiture de photographe spécialement équipée pour la plupart d'entre eux. Le CP projette les photographies de Notman sous forme de diapositives, les utilise dans du matériel promotionnel, des estampes et des prospectus. Ces images seront les premières rencontres pour de nombreux immigrants potentiels avec le pays où ils envisagent de s'installer.

En 1889, lorsque 175 autres clichés s'ajoutent à l'inventaire, les deux frères recommencent leur visite, cette fois avec la voiture de photographe No 26 pour leur usage personnel. À cette occasion, les Notman prennent quelques vues avec l'appareil photo grand format à « plaque mammoth », imitant le travail de photographes américains de l'Ouest tels que W. H. Jackson.

Les photographies de Notman, bien que les premières à être utilisées pour la production de matériel publicitaire du CP, n'étaient en aucun cas les seules. Alexander Henderson était un autre photographe accompli qui, après l'ouverture d'un studio à Montréal dans les années 1860, devient l'un des principaux concurrents de William Notman. Il avait documenté la construction du chemin de fer Intercolonial entre Rivière-du-Loup au Québec, et Halifax en Nouvelle-Écosse. Pour cette raison, il était connu de Van Horne et a été chargé par l'entreprise en 1885 de poursuivre le travail commencé par Notman dans l'Ouest. On sait peu de choses sur le voyage d'Henderson, sauf qu'il a passé la plupart de son temps dans les Selkirks près du col Rogers à capturer leur grandeur dans son style inimitable.

Un troisième photographe, le professeur Oliver (Otto) B. Buell, un explorateur qui a parcouru l'Amérique du Nord et l'Europe en donnant des conférences de voyages illustrées par des diapositives, a également parcouru la ligne principale avec le parrainage du CP en 1885 et 1886. Il a utilisé la voiture No 1 lors du deuxième voyage. Buell avait voyagé vers l'ouest sur le CP en 1884, probablement de sa propre initiative, et de nouveau en 1885. Lors du





Oliver (Otto) B. Buell (1844-1910). Born in Henry County, Illinois in 1844, he photographed the Riel Rebellion and his trial in Regina. He lived with his family in the vicinity of Quebec City 1887-1893. Photographing the west in 1884 and 1885 and impressed with his work, Van Horne of the CPR provided him with the first of the Company's photographer cars in 1886. He return to the west on his own in 1904 and 1905. He died of a heart attack in 1910 and was buried in Montreal. University of Calgary Archives and Special Collections NA-5066-01

*Oliver (Otto) B. Buell (1844-1910). Né dans le comté de Henry, dans l'Illinois, en 1844, il a photographié la rébellion de Riel et son procès à Regina. Il a vécu avec sa famille dans les environs de Québec entre 1887 et 1893. Ses photographies de l'Ouest prises en 1884 et 1885 impressionnent Van Horne du CP qui lui fournit la première des voitures de photographe de la société en 1886. Il retourne seul dans l'ouest en 1904 et 1905. Il meurt d'une crise cardiaque en 1910 et est inhumé à Montréal. Archives et collections spéciales de l'Université de Calgary NA-5066-01*

As for Henderson, he did not return to the West until 1892 and may possibly have made another trip in 1897. By the time of the 1892 trip he had reached an agreement with David Mc Nicoll, General Passenger Agent in Montreal to act as company photographer, spending at least four months in the field every year. The depression, which began in 1893, curtailed many photographic projects the following summers.

déclenchement de la rébellion du Nord-Ouest en 1885, Buell était à Regina où il prit des photos des régiments militaires envoyés dans les Territoires du Nord-Ouest pour réprimer la rébellion. Buell prolonge ses voyages vers l'ouest à l'automne 1885 et réussit à prendre un certain nombre de vues importantes le long de la ligne jusqu'à Revelstoke, en Colombie-Britannique. C'était avant la pose du dernier crampon. Satisfait du travail de Buell, Van Horne lui fournit les équipements de la voiture No 1 en 1886. Buell est le premier photographe à voyager sur le chemin de fer jusqu'à Port Moody, visitant également Victoria.

Buell fait de nouveaux voyages vers l'ouest en 1904 et 1905 lorsqu'il emprunte le passage du Col du Nid de Corbeau de sa propre initiative, produisant en cours de route des photos divertissantes.

Quant à Henderson, il ne retourne dans l'Ouest qu'en 1892 et fait peut-être un autre voyage en 1897. Au moment du voyage de 1892, il avait conclu une entente avec David McNicoll, agent général des passagers à Montréal pour agir comme photographe de l'entreprise, passant au moins quatre mois sur le terrain chaque année. La dépression, qui commence en 1893, réduit de nombreux projets photographiques les étés suivants.

Dans les années 1920, les photographies des brochures du CP provenaient de photographes indépendants ou du photographe officiel de la société, James C. Bennett. Au fil des années 1920, une nouvelle agence appelée Associated Screen News, filiale du Canadien Pacifique, fournit également des images. Bennett, le photographe officiel du Canadien Pacifique entre 1902 et sa retraite, avait travaillé en 1932 avec William Notman & Son pendant 18 ans.

Quand Edward W. Beatty devient président (1919), il s'intéresse aux possibilités d'utiliser le cinéma pour promouvoir le tourisme. En 1920, l'Associated Screen News voit le jour à Montréal. La nouvelle agence atteint ses objectifs avec beaucoup de succès, les films faisant la promotion des voyages au Canada devenant bientôt facilement disponibles.

Il n'y avait pas de bureau de relations publiques à ces débuts et une grande partie du travail photographique





A rare Buell photograph of the new town of Calgary in June of 1886. The row of buildings face south onto Atlantic Ave, later 9th Avenue. The gravel road crossing in the foreground is First Street West. Just a stop along the railway, Calgary would not become a division point until 1898. Today the Palliser Hotel stands to the immediate left of the picture. 81 years later, in 1967, the 190.8 meter (626 ft) Calgary tower would be built just to the east side of the CPR station in the photo. CRHA / ACHF Exporail Archives, Canadian Pacific Limited fonds, P170

*Une rare photographie de Buell de la nouvelle ville de Calgary en juin 1886. La rangée de bâtiments fait face au sud sur l'avenue Atlantic, plus tard la 9e avenue. Le passage à niveau de la route de gravier au premier plan est First Street West. À peine un arrêt le long de la voie ferrée, Calgary ne deviendra un point de division qu'en 1898. Aujourd'hui, l'hôtel Palliser se trouve immédiatement à gauche de l'image. Quatre-vingt-un ans plus tard, en 1967, la tour de Calgary de 190,8 mètres (626 pieds) sera construite juste du côté est de la gare du CP sur la photo. Archives Exporail CRHA / ACHF, fonds Canadian Pacific Limited, P170*

Alexander Henderson (1831-1913). CPR 'Official' Company Photographer 1892 to 1897. Alexander immigrated to Canada from Scotland after 1855. While in Montreal he took up photography as a hobby, making it his profession in 1866. He first did portraits, but attained an international reputation with his landscape photography, receiving medals in New York, Paris, Dublin and London. He documented the principal cities and resort areas of Quebec and Ontario, and many Quebec villages. In 1872 he began a series on the construction of the Intercolonial Railway. He made his first trip west for the CPR in 1885 and was eventually hired by the CPR in 1892 to set up a new photographic department, his duties including four months spent in the field each year. He retired in 1897. Notman photo of Alexander Henderson, photographer in 1897, McCord Museum of Canadian History, Notman fonds II-122466

*Alexander Henderson (1831-1913). Photographe officiel du CP de 1892 à 1897. Alexander immigré au Canada en provenance d'Écosse après 1855. À Montréal, il se met à la photographie comme passe-temps et en fait sa profession en 1866. Il réalise d'abord des portraits, mais acquiert une réputation internationale grâce à ses photographies de paysages, recevant des médailles à New York, Paris, Dublin et Londres. Il documente les principales villes et zones de villégiature du Québec et de l'Ontario et de nombreux villages du Québec. En 1872, il entreprend une série sur la construction du chemin de fer Intercolonial. Il fait son premier voyage vers l'ouest pour le CP en 1885 et est finalement embauché par le CP en 1892 pour mettre sur pied un nouveau département de photographie, ses fonctions comprenant quatre mois passés sur le terrain chaque année. Il prend sa retraite en 1897. Photo Notman d'Alexander Henderson, photographe en 1897, Musée McCord d'histoire canadienne, fonds Notman II-122466*



By the 1920's photographs for CPR brochures came from independent photographers or from the company's official photographer, James C. Bennett. As the twenties progressed, a new agency called Associated Screen News, which was a subsidiary of Canadian Pacific, also provided the images. Bennett, the CPR's official photographer between 1902 and his retirement, in 1932 had worked previously with William Notman & Son for 18 years.

From the time Edward W. Beatty had become president (1919) he was interested in the possibilities of using motion pictures to promote tourism. In 1920 Associated Screen News was formed in Montreal.

The new agency accomplished its objectives very successfully with motion pictures promoting travel in Canada soon becoming widely available.

There was no public relations office in these early days and much of CPR's photographic work was carried out under the auspices of the passenger department.

### Artists

Artists and painters were also employed part time by the railway. Although many senior CPR officials purchased or were presented with paintings, the artists were seldom provided with a special car, but were given trip passes, usually at the whim of W. C. Van Horne. Apparently the only artist ever to be allowed a private car was the famous western American landscape painter Albert Bierstadt, who in 1889 was invited to make his pilgrimage to the mountains with all the resources the CPR could muster at his disposal. There is no known record which official car was made available to him.

One artist asked for more, F.M. Bell-Smith, a popular water-colourist of the day, requested in 1888 that a private car be put at his disposal in return for some mountain paintings, but a reply from Van Horne's secretary warned him not to ask for too much. In a further missive to the secretary, Bell-Smith writes, "Thank you for the advice, I will be most cautious," and at the top of the letter it was noted that passes were sent to him a short time later.



James Cranston Shaw Bennett, CPR Company 'Official' Photographer 1902-1932. Born in Montreal where he worked for 18 years with William Notman and Son and in business for himself, prior to joining the CPR as a photographer in 1902. He retired in 1932. University of Calgary Archives & Special Collections NA-5234-1

*James Cranston Shaw Bennett, photographe « officiel » du CP de 1902 à 1932. Né à Montréal où il travaille pendant 18 ans avec William Notman & Son et en affaires pour lui-même, avant de se joindre au CP en tant que photographe en 1902. Il prend sa retraite en 1932. Archives de l'Université de Calgary et collections spéciales NA-5234-1*

du CP était réalisée sous les auspices du service des passagers.

### Les artistes

Les artistes et les peintres étaient également employés à temps partiel par le chemin de fer. Bien que de nombreux hauts fonctionnaires du CP aient acheté ou reçu des peintures, les artistes ont rarement eu une voiture spéciale, mais ont reçu des laissez-passer pour des voyages, généralement au bon vouloir de W. C. Van Horne. Apparemment, le seul artiste à n'avoir jamais eu droit à une voiture privée était le célèbre peintre paysagiste de l'Ouest américain Albert Bierstadt, qui, en 1889, a été invité à faire son excursion dans les montagnes avec toutes les ressources dont le CP pouvait disposer. Il n'y a aucune trace connue de la voiture officielle mise à sa disposition.

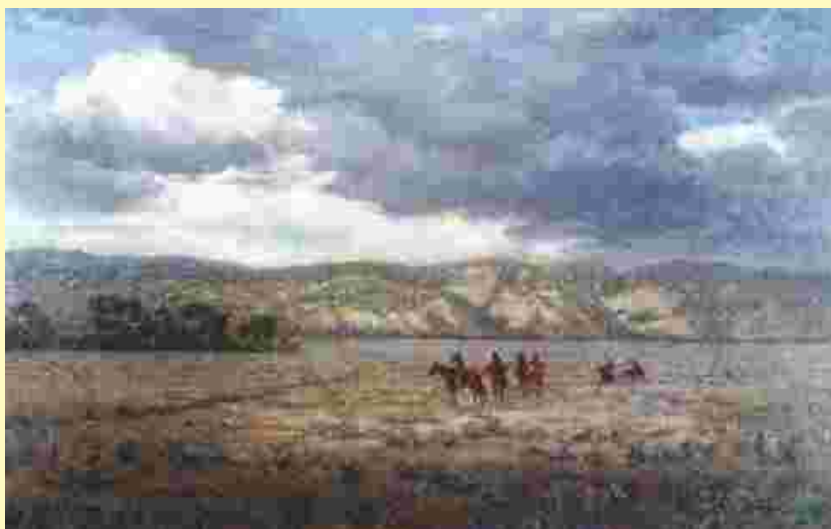
Un artiste en a demandé plus : F. M. Bell-Smith, aquarelliste populaire de l'époque, demande en 1888 qu'une voiture particulière soit mise à sa disposition en échange de quelques peintures de montagne, mais une réponse du secrétaire de Van Horne l'avertit de ne pas en demander trop. Dans une autre missive au secrétaire, Bell-Smith écrit : « Merci pour le conseil, je serai très prudent », et en haut de la lettre, il a été noté que des laissez-passer lui ont été envoyés peu de temps après.



Mists and Glaciers of the Selkirks, 1911 oil on canvas by F. M. Bell-Smith, original in the National Gallery of Canada. Wikipedia

*Mists and Glaciers of the Selkirks, 1911, huile sur toile de F. M. Bell-Smith, original au Musée des beaux-arts du Canada. Wikipédia*

Another artist of the period was none other than William C. Van Horne, Chairman of the Canadian Pacific Railway. He was an art connoisseur and collector as well as a gifted amateur artist. The CRHA is fortunate to have two of his oil paintings in our collection. This one is titled Foothills of the Rockies. It was painted in 1899, 115 X 164 cm, oil on canvas.



A note accompanying the painting reads: 'An oil painting by William Cornelius Van Horne dated 1899 titled Foothills of the Rockies it was part of a lot purchased from Robert Manuge by the Imperial Oil Company. Robert Manuge had previously, in 1975, rescued these paintings from sale in the USA to find them a home in Canada.' CRHA / ACHF Exporail Archives, 2005.14

*Une note accompagnait ce tableau : « Un tableau peint par William Cornelius Van Horne, daté 1899, titré : "Foothills of the Rockies", faisait partie d'un lot racheté à Robert Manuge par l'Imperial Oil Company. Robert Manuge avait auparavant, en 1975, sauvé ces tableaux de la vente aux États-Unis pour leur trouver une maison au Canada. » Archives Exporail CHRA / ACHF, 2005.14*

Un autre artiste de l'époque n'était nul autre que William C. Van Horne, président du Chemin de fer Canadien Pacifique. C'était un connoisseur et un collectionneur d'art ainsi qu'un artiste amateur doué. L'ACHF a la chance de posséder deux de ses tableaux à l'huile dans sa collection. Celui-ci est intitulé Foothills of the Rockies. Il a été peint en 1899, 115 x 164 cm, huile sur toile.



J.C. Bennett didn't always use the photographer's car in his travels. Seen here is motor car Number 103, operating as an extra west near Mars siding just above the spiral tunnels. Mars siding was later renamed Partridge siding after the locomotive engineer Seth Partridge. There is no mention for the reason for this outing or who is in the photo. CPR photo by J.C. Bennett. University of Calgary Archives and Special Collections NA-5234-24 / CP Photo NS-25740 / National Archives Photo V-1650

*J. C. Bennett n'a pas toujours utilisé la voiture de photographe dans ses voyages. On voit ici l'automobile numéro 103, fonctionnant comme extra vers l'ouest près de la voie d'évitement de Mars, juste au-dessus des tunnels en spirale. Cette voie d'évitement de Mars a plus tard été renommée voie d'évitement de Partridge d'après le mécanicien Seth Partridge. Il n'y a aucune mention de la raison de cette sortie ou de qui se trouve sur la photo. Photo du CP par J. C. Bennett. Archives et collections spéciales de l'Université de Calgary NA-5234-24 / CP Photo NS-25740 / National Archives Photo V-1650*

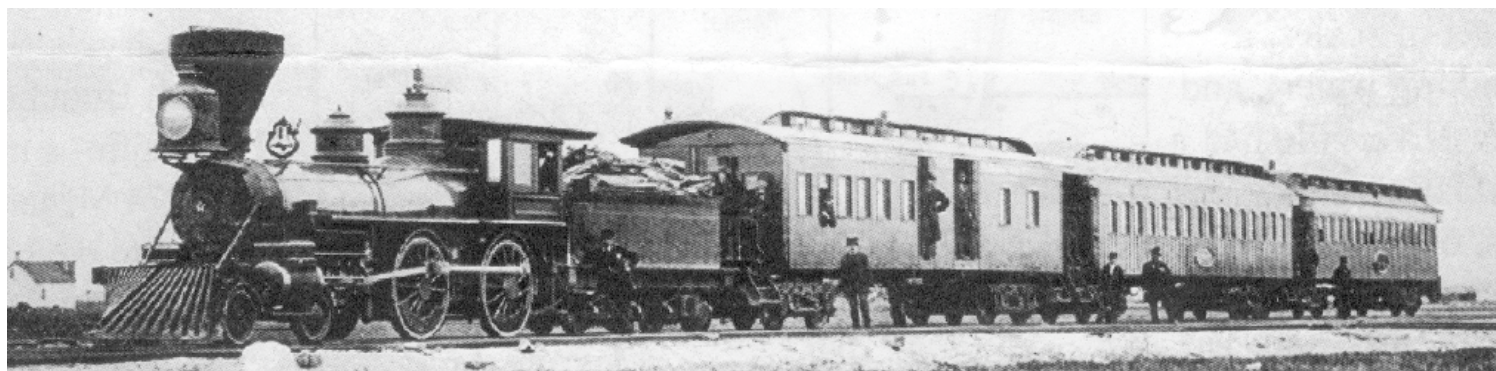


### The First Photographer Car Number 1 (May 1886 to October 1888)

The first of the Photographer cars on the Canadian Pacific was a passenger car modified in 1886. In May of that year CPR converted combination baggage-mail-smoking car Number 1 at Winnipeg Shops, to a Photographer car containing a darkroom, kitchen, sitting room and staterooms.

### La première voiture de photographe No 1 (mai 1886 à octobre 1888)

La première des voitures de photographe du Canadien Pacifique était une voiture de passager modifiée en 1886. En mai de cette année-là, le CP a converti la voiture mixte bagages-courrier-fumeur numéro 1 aux ateliers de Winnipeg en une voiture de photographe contenant une chambre noire, une cuisine, un salon et un compartiment privé.



Contractor's engine Number 2 'JOSEPH WHITEHEAD' commonly referred to as the 'STAR' leads a passenger train on the Pembina Branch of the government operated Canadian Pacific Railway in 1879. The first car behind the engine is believed to be car 1. On February 10, 1880 the government took over public operation from contractor Upper & Company who had purchased these railcars in August 1879. Douglas R Phillips collection

*La locomotive No 2 de l'entrepreneur, JOSEPH WHITEHEAD, communément appelée « STAR », tire un train de voyageurs sur l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Canadien Pacifique exploité alors par le gouvernement en 1879. Le premier wagon derrière la locomotive serait la voiture de photographe No 1. Le 10 février 1880, le gouvernement reprend l'exploitation publique de l'entrepreneur Upper & Company qui avait acheté ces wagons en août 1879. Collection Douglas R. Phillips*

### History of Car No 1

This car was believed to have been acquired by the government's contractor Joseph Upper & Company in August 1879 from an unknown source, so the builder and date built are unrecorded<sup>1</sup>. The car was a combination baggage, mail and smoking car and was used on the Pembina Branch of the government's new Canadian Pacific Railway between St Vincent, North Dakota and Selkirk, Manitoba, with introduction of full passenger train service August 1879. Prior to this time passenger traffic, which began in December 1878, was usually provided by a mixed train utilizing a coach from the St Paul & Pacific Railroad. Under the Upper Contract<sup>2</sup> the car is marked 'Canadian Pacific Railway' No. 1.

At noon May 1, 1881 the recently-formed Canadian Pacific Railway Company, acting in accordance with the terms of its contract with the Dominion Government, assumed ownership of the completed lines in Manitoba, which by then had been extended westward to Portage la Prairie and eastward to Cross Lake. Lacking its own rolling stock, the Company arranged to purchase from the government sufficient passenger cars to enable it to continue train operations over the lines it had acquired. The remaining government cars, including combination baggage, mail and smoking car 1, were transferred to the as yet uncompleted portion of the Thunder Bay Section east of Cross Lake.

The car was then turned over to the government contractor Manning, Shields, McDonald & Company along with two other passenger cars acquired earlier by Sanford Fleming. The contractor then used combination car 1 as an office car until the line to Thunder Bay is completed.

By June of 1882 the government contractors had completed the track-laying on the Thunder Bay Section between Port Arthur and Cross Lake, but disputes over the quality and condition of the work prevented the Company from taking possession of the line until May of the following year. By October 1883 most of the government rolling stock, which had been used in constructing the Thunder Bay Section, was sold to the Company.

Included in the inventory, but missing from the

### L'histoire de la voiture No 1

Cette voiture aurait été acquise par l'entrepreneur du gouvernement Joseph Upper & Company en août 1879 auprès d'une source inconnue, de sorte que le constructeur et la date de construction ne sont pas enregistrés<sup>1</sup>. La voiture était une voiture mixte pour bagages, courrier et fumeurs et était utilisée sur l'embranchement de Pembina du nouveau chemin de fer Canadien Pacifique du gouvernement entre St Vincent au Dakota du Nord et Selkirk au Manitoba, avec l'introduction d'un service complet de train de passagers en août 1879. Avant cette date, le trafic de passagers, qui avait commencé en décembre 1878, était généralement assuré par un train mixte utilisant une voiture-coach du chemin de fer St Paul & Pacific. Selon le contrat avec la Joseph Upper & Company<sup>2</sup>, le wagon porte la mention « Chemin de fer Canadien Pacifique » No 1.

À midi le 1er mai 1881, la Compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, récemment formée, agissant conformément aux termes de son contrat avec le gouvernement fédéral, devient propriétaire des lignes achevées au Manitoba, qui s'étaient alors prolongées vers l'ouest jusqu'à Portage la Prairie et vers l'est jusqu'à Cross Lake. Faute de posséder son propre matériel roulant, la société s'est arrangée pour acheter au gouvernement suffisamment de voitures particulières pour lui permettre de poursuivre l'exploitation des trains sur les lignes qu'elle a acquises. Les autres wagons du gouvernement, y compris la voiture mixte No 1, ont été transférés dans la partie encore inachevée de la section Thunder Bay à l'est de Cross Lake.

La voiture a ensuite été remise à l'entrepreneur gouvernemental Manning, Shields, McDonald & Company avec deux autres voitures particulières acquises plus tôt par Sanford Fleming. L'entrepreneur a ensuite utilisé la voiture mixte No 1 comme voiture de bureau jusqu'à ce que la ligne vers Thunder Bay soit terminée.

En juin 1882, les entrepreneurs du gouvernement avaient terminé la pose de la voie sur le tronçon Thunder Bay entre Port Arthur et Cross Lake, mais des différends sur la qualité et l'état des travaux empêchent la société de

<sup>1</sup> Government combination car 1 bore a strong resemblance to a series of immigrant coaches built about c.1870 by Jackson & Sharp of Wilmington, Delaware for the Central Pacific Railroad in the United States.

<sup>2</sup> This was a contract Joseph Upper & Company had with the Government of Canada to operate the passenger train service over the Pembina Branch from St Vincent on the USA side to St Boniface opposite Winnipeg. It lasted only for a few months before the government took back the operation. In the mean time Upper had acquired a few pieces of second hand passenger cars.

<sup>1</sup> La voiture mixte No 1 du gouvernement ressemblait fortement à une série de voitures d'immigrants construites vers 1870 par Jackson & Sharp de Wilmington, Delaware pour le Central Pacific Railroad aux États-Unis.

<sup>2</sup> Il s'agissait d'un contrat que Joseph Upper & Company avait avec le gouvernement du Canada pour exploiter le service de train de voyageurs sur l'embranchement de Pembina de St Vincent du côté américain à St Boniface en face de Winnipeg. Cela n'a duré que quelques mois avant que le gouvernement ne reprenne l'opération. Entre-temps, la Joseph Upper & Company avait acquis quelques voitures particulières d'occasion.



transfer was combination car 1. It had gone east to Ottawa with the contractors Manning and McDonald. From Ottawa it was sent to Montreal where it was modified. On return from the East, the car was placed in storage at Winnipeg and sat for about two years until moved into the Winnipeg shop in May of 1886.

#### Documentation:

W. C. Van Horne to C. W. Spencer (CPR Assistant Superintendent, Ottawa), April 26, 1883.

*Please have Messrs Manning & Macdonald & Coy's business car attached to whatever train Mr. Macdonald may wish and hauled from Ottawa to Montreal, where it will be sent to our shops for repair.*

W. C. Van Horne (CPR General Manager, Montreal) to J. Sills (CPR General Car Foreman, Montreal), April 26, 1883.

*I have arranged to have car (Manning, McDonald official car) brought down from Ottawa and have just seen Mr. Blackwell who wishes you to have the car on its arrival put into the shop and the necessary repairs done. Mr. McDonald may wish to see it with you before you start work on it.*

W. C. Van Horne (CPR Vice-President, Montreal) to J. M. Egan, (General Superintendent CPR Western Division, Winnipeg). April 28, 1883.

*.....Mr. Blackwell says there is certainly a baggage, mail and express car there (at Winnipeg) that we acquired from the Government. Did we not give it to Manning, McDonald & Coy<sup>3</sup> with Government coaches?*

J.M. Egan to W. C. Van Horne, May 2, 1883.

*Yes Sir, it also contained a smoking compartment. They have it fitted up as an official car. It is East now.*

James Crossen (Cobourg Car Works, Cobourg) to A. P. Bradley (Secretary Railways and Canals, Ottawa), September 22, 1883.

*Referring to your favor of 19th July last. I proceeded on the 21st day of August, in company with Messrs. F.R.F. Brown, of the Canadian Pacific Railway, and P. Clarke, of Toronto, to Prince Arthur's Landing, where we met Mr. Stronach, Government Inspector, and at once commenced to carry out your instructions in said letter, viz.: to value certain rolling stock on the Canadian Pacific Railway, west of Port Arthur, and now have the pleasure of enclosing you a statement of the result of my labors, which I trust will give satisfaction to all concerned.*

*All the cars are included in this valuation with exception of car 1 a combination baggage, express and smoking car that has been changed to an official car, and is being used by Messrs. Manning, McDonald & Co.*

prendre possession de la ligne jusqu'en mai de l'année suivante. En octobre 1883, la majeure partie du matériel roulant du gouvernement, qui avait servi à la construction de la section de Thunder Bay, est vendue à la société.

La voiture mixte No 1 était incluse dans l'inventaire, mais absente lors du transfert. Elle était partie vers l'est jusqu'à Ottawa avec les entrepreneurs Manning et McDonald. D'Ottawa, elle a été envoyée à Montréal où elle a été modifiée. Au retour de l'Est, la voiture sera entreposée à Winnipeg et y restera environ deux ans jusqu'à son déménagement à l'atelier de Winnipeg en mai 1886.

#### Documentation :

W. C. Van Horne à C. W. Spencer (surintendant adjoint du CP, Ottawa), 26 avril 1883.

*Veillez faire attacher la voiture d'affaires de MM. Manning & Macdonald & Coy à tout train que M. Macdonald souhaite et la convoyer d'Ottawa à Montréal, où elle sera envoyée à nos ateliers pour réparation.*

W. C. Van Horne (directeur général du CP, Montréal) à J. Sills (contremaître général du CP, Montréal), 26 avril 1883.

*J'ai pris des dispositions pour faire descendre la voiture (voiture officielle Manning, McDonald) d'Ottawa et je viens de voir M. Blackwell qui souhaite que vous fassiez mettre la voiture dès son arrivée à l'atelier et faire les réparations nécessaires. M. McDonald voudra peut-être la voir avec vous avant de commencer à travailler.*

W. C. Van Horne (vice-président du CP, Montréal) à J. M. Egan, (surintendant général du CP, division Ouest, Winnipeg). 28 avril 1883.

*...monsieur Blackwell dit qu'il y a certainement là (à Winnipeg) un véhicule pour bagages, courrier et express que nous avons acquis du gouvernement. Ne l'avons-nous pas donné à Manning, McDonald & Coy<sup>3</sup> avec des voitures du gouvernement?*

J. M. Egan à W. C. Van Horne, 2 mai 1883.

*Oui Monsieur, il avait également un compartiment fumeurs. Ils l'ont aménagé en voiture officielle. Elle est dans l'Est maintenant.*

James Crossen (Cobourg Car Works, Cobourg) à A. P. Bradley (secrétaire des Chemins de fer et Canaux, Ottawa), 22 septembre 1883.

*Concernant votre demande du 19 juillet dernier, j'ai procédé le 21 août, en compagnie de MM. F.R.F. Brown, du chemin de fer Canadien Pacifique, et P. Clarke, de Toronto, à Prince Arthur's Landing, où nous avons rencontré M. Stronach, inspecteur du gouvernement, et avons immédiatement commencé à exécuter vos instructions dans ladite lettre, à savoir: évaluer certains matériels roulants sur*

<sup>3</sup> Old English for Company | Vieil anglais pour le mot « Company »



*I have taken a memorandum of same, but it is not included in statement.*

A.P. Bradley to C. Schreiber (Government. Chief Engineer, C.P.R.), October 5, 1883.

*.....In this connection, however, it appears from the memorandum furnished by you, dated the 1st inst., that in addition to the above, the following, completing the stock owned by the Government, have inadvertently been omitted, namely:*

- 9 platform cars
- 1 Baggage and smoking car
- 2 Box cars
- 1 Boarding car

*In handing over, you will see that the Company are charged with their value. I enclose a copy of the several valuations, for transmission to the Company.*

J. M. Egan (General Superintendent CPR Western Division, Winnipeg) to T. G. Shaughnessy (CPR Assistant General Manager, Montreal), Telegram November 18, 1885.

DOES SETTLEMENT WITH MANNING MACDONALD & CO INCLUDE THE OFFICIAL CAR THEY HAD ON CONTRACT AND IS NOW IN WINNIPEG YARD.  
(No copy of response).

W. C. Van Horne (CPR Vice-President, Montreal) to J.M. Egan (General Superintendent, CPR Western Division, Winnipeg), April 26, 1886.

*I have seen Professor Buell who leaves for Winnipeg today and he has arranged to pass the coming season in the mountains and on the Pacific Division.*

*To facilitate his work I have told him that we would set a car aside for the use of himself and wife and give him the opportunity to develop his negatives as he goes along. The most suitable car will be an old first class coach from which some of the seats can be removed and such rough temporary partitions etc. be fixed up as will answer his purpose. He will see you about this, and I leave it to you to carry out the programme.*

*He is very desirous of including a train in his landscapes whenever it can be done conveniently, and from a Railway point of view it is highly desirable (sic) that he should do so. You had better have a talk with him about it, and see what can be done. There are times when he may be able to avail himself of a passing hand-car and you should provide him with a letter which will meet the case. I do not mean of course that he is to have the privilege of calling for a hand car, but only the use of one when it may happen to be going his way.*

*You will arrange also the necessary transportation on the Western Division:- I am writing Mr. Abbott as regards the movement of the car on his division.*

J.M. Egan to W. C. Van Horne, Telegram May 1, 1886.

*le chemin de fer Canadien Pacifique, à l'ouest de Port Arthur, et j'ai maintenant le plaisir de vous joindre un exposé du résultat de mes travaux, qui, je l'espère, donnera satisfaction à tous les intéressés.*

*Toutes les voitures sont incluses dans cette évaluation à l'exception de la voiture No 1, une voiture mixte bagages, express et fumeurs qui a été changée en voiture officielle et est utilisée par MM. Manning, McDonald & Co.*

*J'ai écrit un mémorandum dans ce sens, mais il n'est pas inclus dans la déclaration.*

A.P. Bradley à C. Schreiber (Government. Chief Engineer, C.P.), 5 octobre 1883.

*... À cet égard, cependant, il ressort du mémorandum que vous avez fourni, daté du 1er courant, qu'en plus de ce qui précède, les éléments suivants, complétant le stock appartenant au gouvernement, ont été omis par inadvertance, à savoir:*

- 9 voitures à plate-forme
- 1 voiture bagages et fumeurs
- 2 wagons couverts
- 1 voiture-dortoir

*Lors de la remise, vous verrez que la Compagnie est facturée à leur valeur. Je joins une copie des différentes évaluations, pour transmission à la Compagnie.*

J. M. Egan (surintendant général CP Division Ouest, Winnipeg) à T. G. Shaughnessy (directeur général adjoint CP, Montréal), télégramme du 18 novembre 1885.

LE RÈGLEMENT AVEC MANNING MACDONALD & CO COMPREND-IL LA VOITURE OFFICIELLE QU'ILS AVAIENT SOUS CONTRAT ET QUI EST MAINTENANT À LA COUR DE WINNIPEG.

(Pas de copie de la réponse.)

W. C. Van Horne (vice-président du CP, Montréal) à J.M. Egan (surintendant général, division ouest du CP, Winnipeg), 26 avril 1886.

*J'ai vu le professeur Buell qui part aujourd'hui pour Winnipeg et il s'est arrangé pour passer la prochaine saison dans les montagnes et dans la division du Pacifique.*

*Pour faciliter son travail, je lui ai dit que nous allions mettre une voiture de côté pour lui-même et sa femme et lui donner la possibilité de développer ses négatifs au fur et à mesure. La voiture la plus appropriée sera une ancienne voiture-coach de première classe dont certains des sièges peuvent être retirés et des cloisons temporaires rudimentaires, etc., réparées pour répondre à son objectif. Il vous verra à ce sujet et je vous laisse le soin de réaliser le programme.*

*Il est très désireux d'inclure un train dans ses paysages chaque fois que cela peut être fait de manière pratique, et du point de vue ferroviaire, il est hautement souhaitable qu'il le fasse. Vous feriez mieux d'en discuter*



Photographers Car 1 crosses the bridge over the Nepigon River (later Nipigon). Transportation was provided by freight trains or special train only, because the car rode on cast iron wheels. Ahead of car 1 is van No. 142 constructed at CPR's Perth Car Shops September 30, 1883. A Notman photo Fall of 1887 on the return trip to Montreal. Library and Archives Canada V1605

*La voiture de photographe No 1 traverse le pont sur la rivière Nepigon (plus tard Nipigon). Le transport était assuré uniquement par des trains de marchandises ou des trains spéciaux, car la voiture roulait sur des roues en fonte. Devant la voiture No 1 se trouve le fourgon No 142 construit aux ateliers de wagons de Perth du CP le 30 septembre 1883. Une photo de Notman à l'automne 1887 lors du voyage de retour à Montréal. Bibliothèque et Archives Canada V1605.*

WOULD IT NOT ANSWER TO GIVE PROFESSOR BUELL MANNING MACDONALD COS CAR HAS BEEN STANDING IN YARD HERE FOR PAST TWO YEARS.

H. Abbott to W.C. Van Horne, Telegram June 19, 1886.

PROF BUELL PHOTOGRAPHER WITH SPECIAL CAR ARRIVED (at Donald) LEAVES TONIGHT AND ASKS FOR FREE TRANSPORTATION WEST STOPPING AT DIFFERENT POINTS. DO YOU WISH ME TO GIVE HIM THIS ACCOMMODATION.

W.C. Van Horne to H. Abbott, telegram June 22, 1886.

HE HAS GONE TO THE MOUNTAINS TO PHOTOGRAPH FOR US AND HIS OWN PURPOSE, AND I PROMISED HIM THAT WE WOULD GIVE HIM EVERY FACILITY.

During the summer and fall of 1886 the car was used by Professor' Oliver B. Buell and his wife Alice on their photographic tour of the CPR main line in western Alberta and British Columbia. During the modification of the car in Winnipeg he requested platforms for his cameras placed on the roof of the car.

The following summer 1887 car No 1 was occupied by photographers William McFarlane Notman and his younger brother on a trip from Montreal to Vancouver.

Laid up at the CPR Hochelaga Shops in Montreal for the 1888 season it was converted in October 1888 to Paymasters car 27. Renumbered 40 c1893, it would be released from that service in May 1896.

New photographer car Number 26 would replace car 1 in August 1889.

Pay Car 27 was then converted at Hochelaga shops March 1897 to baggage & passenger car 1552 and was initially assigned to operate between Guelph, Ontario

*avec lui et de voir ce qui peut être fait. Il y a des moments où il peut se prévaloir d'une draisine à bras et vous devriez lui fournir une lettre qui fera l'affaire. Je ne veux pas dire, bien sûr, qu'il doit avoir le privilège de demander une draisine à bras, mais seulement d'en utiliser une lorsqu'une peut l'accueillir.*

*Vous organiserez également le transport nécessaire sur la division Ouest : - J'écris à M. Abbott en ce qui concerne le mouvement de la voiture sur sa division.*

J. M. Egan à W. C. Van Horne, télégramme du 1er mai 1886.

NE SERAIT-IL PAS PRÉFÉRABLE DE PASSER AU PROFESSEUR BUELL LA VOITURE DE MANNING MACDONALD & CO QUI SE TROUVE ICI DANS LA COUR DEPUIS DEUX ANS.

H. Abbott à W.C. Van Horne, télégramme du 19 juin 1886.

PROF. BUELL PHOTOGRAPHE AVEC UNE VOITURE SPÉCIALE ARRIVÉ (à Donald) QUITTE CE SOIR ET DEMANDE UN TRANSPORT GRATUIT VERS L'OUEST AVEC ARRÊT À DIFFÉRENTS POINTS. SOUHAITEZ-VOUS QUE JE LUI DONNE CET ACCOMMODEMENT.

W.C. Van Horne à H. Abbott, télégramme du 22 juin 1886.

IL VA PHOTOGRAPHER DANS LES MONTAGNES POUR NOUS ET POUR SON PROPRE USAGE, ET JE LUI AI PROMIS QUE NOUS LUI DONNERIONS TOUTES LES COMMODITÉS.

Au cours de l'été et de l'automne 1886, la voiture a été utilisée par le professeur Oliver B. Buell et son épouse Alice lors de leur périple photographique de la ligne principale du CP dans l'ouest de l'Alberta et en Colombie-Britannique. Lors de la modification de la voiture à Winnipeg, Buell a demandé d'installer des plates-formes





A Buell photograph of a 'special' train with Photographer car 1 hauled by engine Number 72 on the second crossing of the Columbia River at Farwell (Revelstoke) British Columbia in the summer of 1886. University of Calgary Archives and Special Collections NA-4140-5

*Une photographie de Buell d'un train « spécial » avec la voiture de photographe No 1 tirée par la machine No 72 sur la deuxième traversée du fleuve Columbia à Farwell (Revelstoke) en Colombie-Britannique à l'été 1886. Archives de l'Université de Calgary et collections spéciales NA-4140-5*

and Guelph Junction in 1898. The car is renumbered 1512 at Toronto, January 24, 1907. It is renumbered again April 25, 1911 at Angus Shops, Montreal to CP 3105.

It was later sold in 1912 to a short line in New Brunswick, the Caraquet & Gulf Shore Railway and marked C&GS Baggage & 'First Class' 3.

### **The Second Photographers Car Number 26 (August 1889 - January 1892)**

#### **In August 1889 new photographers car 26 replaces car 1.**

#### **History of Car 26**

This second photographer's car is also modified from a former Pay Car. The car is delivered as a photographer's car August 1889 without being renumbered.

Originally it was one of seven 'First Class' day coaches purchased second hand from the Old Colony Railroad in the USA through the broker Abbott & Co of Boston, Mass. in October 1881. The car builder and age was not recorded by its new owner, but was marked as CPR 12 and numbered in sequence with Canada Central Railway

sur le toit de la voiture pour ses appareils.

L'été 1887 suivant, la voiture No 1 est occupée par les photographes William McFarlane Notman et son jeune frère lors d'un voyage de Montréal à Vancouver.

Remisée aux ateliers Hochelaga du CP à Montréal pour la saison 1888, elle fut convertie en octobre 1888 en la voiture de paie No 27. Renumérotée No 40 en 1893, elle quittera ce service en mai 1896.

La nouvelle voiture de photographe No 26 remplacera la voiture No 1 en août 1889.

La voiture de paie No 27 a ensuite été convertie dans les ateliers Hochelaga en mars 1897 en la voiture mixte bagages et passagers No 1552 et a été initialement affectée à l'exploitation entre Guelph, Ontario et Guelph Junction en 1898. La voiture est renumérotée No 1512 à Toronto, le 24 janvier 1907. Elle est de nouveau renumérotée CP No 3105 le 25 avril 1911 aux ateliers Angus à Montréal.

Par la suite, elle est vendue en 1912 à une ligne d'intérêt local au Nouveau-Brunswick, le Caraquet & Gulf Shore Railway et porte la mention C&GS Baggage & « First Class » No 3.

### **La deuxième voiture de photographe No 26 (août 1889 - janvier 1892)**

#### **En août 1889, la nouvelle voiture de photographe No 26 remplace la voiture No 1.**

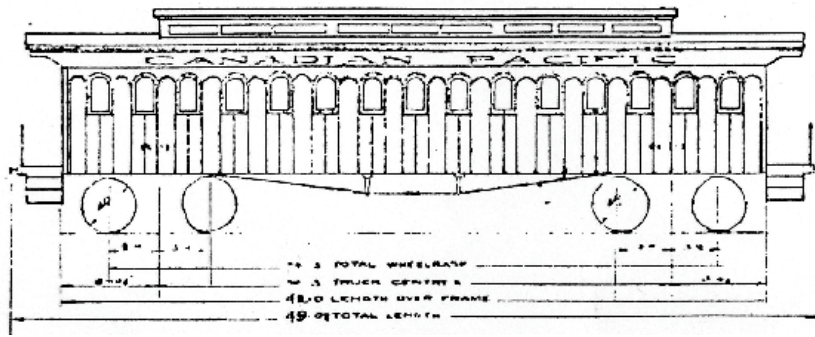
#### **L'histoire de la voiture No 26**

La deuxième voiture de photographe est également une ancienne voiture de paie modifiée. La voiture est livrée en tant que voiture de photographe en août 1889 sans être renumérotée.

À l'origine, c'était l'une des sept voitures de première classe achetées d'occasion au Old Colony Railroad aux États-Unis par l'intermédiaire du courtier Abbott & Co de Boston, Massachusetts en octobre 1881. Le manufacturier et l'âge n'ont pas été enregistrés par son nouveau propriétaire, mais elle a été marquée comme CPR No 12 et numérotée en séquence avec les voitures de « première classe » du Canada Central Railway, établissant une série de numéros pour la division Est et dupliquant des numéros dans la division Ouest. La voiture fut plus tard, en 1882, numérotée No 26 dans la série de numéros « système ».

La voiture No 26 de juin 1883 est convertie en voiture de paie pour la division Est de Montréal. Désarmée en 1888, la voiture est entreposée pendant une courte





'Second Class' day coach 26 was originally acquired from the Old Colony Railroad in 1881 with the value of \$1500 plus 33% duty at time of purchase. The car 'may' have been similar in appearance to this drawing as no photos or drawings have come to light on what the car actually looked like. Folio drawing from collection of author.

*La voiture No 26 de « deuxième classe » a été initialement acquise du Old Colony Railroad en 1881 à la valeur de 1 500 \$ plus 33 % de droits au moment de l'achat. La voiture « peut » avoir une apparence similaire à ce dessin car aucune photo ou dessin n'a été mis en évidence sur ce à quoi ressemblait réellement la voiture. Dessin de folio de la collection de l'auteur.*

'First Class' coaches, setting a number series for the Eastern Division and duplicating numbers on the Western Division. The car was later, in 1882 numbered 26 into the 'system' number series.

June 1883 car 26 is converted to a Pay Car for the Eastern Division in Montreal. Laid up in 1888 the car is stored for a short time then converted in August 1889 as a photographic car for the use of William Notman & Son on their tour which left Montreal August 20, 1889.

The car is replaced in this service in 1892 by new car 200 and car 26 goes into long term storage.

No drawings, description or identifiable photo of car 26 has yet to be found.

#### Documentation:

William Notman & Son, Montreal to W.C. Van Horne (CPR President, Montreal) April 15, 1889.

*We shall be glad to know your decision re making views on the line this season, for in the event of our going we have considerable additions which we propose making to the outfit of two years ago and we will require some time to prepare. We think it also desirable that we start at an earlier date and that the car 1 be put on a platform so that it can go with the regular passenger trains as it is most important at times to make prompt use of favorable weather and not have to wait on freight trains.*

*Mr. McMullenour our Boston agent has been with us for a day or two and he suggests that we take a series, suitable for photographers a process we work largely at Boston and we have been discussing with him the possibilities of issuing something good, but at a price that would insure a sale in the trains and bookstores. We think there is a fair chance of doing so but as the line of interest is so long, we think it might be necessary instead to publish*

période puis convertie en août 1889 en voiture de photographe à l'usage de William Notman & Son lors de leur tournée commencée à Montréal le 20 août 1889.

La voiture est remplacée dans ce service en 1892 par la nouvelle voiture No 200 et la voiture No 26 est remise à long terme.

Aucun dessin, description ou photo identifiable de la voiture No 26 n'a encore été trouvé.

#### Documentation :

William Notman & Son, de Montréal à W.C. Van Horne (président du CP, Montréal), 15 avril 1889.

*Nous serons heureux de connaître votre décision concernant les prises de vue sur la ligne cette saison, car en cas de départ, nous avons des additions considérables que nous proposons de faire par rapport à la campagne d'il y a deux ans et nous aurons besoin de temps pour nous préparer. Nous pensons qu'il est également souhaitable que nous partions plus tôt et que la voiture No 1 soit placée à un quai afin qu'elle puisse accompagner les trains réguliers de voyageurs, car il est parfois très important de profiter rapidement des conditions météorologiques favorables et de ne pas devoir attendre les trains de marchandises.*

*M. McMullenour, notre agent de Boston, est avec nous depuis un jour ou deux et il suggère que nous prenions des séries, convenant aux photographes, un processus que nous travaillons en grande partie à Boston et nous avons discuté avec lui des possibilités de sortir quelque chose de bien, mais à un prix qui assurerait une vente dans les trains et les librairies. Nous pensons qu'on a bonnes chances de le faire, mais comme le nombre de sujets d'intérêt est très grand, nous pensons qu'au lieu de publier un grand livre, il serait peut-être préférable de publier une série de livres*

one large book, it might be better to publish a series of books with say 40 to 50 views in each.

*Will be glad to have your early reply as to our going with car &c<sup>4</sup> and if not asking too much of you will be glad to know what you think of the new book project.*

William Notman & Son to W. C. Van Horne, July 3, 1889.

*When you visited our studio with Mr. Skinner on the 1st, you spoke of fitting up a car for our photographic trip to the North West. It was suggested itself to us that you may propose doing so in a sort of temporary fashion. Now we believe it would be a first class investment for the Coy, to do it well and with a view to permanency. There is practically no limit to the work to be done. Artistic, scientific, commercial and agricultural, each of these branches will take years to fully develop and represent and we believe that the more fully and extensively they are placed before the public the richer the harvest. What they have had so far has only been a sample of the wine and they have pronounced it good and seek more. Now if you have confidence in our experience and ability to carry out this work as it ought to be done, and will provide us with a good serviceable car, we will put a photographic outfit in it, the best that money and brains can supply, and personally do the work.*

*We think the time has also come that books of views, good in quality but at popular prices, should be issued and sold extensively wherever they can be placed, as well as sold in the cars. These books to represent not only the scenic but other points of interest such as the Hotels, and if necessary be supplemented with a few pages of descriptive letter press.*

*We are ready to undertake this work and push it for all it is worth. All we ask is for a good serviceable car to do the work in, and any voluntary support in purchasing from us any of our productions which the Coy. may think must be to their own advantage as in the past.*

W. C. Van Horne to T. G. Shaughnessy, July 17, 1889.

*Will you please say what car there is available that could be made to answer the purpose.*

*Geo. Cantile to J. Higginson (CPR Master Car Builder, Montreal), July 29, 1889.*

*The president's office inquired to-day about the photo car. I did not hear what Mr. Shaughnessy had decided during his conversation with you on Friday. Will you please let me know if anything is to be done about providing such a car.*

T. G. Shaughnessy to J. Higginson, August 3, 1889.

*..... photograph car fitted up<sup>5</sup>. I suppose the fittings taken out of the other car are available. Please let me*

*avec, par exemple, 40 à 50 clichés dans chacun.*

*Je serai heureux d'avoir votre réponse rapide sur notre choix de voiture, etc.<sup>4</sup>, et si ce n'est pas trop vous demander, de savoir ce que vous pensez du nouveau projet de livre.*

William Notman & Son à W. C. Van Horne, 3 juillet 1889.

*Lorsque vous avez visité notre studio avec M. Skinner le 1er, vous avez parlé d'aménager une voiture pour notre voyage de photographie dans le Nord-Ouest. Il nous a été suggéré que vous proposiez de le faire de manière temporaire. Maintenant, nous pensons que ce serait un investissement de premier ordre pour la Compagnie, de bien le faire et dans une optique de permanence. Il n'y a pratiquement aucune limite au travail à effectuer.*

*Artistique, scientifique, commerciale et agricole, chacune de ces branches mettra des années à se développer et à se représenter pleinement et nous pensons que plus elles seront mises à la disposition du public, plus la récolte sera riche. Ce qu'ils ont eu jusqu'à présent n'a été qu'un échantillon du vin et ils l'ont déclaré bon et en demandent plus. Maintenant, si vous avez confiance en notre expérience et en notre capacité à effectuer ce travail comme il se doit, et que vous nous fournissez une bonne voiture en bon état de fonctionnement, nous y mettrons un équipement photographique, le meilleur que l'argent et le cerveau peuvent fournir, et nous ferons personnellement le travail.*

*Nous pensons que le moment est également venu pour que des livres de photos, de bonne qualité, mais à des prix populaires, soient diffusés et vendus largement partout où ils peuvent être placés, ainsi que vendus dans les voitures. Ces livres représenteront non seulement des paysages, mais d'autres points d'intérêt tels que des hôtels, et si nécessaire seront complétés par quelques pages de commentaires descriptifs.*

*Nous sommes prêts à entreprendre ce travail et à le pousser pour tout ce qu'il vaut. Tout ce que nous demandons, c'est une bonne voiture en bon état de fonctionnement pour faire le travail, et tout appui volontaire pour nous acheter l'une de nos productions que la Compagnie peut penser à son propre avantage comme dans le passé.*

W. C. Van Horne à T. G. Shaughnessy, 17 juillet 1889.

*Voulez-vous s'il vous plaît dire quelle voiture est disponible qui pourrait être aménagée pour répondre à l'objectif.*

*Géo. Cantile à J. Higginson (maître-constructeur de wagon du CP, Montréal), 29 juillet 1889.*

*Le bureau du président s'est enquis aujourd'hui de la voiture de photographe. Je n'ai pas entendu ce que M. Shaughnessy avait décidé lors de sa conversation avec vous*

<sup>4</sup> Old English for Etcetera (Etc.) | *En vieil anglais dans le texte anglais original*

<sup>5</sup> This is an extract from a lengthy letter. It was about having the workers recycle material.

know as soon as possible that expense will be involved in fitting out the car as suggested by Mr. Notman.

T. G. Shaughnessy to J. Higginson, August 13, 1889.

*Mr. Notman will want mattresses, three or four chairs & some blankets for the photographic car as well as a small supply of linen. I am quite confident you can find suitable (mattresses) in stock, as well as some chairs that have been taken out of other cars. The linen and blankets can be obtained from Dining Car Dept.*

*W. C. Van Horne to C. W. Spencer (General Superintendent CPR Eastern Division). August 20, 1889.*

*Will you please have car 26 attached to train Number 79 to-night and hauled as far as Ottawa. The car will be occupied by W. McF. Notman, C. F. Notman and cook who are on their way to the Pacific Coast on a photographing tour. The Messrs. Notman have been supplied with a pass endorsed good to travel on Freight Trains and the pass for car and Porter has been made good on freight trains only; car 26 being equipped with cast iron wheels. Will you please have the car forwarded west from Ottawa with least possible delay.*

W. C. Van Horne to C. W. Spencer, August 20, 1889.

*Messrs. Wm. McF. Notman and C. F. Notman, as already advised, leave tonight for the Pacific Coast on a photographic tour. They also propose to do some work on the North Shore of Lake Superior. To enable them to move between stations with their outfit which is too cumbersome to be carried, they may occasionally require the services of a couple of section men with a handcar. Will you please arrange that for them.*

W. C. Van Horne to H. Abbott (General Superintendent CPR Pacific Division, Vancouver), August 20, 1889.

*This will introduce to you Messrs. W. McF. Notman who are on their way to the Pacific Coast on a photographic tour. They have been supplied with a pass for themselves endorsed 'good on freight trains' and with a pass for car 26 and porter endorsed 'good on freight trains only' – the car being equipped with cast iron wheels.*

*In order to facilitate their work, it being somewhat late in the season, I have told them that it could be arranged with safety and convenience, the car could, upon special orders being given by yourself or Mr. Marpole, be attached to the end of our express trains and hauled in the mountains from station to station.*

*As their photographing outfit is somewhat heavy, it may be necessary at times for them in moving to and from points between stations to obtain the services of a couple of section men with a hand car. Will you please arrange this.*

Withdrawn from service in 1892, the car is placed

*vendredi. Pouvez-vous me faire savoir si quelque chose doit être fait pour fournir une telle voiture?*

T. G. Shaughnessy à J. Higginson, 3 août 1889.

*... Voiture de photographe équipée<sup>5</sup>. Je suppose que les accessoires retirés de l'autre voiture sont disponibles. Veuillez me faire savoir dès que possible s'il y aura des frais pour l'équipement de la voiture comme suggéré par M. Notman.*

T. G. Shaughnessy à J. Higginson, 13 août 1889.

*M. Notman voudra des matelas, trois ou quatre chaises et quelques couvertures pour la voiture de photographe ainsi qu'une petite quantité de linge. Je suis convaincu que vous pouvez trouver des (matelas) appropriés en stock, ainsi que des chaises qui ont été retirées d'autres voitures. Le linge et les couvertures peuvent être obtenus auprès du Dining Car Dept. (NdT : département des voitures-restaurants).*

W. C. Van Horne à C. W. Spencer (surintendant général CP Division Est), 20 août 1889.

*Voudriez-vous s'il vous plaît faire attacher la voiture No 26 au train numéro 79 ce soir et l'acheminer jusqu'à Ottawa? La voiture sera occupée par W. McF. Notman, C. F. Notman et un cuisinier qui sont en route pour la côte Pacifique pour une tournée de photographie. Les MM. Notman ont reçu un laissez-passer approuvé pour voyager dans les trains de marchandises et le laissez-passer pour la voiture et son préposé a été autorisé uniquement sur les trains de marchandises, la voiture No 26 étant équipée de roues en fonte. Veuillez s'il vous plaît à ce que la voiture soit acheminée vers l'Ouest depuis Ottawa dans les plus brefs délais.*

W. C. Van Horne à C. W. Spencer, 20 août 1889.

*MM. Wm. McF. Notman et C. F. Notman, comme déjà dit, partent ce soir pour la côte Pacifique en tournée photographique. Ils proposent également de faire des travaux sur la rive nord du lac Supérieur. Pour leur permettre de se déplacer entre les gares avec leur équipement trop encombrant pour être transporté, ils peuvent parfois avoir besoin des services de deux hommes de section avec une draine à bras. Voulez-vous s'il vous plaît organiser cela pour eux.*

W. C. Van Horne à H. Abbott (surintendant général CP Pacific Division, Vancouver), 20 août 1889.

*Cela vous présentera MM. W. McF. Notman et C.F. Notman qui sont en route pour la côte Pacifique pour une tournée photographique. Ils ont reçu un laissez-passer pour eux-mêmes portant la mention « bon sur les trains de marchandises » et un laissez-passer pour la voiture No 26 et son préposé portant la mention « bon pour les trains de marchandises uniquement » - la voiture étant équipée de*

<sup>5</sup> Ceci est un extrait d'une longue lettre. Il s'agissait de faire recycler les matériaux par les travailleurs.



in storage in Montreal until January 1899 when the car is converted to service car 4253. It is renumbered 4819 in February 1906, then to 303734 at Smiths Falls, Ontario June 1910. It receives its final number CP 403734 April 1914 and is retired and dismantled at Smiths Falls, November 1915.

When his father died in 1891, William McFarlane Notman assumed the full responsibility of the famous studio. He returned to the West in 1897, and again in the fall of 1901 when he was one of the official photographers accompanying the Duke and Duchess of York on their trip to Western Canada. Then in 1903, again courtesy of the CPR, Notman accompanied 150 delegates attending the Fifth Congress of the Chambers of Commerce of the Empire on their westbound journey. This allowed Notman to add notable views along the railway's new Crowsnest route through the mining districts of southern British Columbia. The following year Notman was engaged to document and promote settlement in the southwestern portion of Alberta (one year before it became a province of the Dominion), further views of the mountain scenery of British Columbia were also added to the inventory that year. Wm. McF. Notman's final trip to the West occurred in 1909.



Another Buell photograph of the 'special' train with Photographers car 1 attached, working as a helper engine on a westbound construction train over the Stoney Creek Bridge on the approach to Roger's Pass in the Selkirk Mountains June of 1886. A few days later Buell would photograph the first scheduled westbound 'Pacific Express' on the trestle over Loop Creek just west of Glacier, British Columbia. Seen in this photo is engine 73, a 2-6-0 locomotive and conductor's van 28, built by the Ontario Car Company in September 1882 and van 169 built by CPR Perth Shops May 31, 1886, likely on its first trip west. University of Calgary Archives and Special Collections NA-4140-40

*Une autre photo de Buell du train « spécial » avec la voiture de photographe No 1 en queue, assistant un train de construction en direction ouest au-dessus du pont de Stoney Creek à l'approche du col de Rogers dans les montagnes de Selkirk en juin 1886. Quelques jours plus tard, Buell photographiera le premier « Pacific Express » en direction ouest sur le pont à chevalet au-dessus de Loop Creek, juste à l'ouest de Glacier, en Colombie-Britannique. Sur cette photo, on voit la locomotive No 73, une locomotive 2-6-0, le fourgon de chef de train No 28, construit par l'Ontario Car Company en septembre 1882 et le fourgon No 169 construit par les ateliers du CP à Perth le 31 mai 1886, probablement lors de son premier voyage vers l'Ouest. Archives et collections spéciales de l'Université de Calgary NA-4140-40*

*roues en fonte.*

*Afin de faciliter leur travail, et du fait qu'il est un peu tard dans la saison, je leur ai dit que cela pouvait être arrangé avec sécurité et commodité; la voiture pourrait, sur commande spéciale donnée par vous-même ou par M. Marpole, être attachée à la fin de nos trains express et transportée en montagne de gare en gare.*

*Comme leur équipement de photographie est un peu lourd, il peut être parfois nécessaire pour eux, lors de leurs déplacements entre les gares, d'obtenir les services de deux hommes de section avec une draine à bras. Voulez-vous s'il vous plaît organiser cela.*

Retirée du service en 1892, la voiture est entreposée à Montréal jusqu'en janvier 1899, année où elle est convertie en voiture de service No 4253. Elle est renumérotée No 4819 en février 1906, puis No 303734 à Smiths Falls, Ontario en juin 1910. Elle reçoit son numéro définitif CP No 403734 en avril 1914 et est retirée et démantelée à Smiths Falls en novembre 1915.

À la mort de son père en 1891, William McFarlane Notman assume l'entière direction du célèbre studio. Il retourne dans l'Ouest en 1897, puis à nouveau à l'automne 1901 comme l'un des photographes officiels accompagnant le duc et la duchesse d'York lors de leur voyage dans l'Ouest du Canada. Puis, en 1903, toujours grâce au CP, Notman accompagne 150 délégués participant au cinquième congrès des chambres de commerce de l'Empire dans leur voyage vers l'Ouest. Cela permet à Notman d'ajouter des vues remarquables le long de la nouvelle route du chemin de fer au col du Nid de Corbeau à travers les districts miniers du sud de la Colombie-Britannique. L'année suivante, Notman est engagé pour documenter et promouvoir la colonisation dans la partie sud-ouest de l'Alberta (un an avant qu'elle ne devienne une province du Dominion); d'autres vues du paysage montagneux de la Colombie-Britannique sont également ajoutées à l'inventaire cette année-là. Le dernier voyage de William McF. Notman dans l'Ouest a lieu en 1909.

### The Third Photographers Car 200 / 47, (March 1892 - January 1898)

The third car converted for use by photographers was car No 200, which replaced car 26.

#### History of Car Number 200

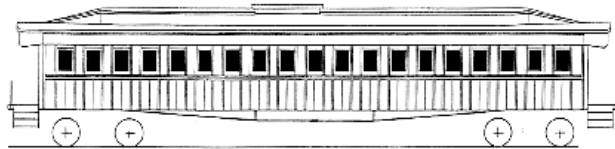
The International Railway (INR) was a rather obscure line built as the St Francis and Megantic International Railway between Sherbrooke and the Quebec / Maine border via Lake Megantic between 1871 and 1883. Former INR 'Second Class' day coach 2, believed to have been purchased second-hand by the INR in the 1870's, the builder and previous owner unknown. Car appears to date from early 1860's. The INR was sold in 1886 to Canadian Pacific subsidiary Atlantic & North-West Railway and the operations and rolling stock of the two companies were integrated with those of the CPR on August 1, 1888. This line eventually became part of the CPR's 'Short Line' between Montreal and St. John, New Brunswick.

Converted at the former South Eastern Railway shops in Farnham, Quebec August 1889 to CPR baggage and passenger car 200 (ii).

Converted to photographer's car 200 at CPR Hochelaga Shops in Montreal March 1892, replacing former photographer's car 26. Occupied by Company photographers Alexander Henderson and his assistant E. C. Clarke during the summers of 1892 and 1893.

Renumbered 47 c.1893. The CPR photography department was apparently closed down late in 1893 or in 1894, but reopened in 1895. Retired from use as a photographer's car in 1897 and succeeded the following year by car 48.

Photographer's car 200 1892



Elevation drawing of photographer's car 200 / 47. Panelled siding, small windows and early style of monitor roof identify the building date as early 1860's, this last feature having been introduced on North American passenger cars in 1860 as a means of improving the ventilation and allowing more light into the interiors. Passenger cars of this period were generally shorter, however cars measuring 52 feet over end walls and capable of seating as many as 70 passengers were not unusual, particularly on some of the major trunk lines where clearances permitted their use. The only photograph found of car 47 is photo PAC C-5304<sup>6</sup> showing the car on the siding at Glacier, BC. Drawing by J.A. Shield, collection of the author.

*Dessin en élévation de la voiture de photographe No 200/47. Le bardage à panneaux, les petites fenêtres et le style ancien du toit à lanterneaux permettent de situer la date de construction au début des années 1860, cette dernière caractéristique ayant été introduite sur les voitures particulières nord-américaines en 1860 comme un moyen d'améliorer la ventilation et de permettre plus de lumière dans les intérieurs. Les voitures particulières de cette période étaient généralement plus courtes, mais les voitures mesurant 52 pieds entre les murs d'extrémité et pouvant accueillir jusqu'à 70 passagers n'étaient pas inhabituelles, en particulier sur certaines des grandes lignes principales où les dégagements permettaient leur utilisation. La seule photographie trouvée de la voiture No 47 est la photo PAC C 5304<sup>6</sup> montrant la voiture sur la voie d'évitement à Glacier, en Colombie Britannique. Dessin de J.A. Shield, collection de l'auteur.*

### La troisième voiture de photographe No 200/47 (mars 1892 - janvier 1898)

La troisième voiture convertie pour être utilisée par les photographes était la voiture No 200, qui a remplacé la voiture No 26.

#### L'histoire de la voiture No 200

L'International Railway (INR) était une ligne plutôt obscure construite comme le St Francis & Megantic International Railway entre Sherbrooke et la frontière Québec / Maine via le lac Mégantic entre 1871 et 1883. Ancienne voiture de « deuxième classe » No 2 de l'INR, supposée avoir été achetée d'occasion par l'INR dans les années 1870, le constructeur et l'ancien propriétaire demeurent inconnus. La voiture semble dater du début des années 1860. L'INR a été vendu en 1886 à la filiale du Canadien Pacifique, Atlantic & North-West Railway, et les opérations et le matériel roulant des deux compagnies ont été intégrés à ceux du CP le 1er août 1888. Cette ligne est finalement devenue une partie de la « Short Line » du CP entre Montréal et Saint John au Nouveau-Brunswick.

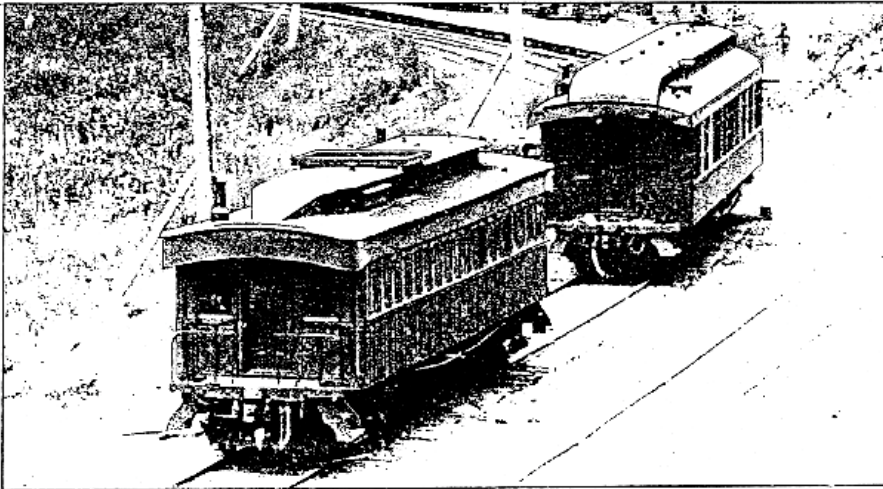
Transformée dans les anciens ateliers du South Eastern Railways à Farnham, Québec, en août 1889, en voiture mixte bagages et passagers No 200 (ii) du CP.

Transformée en voiture de photographe No 200 dans les ateliers Hochelaga du CP à Montréal en mars 1892, en remplacement de l'ancienne voiture de photographe No 26. Occupée par les photographes de la compagnie, Alexander Henderson et son assistant E. C. Clarke, pendant les étés 1892 et 1893.

Renumérotée No 47 en 1893. Le département de photographie du CP a apparemment été fermé à la fin de 1893 ou en 1894, mais rouvert en 1895. Retirée de l'utilisation comme voiture de photographe en 1897; l'année suivante, la voiture No 48 lui a succédé.

<sup>6</sup> A copy of this photo could not be obtained at this time; a grainy print of it is shown on page 22

<sup>6</sup> Une copie de cette photo n'a pu être obtenue à ce jour; un exemplaire à gros grains de celle-ci est montrée à la page 22



La seule photographie connue à ce jour de la voiture No 200/47 est cette vue prise en 1890 à Glacier, C.-B., montrant la voiture de photographe stationnée sur la voie d'évitement de l'hôtel de la compagnie avec la voiture EARNSCLIFFE. La plateforme sur le toit servait à installer l'appareil photo quand il n'y avait pas de place adéquate autour de la voiture. Elle servait aussi de puits de lumière pour le tirage de photo à la lumière naturelle. Détail de PAC C-5304

The only photographic record of car '200/47' uncovered to date is this view taken in the 1890s at Glacier, B.C. showing the photographer's car parked on a siding at the Company's Glacier House hotel in company with car EARNSCLIFFE. The raised platform atop the roof was used for supporting a camera when there was no suitable ground in the vicinity of the car. It may also have doubled as a skylight for printing photographs by natural light. Detail from PAC C-5304.

#### Documentation:

T.G. Shaughnessy (CPR Assistant President, Montreal) to J. Higginson (CPR Master Car Builder, Montreal), February 12, 1892.

*We desire to provide a photographic car which should be ready for service about April 1st. Please look over our stock list, see what can be used for the purpose & let me know on my return.*

D.M. McNicoll (CPR General Passenger Agent, Montreal) to T.G. Shaughnessy (CPR Vice-President, Montreal), April 9, 1892.

*Will you please give me a pass for the photographic car which I can hand to Mr. Henderson who will be in charge. I do not know whether the car will be allowed on express trains or not but it might be very advisable now and then in the mountains to have it moved oftener than our freight trains travel. I should also like a letter from you to the different superintendents authorizing them should Mr. Henderson require any temporary help in connection with the movement of his large cameras &c. - he will have one assistant - to allow him the services of a section man now and then.*

T.G. Shaughnessy to H. Abbott (Gen'l Superintendent, CPR Pacific Division, Vancouver). April 11, 1892.

*I have furnished Mr. Alex Henderson, who will have charge of the Company's photographic car this summer, with transportation over the line for the car and one assistant. Special permission must be obtained from the General Superintendents before the car is attached to passenger trains.*

#### Documentation:

T.G. Shaughnessy (président adjoint du CP, Montréal) à J. Higginson (maître-constructeur de wagon du CP, Montréal), 12 février 1892.

*Nous souhaitons fournir une voiture photographique qui devrait être prête pour le service vers le 1er avril. Veuillez consulter notre liste de stock, voir ce qui peut être utilisé à cet effet et me le faire savoir à mon retour.*

D. M. McNicoll (agent général des passagers du CP, Montréal) à T. G. Shaughnessy (vice-président du CP, Montréal), 9 avril 1892.

*Pouvez-vous me donner un laissez-passer pour la voiture de photographe que je pourrai remettre à M. Henderson qui sera responsable. Je ne sais pas si la voiture sera autorisée dans les trains express ou non, mais il peut être très souhaitable de temps en temps de la faire déplacer plus souvent que par nos trains de marchandises. Je voudrais également une lettre de votre part aux différents surintendants les autorisant au cas où M. Henderson aurait besoin d'une aide temporaire en rapport avec le mouvement de ses grands appareils, etc. - il aura un assistant - pour lui permettre de temps en temps les services d'un homme de section.*

T. G. Shaughnessy à H. Abbott (surintendant général, CP Pacific Division, Vancouver), 11 avril 1892.

*J'ai fourni à M. Alex Henderson, qui sera en charge de la voiture de photographe de la société cet été, un moyen de transport sur la ligne pour la voiture et un assistant. Une autorisation spéciale doit être obtenue des surintendants généraux avant que la voiture ne soit attachée aux trains de voyageurs.*



*Mr. Henderson will, at times, require the assistance of a section man in handling the large cameras and I shall be glad if you will arrange so that he may avail himself of the service of a section man when necessary. (The same letter was sent to W. Whyte, General Superintendent of the Western Division and R. Marpole Superintendent at Donald, British Columbia.)*

St Louis and Canadian Photographer, November 1892.

*A BIG THING IN CAMERAS – Messrs. George Houghton & Son, & Son, 87 High Holborn St., London, have just sent out to Canada a giant Cyliandrograph, which has been specially constructed to the order of the Canadian Pacific Railway for use on their line. The films to be used in it will measure 48 in. x 15 in. giving a picture of that size in one piece, the largest yet produced. The lens is of the rapid rectilinear type, of 20 in. focus, working at about f-1-, and is fitted with a hood in which can be inserted what are termed 'anterior diaphragms'. They are to be made as required of thin black cards and are for the purpose of giving more or less exposure to certain parts of the film.*

*The hood referred to has permanent sides of metal of a peculiar shape, which serve to cut off the rays which are of no use. The film is exposed through a cone, measuring 11 in. x 4 in. in front by 15 in. x ½ in. at the back, which is working in conjunction with the lens, by means of a crank on the outside of the camera. The tripod is of the 'Sliding Leg' pattern of heavy construction, and has a top 14 in. in diameter, in which are three twin screws at equal distances, by turning which the camera can be accurately leveled. The tripod when extended measures 51 inches. The slides (carrying one film each) are flexible, the rims of which are made of celluloid and the sliding shutters of cloth covered millboard. They measure 51 in. x 17 in. x ¾ in. There are three fronts to the camera, which between them give a rise and fall to the lens of about three inches, as the flanges on each are in a different position. The camera folds into a comparatively small space, and although so large when set up can easily be manipulated. It can be, from the time of opening the traveling case, erected ready for use about ten minutes, which says much for its simplicity in construction. The traveling case into which the whole outfit is packed measures 55 in x 34 in. x 17 in.*

D. M. Mc Nicoll to T.G. Shaughnessy, May 4, 1893.

*Our photographic car in charge of Mr. Henderson will be ready to start out in the course of a few days. Will you kindly give me pass for the haulage of the same on freight and passenger trains, if possible. I should also like a letter to the different Superintendents authorizing them, should Mr. Henderson require any temporary help in connection with the movement of his large camera etc., to allow him the services of a section man now and then.*

In January 1898 the car is converted at Hochelaga

*M. Henderson aura parfois besoin de l'aide d'un homme de section pour manipuler les gros appareils photographiques et je serai heureux que vous vous arrangiez de telle sorte qu'il puisse se prévaloir du service d'un homme de section si nécessaire. (La même lettre a été envoyée à W. Whyte, surintendant général de la Division de l'Ouest et au surintendant R. Marpole à Donald, Colombie-Britannique.)*

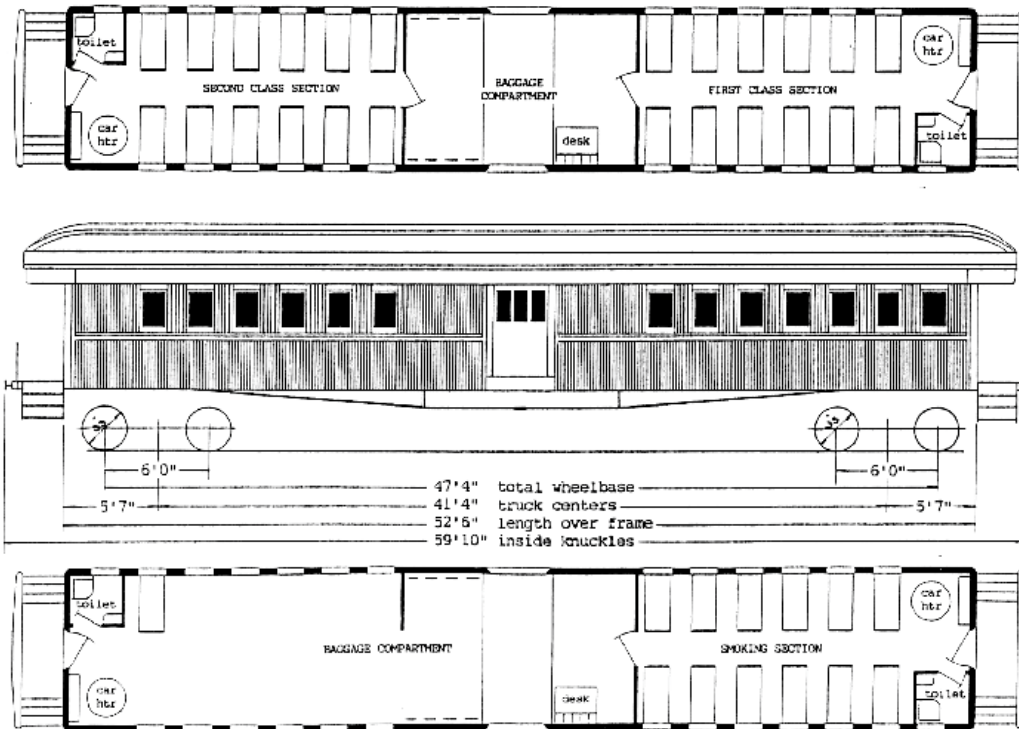
St Louis et Canadian Photographer, novembre 1892.

*UN GÉANT DANS LES APPAREILS PHOTO - MM. George Houghton & Son, au 87, rue High Holborn, Londres, viennent d'envoyer au Canada un Cyliandrographe géant, spécialement construit sur commande du chemin de fer Canadien Pacifique pour être utilisé sur leur ligne. Les films qui y seront utilisés mesureront 122 x 38 cm (48 po x 15 po), ce qui donne une image de cette taille en une seule pièce, la plus grande jamais produite. La lentille est du type rectiligne rapide, de 508 mm (20 po) de mise au point, travaillant à environ f-1-, et est équipée d'un capuchon dans lequel peut être inséré ce qu'on appelle des « diaphragmes antérieurs ». Ils doivent être réalisés à la demande à partir de cartes noires minces et ont pour but de donner plus ou moins d'exposition à certaines parties du film.*

*La hotte en question a des côtés permanents en métal d'une forme particulière servant à couper les rayons inutiles. Le film est exposé à travers un cône mesurant 28 x 10 cm (11 po x 4 po) à l'avant par 38 x 1,27 cm (15 po x ½ po) à l'arrière, qui fonctionne en conjonction avec l'objectif, au moyen d'une manivelle à l'extérieur de l'appareil photo. Le trépied est du modèle « Sliding Leg » (pieds coulissants) de construction lourde et a un dessus de 35,6 cm (14 po) de diamètre, dans lequel se trouvent trois vis jumelles à des distances égales; en les tournant, l'appareil peut être nivelé avec précision. Le trépied lorsqu'il est étendu mesure 130 cm (51 po). Les glissières (portant chacune un film) sont flexibles, avec les bords en celluloid et les volets coulissants en carton recouvert de tissu. Ils mesurent 130 x 43 x 1,9 cm (51 po x 17 po x ¾ po). Il y a trois fronts sur l'appareil, permettant un ajustement en montée et en descente de l'objectif d'environ 7,6 cm (3 po), les brides sur chacun étant dans une position différente. L'appareil se replie dans un espace relativement petit, et bien que si grand une fois installé, il peut être facilement manipulé. Il peut être, dès l'ouverture de l'étui de voyage, monté et prêt à l'emploi en une dizaine de minutes, ce qui en dit long sur sa simplicité de construction. L'étui de voyage dans lequel tout l'appareil est emballé mesure 140 x 86 x 43 cm (55 po x 34 po x 17 po).*

D. M. Mc Nicoll à T. G. Shaughnessy, 4 mai 1893.

*Notre voiture de photographe en charge de M. Henderson sera prête à démarrer dans quelques jours. Voulez-vous bien me donner si possible un laissez-passer pour son transport sur les trains de marchandises et de passagers. Je voudrais également une lettre aux différents surintendants les autorisant de temps en temps à offrir les*



Car 200 / 47 drawing by J. A. Shields, collection of the author.

*Dessin de la voiture de photographe No 200/47 par J. A. Shields, collection de l'auteur*

Shops to tri-compartment baggage and passenger car 1545 for use on the Atlantic Division. Modified again in 1906, it becomes baggage and smoking car No 1546. In 1926 while carrying the number 3132 it was sold to the Winnipeg Electric Company and its subsequent history is unrecorded.

*services d'un homme de section à M. Henderson s'il avait besoin d'une aide temporaire en rapport avec le mouvement de son grand appareil, etc.*

En janvier 1898, la voiture est convertie dans les ateliers Hochelaga en la voiture à bagages et de passagers à trois compartiments No 1545 pour une utilisation dans la division Atlantique. Modifiée à nouveau en 1906, elle devient la voiture à bagages et fumeurs No 1546. En 1926, alors qu'elle porte le numéro 3132, elle est vendue à la Winnipeg Electric Company et son histoire par la suite n'a pas été enregistrée.



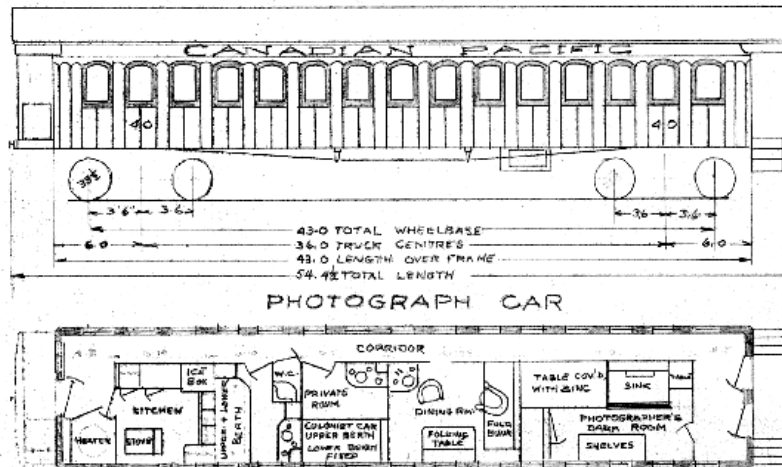
Oliver Buell's eastbound 'special' train, engine '354' with Photographers car 1 has stopped for its portrait on the wooden trestle over the Ottertail Creek in the summer of 1886. This part of the original main line, surveyed by Major Rogers, would be relocated in 1904 to avoid the heavy grades both ways over the Muskeg summit between Field and Ottertail, BC. University of Calgary Archives and Special Collections NS-414030

*Le train « spécial » d'Oliver Buell, locomotive 354 avec la voiture de photographe No 1, s'est arrêté pour son portrait sur le pont à chevalets en bois au-dessus du ruisseau Ottertail à l'été 1886. Cette partie de la ligne principale d'origine, relevée par le major Rogers, serait démenagée en 1904 pour éviter les fortes pentes dans les deux sens sur le sommet Muskeg entre Field et Ottertail, en Colombie-Britannique. Archives et collections spéciales de l'Université de Calgary NS-414030*

### The Fourth Photographers Car 48 / 40 / 35 / 55 (1898-1920)

A new photographer's car is modified in 1897 to replace car 200.

CP Photographers car 40 1899-1907, 35 in January 1907, and 55 (i) in 1911. As poor as it is, this is the only drawing found showing the layout of a photograph car. Folio from the collection of the author.



*Voiture de photographe du CP No 40 entre 1899 et 1907, puis No 35 en janvier 1907 et enfin No 55 (i) en 1911. Aussi médiocre soit-il, c'est le seul dessin trouvé montrant la vue de plan d'une voiture de photographe. Folio de la collection de l'auteur.*

### History of the Fourth Photographer car

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

Converted September 1890 to paymaster's car 216, then renumbered 43 c.1893. Withdrawn from pay service in April 1898 and altered at Vancouver, August 1898 to photographer's car 48, replacing withdrawn photographer car 47.

During August 1898 car 48 is used by Vancouver photographer William Vaux on his excursion through the Rocky Mountains.

Fitted up temporarily as a dynamometer car December 1898 it will be restored again to photographic use in the spring of 1899 and used during the summer by CPR photographer E. C. Clarke. Renumbered 40 in June 1900 it was again renumbered 35 at Montreal January 31, 1907. Interior arrangement altered and car renumbered 55 at CPR Angus Shops in Montreal May 16, 1911. Taken out of service March 1920 it was replaced by 'new' car 55 in May 1920. Finally it was converted to company service car 407718 at Angus May 1920 and retired from use at Smiths Falls, Ontario in May 1937.

Another Company photographer, working for the Engineering Department 1888-1915, and not with the photographic department, was Joseph William Heckman

### La quatrième voiture de photographe No 48/40/35/55 (1898-1920)

Une nouvelle voiture de photographe est modifiée en 1897 pour remplacer la voiture No 200.

### L'histoire de la quatrième voiture de photographe

À l'origine, il s'agit de la voiture de passagers de première classe No 7 du St. Lawrence & Ottawa (St L&O), qui aurait été construite en 1870 dans ses ateliers de Prescott, Ontario. Le chemin de fer St L&O est loué au Canadien Pacifique le 15 décembre 1881<sup>7</sup>, mais continue à fonctionner comme un chemin de fer distinct jusqu'en 1885. Le matériel roulant est transféré à l'inventaire du CP en avril 1885 et la voiture No 7 renumérotée CP No 216 cette année-là.

Convertie en septembre 1890 en la voiture de paie No 216, puis renumérotée No 43 en 1893. Retirée du service de la paie en avril 1898 et transformée à Vancouver en août 1898 en la voiture de photographe No 48, remplaçant la voiture de photographe No 47 retirée.

En août 1898, la voiture No 48 est utilisée par le photographe de Vancouver William Vaux pour son excursion à travers les montagnes Rocheuses.

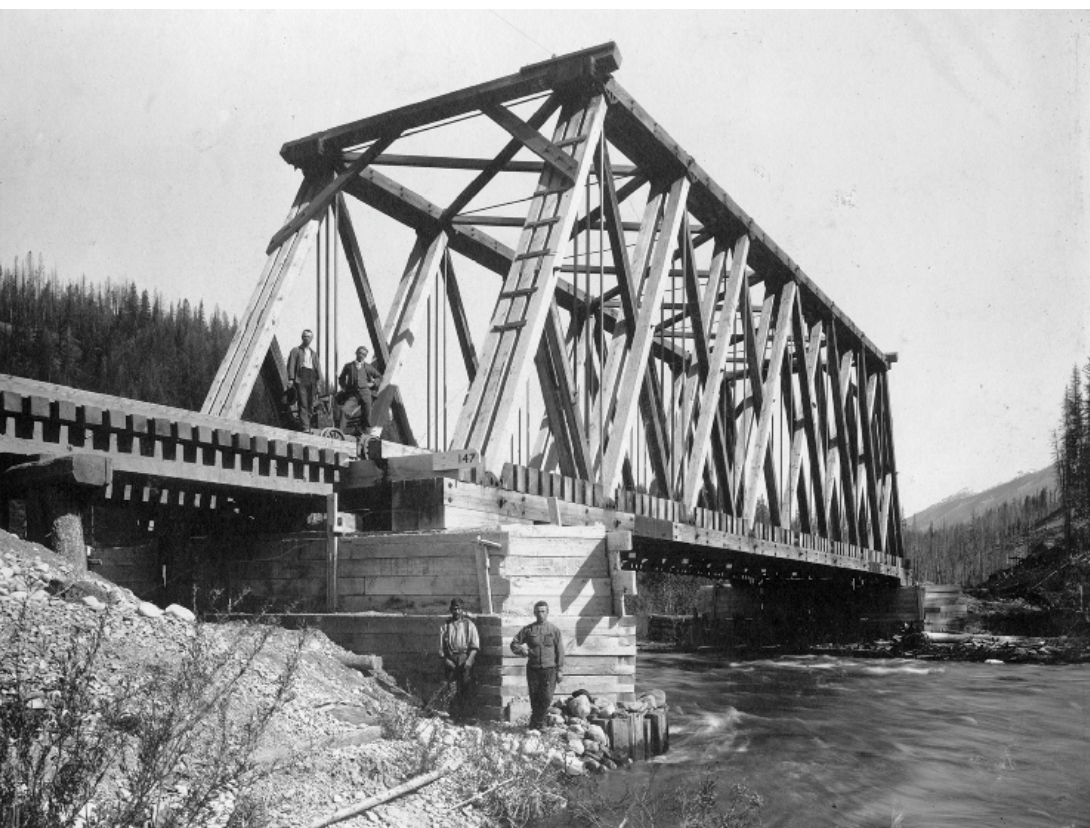
Aménagée temporairement comme une voiture dynamométrique en décembre 1898, elle sera de nouveau restaurée pour un usage photographique au printemps 1899 et utilisée pendant l'été par le photographe du C.P.E.C. Clarke. Rennumérotée No 40 en juin 1900, elle est de nouveau renumérotée No 35 à Montréal le 31 janvier 1907. Aménagement intérieur modifié et renumérotée No 55 aux ateliers Angus du CP à Montréal le 16 mai 1911. Mise hors service en mars 1920, elle est remplacée par une « nouvelle » voiture No 55 en mai 1920. Finalement, elle est convertie en voiture de service de la compagnie No 407718 à Angus en mai 1920 et mise hors service à Smiths Falls, Ontario en mai 1937.

<sup>7</sup> The leasing agreement was executed in September 1884. | *Le contrat de location a pris effet en septembre 1884.*



(1855-1937). He would use a velocipede or handcar for transportation and various stations for a darkroom between 1898 and 1915. Heckman would take some 4,900 photo images providing a record of CPR structures across the system. There is no known record of a photographer's car being made available for his use.

Joseph William Heckman (1855-1937) est un autre photographe de la compagnie, travaillant pour le département d'ingénierie entre 1888 et 1915, et non avec le département de photographie. Il utilisait un vélocipède ou une draine à bras pour le transport et diverses gares pour sa chambre noire entre 1898 et 1915. Heckman prendra quelque 4 900 images photographiques fournissant un enregistrement des structures du CP à travers l'entreprise. Il n'existe aucune trace connue de la mise à sa disposition de la voiture de photographe pour son usage.



This is one of the 4900 photographs made by William Heckman of CPR infrastructure between 1888 and 1915. This one is of the second crossing of Michel Creek, near Crowsnest, British Columbia taken on June 19, 1901. CRHA / ACHF Exporail Archives, William Heckman, Canadian Pacific Limited fonds P-170

*Il s'agit de l'une des 4 900 photographies prises par William Heckman des infrastructures du CP entre 1888 et 1915. Celle-ci est de la deuxième traversée du ruisseau Michel, près de Crowsnest, en Colombie-Britannique, prise le 19 juin 1901. Archives Exporail CRHA / ACHF, William Heckman, fonds Canadian Pacific Limited P-170*



No photographer's car can be found near this photo as CPR Company Photographer J.C. Bennett climbs on foot to the heights of the Canadian Rockies. University of Calgary Archives and Special Collections NA-5234-15

*Aucune voiture de photographe ne se trouve à proximité de cette photo alors que le photographe de la compagnie du CP J.C. Bennett grimpe à pied sur les hauteurs des Rocheuses canadiennes. Archives et collections spéciales de l'Université de Calgary NA-5234-15*

### The Fifth Photographers Car 55 (ii) (1920-1940)

#### History of Photographer car 55

The fifth and last Photographers car on Canadian Pacific was car 55 (ii).

It was converted from First Class day coach 91 at Angus Shops in Montreal under Equipment Order No 1733. Approval for conversion was given March 15, 1920 and the car was delivered complete May 5, 1920 at a cost of \$2,928.85. The car, 57 feet 2 inches long over frame, it weighted 75,000 lbs.

Car 91 was built as an unusual type of day coach having a large kitchen at one end of the car, a feature not common on First Class day coaches.

It was originally built by the Cobourg Car Works, (Crossen Car Works) in Cobourg, Ontario and delivered to Canadian Pacific July 30, 1890 as car CP 425, a First Class day coach with buffet compartment and attendants berth. It was one of four such day coaches ordered March 1890 for through service via 'The Short Line', between Montreal and Halifax over the newly completed CPR and connecting at Saint John, New Brunswick with the government owned Intercolonial Railway. One of four cars numbered 424-427, it provided 44 seats equipped with a buffet as no dining car was included over this new route. Hot meals were prepared in the buffet and were served to passengers at their seats. These cars were used on the Montreal-Halifax route until finally replaced by dining cars in 1895. Pushed out of that service, car 425 was assigned to Ottawa-Toronto trains 91 and 92 during August 1898.

The kitchens in this car series were enlarged in 1905, then the cars were merely re-classed as Café-coaches in 1907. The 1905 conversion to Café-coach saw the car numbers unchanged, but were renumbered in 1906 / 07, this car to 41 at Winnipeg on October 20, 1906. Sometime around 1908 the car was transferred from Western Lines back to Eastern Lines.

### La cinquième voiture de photographe No 55 (ii) (1920-1940)

#### L'histoire de la voiture de photographe No 55

La cinquième et dernière voiture de photographe du Canadien Pacifique fut la voiture No 55 (ii).

Elle a été convertie à partir de la voiture de passagers de première classe No 91 aux ateliers Angus à Montréal sous la commande d'équipement No 1733. L'approbation de la conversion a été donnée le 15 mars 1920 et la voiture a été livrée complète le 5 mai 1920 au coût de 2 928,85 \$. La voiture, d'une longueur de 17,42 m (57 pi 2 po) au-dessus du cadre, pesait 34 000 kg (75 000 lb).

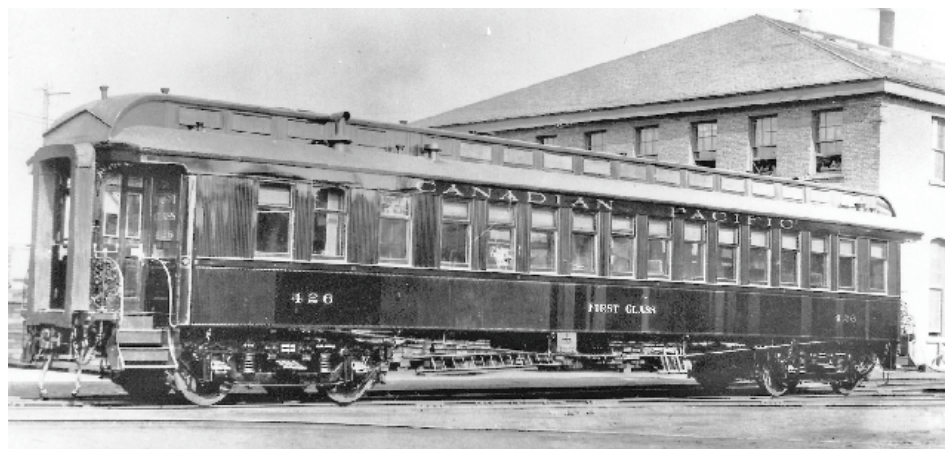
La voiture No 91 n'a pas été construite selon un type habituel de voiture de passagers, mais avec une grande cuisine à une extrémité, une caractéristique qui n'est pas courante pour les voitures de première classe.

Construite à l'origine par Cobourg Car Works (Crossen Car Works) à Cobourg, Ontario et livrée au Canadien Pacifique le 30 juillet 1890 sous le nom de voiture CP No 425, c'est une voiture de passagers de première classe avec buffet et compartiment couchette pour les préposés. C'était l'une des quatre voitures de ce type commandées en mars 1890 pour un service direct via « The Short Line », entre Montréal et Halifax sur le CP nouvellement achevée et rejoignant à Saint John, au Nouveau-Brunswick, le chemin de fer Intercolonial appartenant au gouvernement. Une des voitures numérotées 424 à 427, elle offrait 44 sièges et était équipée d'un buffet, car aucune voiture-restaurant n'était incluse sur ce nouvel itinéraire. Des repas chauds étaient préparés au buffet et servis aux passagers à leur place. Ces voitures ont été utilisées sur la route Montréal-Halifax jusqu'à ce qu'elles soient finalement remplacées par des voitures-restaurants en 1895. Exclue de ce service, la voiture No 425 est affectée aux trains Ottawa-Toronto 91 et 92 en août 1898.

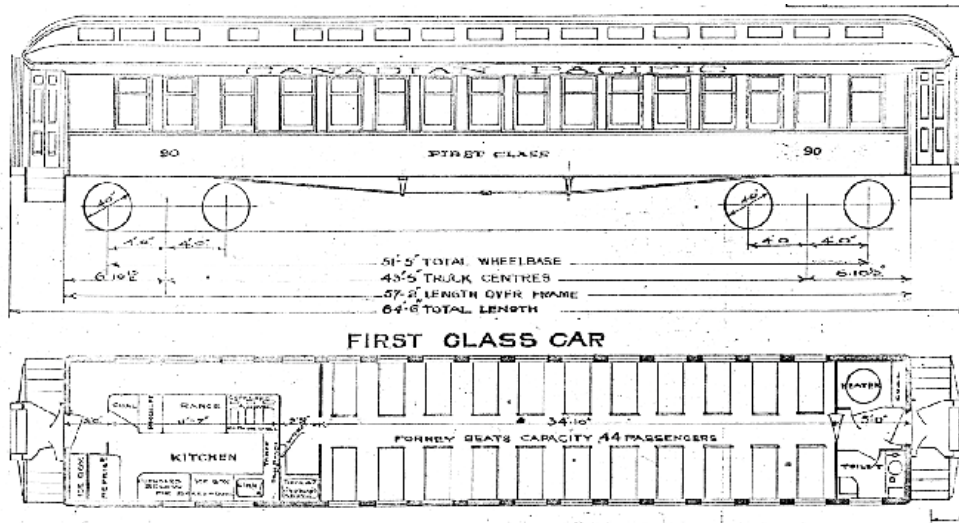
Les cuisines de cette série de voitures ont été agrandies en 1905, puis les voitures ont simplement été

This photo is of sister car 426, one of four cars (424-427) built in a series for use on 'The Short Line' between Montreal, Quebec and Halifax, Nova Scotia via Saint John, New Brunswick. CP Photo, Douglas R Phillips collection

*Cette photo est celle de la voiture sœur No 426, l'une des quatre voitures (Nos 424 à 427) construites dans une série pour une utilisation sur « The Short Line » entre Montréal, Québec et Halifax, Nouvelle-Écosse via Saint John, Nouveau-Brunswick. Photo CP, collection Douglas R. Phillips.*







Folio Plan of sister car '90' dated June 1905 showing the enlarged kitchen area. Folio drawing, Douglas R Phillips collection

*Plan folio de la voiture sœur No 90 datée de juin 1905 montrant l'agrandissement de la cuisine. Dessin de folio, collection Douglas R. Phillips.*



Photographer's car 55(ii) at Angus Shops, Montreal, May 1920. CP Photo collection of the author.

*Voiture de photographe No 55 (ii) aux ateliers Angus à Montréal, mai 1920. Photo du CP, collection de l'auteur.*

It is renumbered Café-coach 91 at Angus Shops, Montreal April 13, 1911. In May of 1916 the cars' exterior was changed from natural wood vanish to Tuscan red paint, the standard for passenger equipment from that time on.

Armand Lafreniere, J.C. Bennett's successor, would continue to expand the company's photographic services operations through the 1930's. By the early 1940's the photography department consisted of eleven rooms in Windsor station. This large and final expansion would eliminate the need for a photographer car and that era came to a close.

reclassées en voiture-café-coach en 1907. La conversion de 1905 en café-coach a vu les numéros de voiture inchangés, mais elles ont été renumérotées en 1906/07, cette voiture avec le No 41 à Winnipeg le 20 octobre 1906. Vers 1908, la voiture a été transférée des Western Lines aux Eastern Lines.

Elle est renumérotée café-coach No 91 aux ateliers Angus, à Montréal le 13 avril 1911. En mai 1916, l'extérieur des voitures passe du bois naturel à la peinture rouge toscan, la norme pour l'équipement des passagers à partir de ce moment-là.

Armand Lafrenière, le successeur de J. C. Bennett, continuera d'étendre les activités des services photographiques de la compagnie dans les années 1930. Au début des années 1940, le département de photographie comprenait onze pièces dans la gare Windsor. Cette grande et dernière expansion éliminait le besoin d'une voiture de photographe et cette époque prenait donc fin.

Retirée le 26 février 1940 et mise au rebut dans les ateliers Angus de Montréal, ce sera la dernière voiture de photographe du CP. Les photographes de l'entreprise utiliseront désormais des cabooses (fourgons de queue) après cette date, si nécessaire.

### 1940-1980

Après le retrait de la voiture No 55 en 1940, aucune voiture de photographe ne sera plus utilisée sur le Canadien Pacifique, mais les photographes de la compagnie pendant cette période utiliseront parfois une caboose non affectée à cette fin lorsque nécessaire.

### Photographes spéciaux de la compagnie :

1939-1979 - Nickolas Morant - Poursuite de la consultation pendant plusieurs années après la retraite.

1980 -2009 - Rick Robinson - Dernier photographe



There are few pictures of the CPR's photographer cars and fewer photos of the car interiors. This view is of the inside of car number 55 and is undated, but most likely taken shortly after the car was converted at Angus Shops in Montreal and delivered May 5, 1920. In the right foreground is Company official photographer James C. Bennett. Bennett was in this position from 1902 to 1932, when he retired. In the background is one of his assistants trimming prints. The car's interior retains some of its original woodwork showing panel wood on the left. Behind this wall was the Baker heater. At the opposite end of the coach was a kitchen. There was also a bedroom with upper and lower berths and a dark room. Black and white negatives can be seen drying from the ceiling. Bennett's replacement Armand Lafreniere would continue to use the car until 1939. CP Photo, Collection of David L. Jones.



*Il y a peu de photos des voitures de photographe du CP et encore moins de photos de l'intérieur des voitures. Cette vue de l'intérieur de la voiture numéro No 55 n'est pas datée, mais a très probablement été prise peu de temps après la conversion de la voiture aux ateliers Angus à Montréal et sa livraison le 5 mai 1920. Au premier plan à droite se trouve le photographe officiel de la société James C. Bennett. Bennett occupera ce poste de 1902 à 1932, année où il prend sa retraite. En arrière-plan se trouve un de ses aides à la découpe des imprimés. L'intérieur de la voiture conserve une partie de ses boiseries d'origine sur la gauche. Derrière ce mur se trouvait le radiateur Baker. À l'extrémité opposée de la voiture se trouvait une cuisine. Il y avait aussi une chambre avec des couchettes supérieures et inférieures et une chambre noire. On peut voir des négatifs en noir et blanc sécher près du plafond. Le remplaçant de Bennett, Armand Lafrenière, continuera à utiliser la voiture jusqu'en 1939. Photo CP, collection de David L. Jones.*

Retired February 26/1940 and scrapped at Angus Shops, Montreal, it will be the last CPR photographer's car. Company photographers would use cabooses after this date, on an if and when required basis.

#### 1940-1980

After the retirement of car 55 in 1940 there were no photographer's cars used on Canadian Pacific, however the Company's photographer(s) during this time would sometimes use an unassigned caboose for such purpose when required.

#### The Company's Special Photographers.

1939-1979 – Nickolas Morant – Continued consultation for a number of years after retirement.

1980 -2009 – Rick Robinson – Last full time Company photographer.

à plein temps de l'entreprise.

Les autres photographes du CP de 1970 à 2005 étaient : Arnold Harrington, Morris Quinn, Cecil Halsey et Robert « Bob » Kennell, tous de Montréal. Bob Kennell fermera les archives du CP à la gare de Windsor en 2012.

#### Autres photographes de l'Ouest canadien :

Voici quelques-uns des autres photographes de l'Ouest canadien du XIXe siècle et du début du XXe siècle qui ont pris des photos des chemins de fer du CP dans l'Ouest :

Byron Harmon -  
Harry Pollard -  
Alex J. Ross -  
Frederick Steele

Banff  
Edmonton.  
Photographe au 'Last Spike' -  
trois photos – Calgary  
(pour la Steele & Co) – Winnipeg

Other CPR photographers in the 1970 to 2005 period were: Arnold Harrington, Morris Quinn, Cecil Halsey and Robert 'Bob' Kennell, all of Montreal. Bob Kennell would close out the CPR Archives in Windsor station in 2012.

### Other Western Canadian Photographers

Just a few of other Western Canadian Photographers of the 19th Century and early 20th Century who took photos of CPR railway views in the West were as follows:

Byron Harmon - Banff.  
 Harry Pollard - Edmonton.  
 Alex J. Ross - Photographer at 'Last Spike' - three photos - Calgary.  
 Frederick Steele (for Steele & Co) - Winnipeg.  
 Harry T. Devine - Photographed the first train into Vancouver May 23-1887.  
 W. Hanson Boorne - Calgary. (Boorne & May Photographers)

A. B. Thom  
 Sydney A. Smyth  
 Fred Bingham  
 Cyril Littlebury - Calgary and later Vancouver.  
 Ernest Brown - Edmonton  
 H. J. Green  
 Stephen J. Thompson  
 Richard Maynard  
 The Bailey Bros. - Calgary & Vancouver.  
 Edward Brooks  
 Nornan Caple - Vancouver.  
 Richard Trueman - Vancouver

As well as 'Photographer unknown' - Unfortunately many photographs published and saved in museum archives do not credit the photographer and their names are now lost to history.

Harry T. Devine - Photographia le premier train à Vancouver, le 23 mai 1887  
 W. Hanson Boorne - Calgary. (Boorne & May Photographers)  
 A. B. Thom  
 Sydney A. Smyth  
 Fred Bingham  
 Cyril Littlebury - Calgary et par la suite Vancouver  
 Ernest Brown - Edmonton  
 H. J. Green  
 Stephen J. Thompson  
 Richard Maynard  
 The Bailey Bros. - Calgary & Vancouver  
 Edward Brooks  
 Nornan Caple - Vancouver  
 Richard Trueman - Vancouver

Et aussi la mention « Photographe inconnu » - Malheureusement, de nombreuses photographies publiées et sauvegardées dans les archives de musées ne mentionnent pas le photographe et leurs noms sont désormais perdus dans l'histoire.



A CPR 'Special' pauses for its portrait at the upper (No 1) safety switch while descending the 'Big Hill' one mile west of Wapta Lake, BC in the summer of 1887. The train, behind engine 315 consists of photographer's car 1, occupied by the Montreal photographers William McFarlane Notman and his brother George, and Eastern Division (Montreal) general superintendent's car 76, on loan to the Honourable Thomas White, Minister of the Interior in Ottawa. He was traveling with his family, seen on 315s pilot beam, to the West Coast. William Notman & Son, CRHA / ACHF Exporail Archives, Canadian Pacific Limited fonds P-170, NS 25740

*Un CP « spécial » s'arrête pour son portrait à l'aiguillage supérieur de sécurité (No 1) en descendant la « grande colline -Big Hill » à un mille à l'ouest de Wapta Lake, en Colombie-Britannique à l'été 1887. Le train, derrière la locomotive No 315, se compose de la voiture de photographe No 1 occupée par les photographes montréalais William McFarlane Notman et son frère George, et de la voiture No 76 du surintendant général de la Division de l'Est (Montréal), prêtée à l'honorable Thomas White, ministre de l'Intérieur à Ottawa. Il voyageait, vers la côte ouest, avec sa famille vue sur la traverse à l'avant du cadre de la No 315. William Notman & Son, Archives Exporail CRHA / ACHF, fonds Canadian Pacific Limited, P-170, NS 25740*



## Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

January - February / Janvier - Février

2020 Digital Photo Review / Revue de photos numériques 2020

Translation / Traduction: Gilles Lazure

Despite the lockdowns and challenges imposed on all of us because of the Covid-19 pandemic, our faithful contributors were trackside in 2020, with cameras at the ready. The hardest part of my job at this time of the year is choosing the images that 'make the cut'. This year we had over seventy submissions, which we had to reduce to considerably less than half that number. What a nice problem to have!

Thanks to all of our contributors for your imaginative and creative photography of Canada's ever evolving railway scene. I hope you are all well and that 2021 will be a better year for all of us. Except for the cover shots, within this photo gallery the images are arranged geographically from east to west across Canada.

Malgré les confinements et les défis qui nous ont été imposés à tous à cause de la pandémie de la Covid-19, nos fidèles collaborateurs ont longé les voies en 2020, avec leurs appareils de photographie prêts à servir. La partie la plus difficile de mon travail en ce temps-ci de l'année est de choisir les photos qui vont être publiées. Cette année, plus de soixante-dix photos nous ont été proposées et nous avons dû réduire leur nombre à bien en bas de la moitié. Un agréable problème à avoir!

Merci à tous nos contributeurs pour leur imaginative et créative photographie du milieu ferroviaire toujours changeant du Canada. Nous espérons que vous vous portez bien et que 2021 sera une meilleure année pour nous tous. Mises à part celles des pages couvertures, les photos dans la galerie qui suit sont en ordre de localités, de l'est vers l'ouest à travers le Canada.



Things are not always what they seem. This shot of BC Rail ET44AC 3115 painted 'heritage' is not on Canada's west coast. What we see is CN intermodal train 120 arriving at Rockingham, Nova Scotia at 1300 on Tuesday November 17, 2020. The adjacent Halifax Fairview Container terminal appears in the background. Bill Linley

*Les choses ne sont pas toujours ce qu'elles paraissent être. Cette photo de la 3115 du CN, un modèle ET44AC dans une livrée « héritage » de BC Rail n'est pas de la côte ouest du Canada. Ce que nous voyons est le train intermodal numéro 120 du CN arrivant à Rockingham, Nouvelle-Écosse, à 13 h, le mardi 17 novembre 2020. Le terminal de conteneurs Halifax Fairview apparaît à l'arrière-plan. Bill Linley*





GP9's in 2020! Canadian railways got real value out of Dick Dilworth's ugly duckling' General Motors General Purpose (GP) road switcher diesel locomotive concept. By 1960 the so-called 'Geep' revolutionised and completed the dieselization of Canada's railways with Canadian made GP7's and GP9's built at London, Ontario's General Motors Diesel plant. In the eighties, both CN and CP rebuilt most of their Geep fleets in both road and yard service variations. Many still survive such as CN 4135 and 4115 seen here at Bedford, Nova Scotia in 2020. Marilyn Linley

*Des GP9 en 2020! Les chemins de fer canadiens ont tiré bon parti du concept de locomotive de manœuvre sur voie principale à tout usage aux formes mal aimées, le concept « GP (General Purpose) » inventé par Dick Dilworth de la General Motors. Au cours des années 1960, les locomotives des modèles GP7 et GP9 surnommées « Geep » et construites à l'usine de London, Ontario, de la General Motors Diesel, révolutionnèrent et complétèrent la diésélisation des chemins de fer canadiens. Durant les années 1980, le CN et le CP reconstruisirent tous deux la plus grande partie de leurs flottes de « Geeps » en des modèles variés et pour voie principale et pour service de triage. Plusieurs survivent encore comme la 4135 et la 4115 du CN vues ici à Bedford, Nouvelle-Écosse, en 2020. Marilyn Linley*

The Central Maine and Quebec never failed to surprise the rail-enthusiast community including the fact that CM&Q lines in Quebec and Maine are now Canadian Pacific property once again. Before the transition, CM&Q Plow Extra 3816 North is headed for Farnham at Sutton, Quebec on February 9, 2020. Rich Deuso.

*Le Central Maine & Quebec n'a jamais cessé de surprendre les membres de la communauté des passionnés des trains sans omettre le fait que ses voies au Québec et dans le Maine appartiennent de nouveau au Canadien Pacifique. Le 9 février 2020, avant ce changement, l'Extra de déblaiement de neige 3816 Nord du CM & Q, pris à Sutton, Québec, se dirige vers Farnham. Rich Deuso*





One of the motive power anomalies on the CM&Q was that carrier's acquisition of ten CPR 9000 series SD40-2F's, often referred to by railfans as 'Red Barns'. Once they arrived on the CM&Q property, all were painted in a very attractive blue and grey paint scheme except for 9017 which was turned out in the Bangor and Aroostook red, black and grey colours. It is seen here at Farnham and Aroostook leading CPR train 250 on June 24, 2020. Bonne fete St.Jean Baptiste! Ken Goslett

*Une des curiosités dans le parc de force motrice du CM & Q a été l'acquisition par ce transporteur de dix locomotives SD40-2F de la série 9000 du CP, auxquelles les passionnés de trains réfèrent souvent sous le terme anglais « Red Barns », littéralement « Granges rouges ». Une fois arrivées sur le territoire du CM & Q, elles furent toutes repeintes dans une livrée bleu et gris très attrayante à l'exception de la 9017 qui, elle, reçut la livrée rouge, noir et gris du Bangor & Aroostook. Cette dernière est observée ici à Farnham, Québec, en tête du train numéro 250 du CP, le 24 juin 2020. Bonne Saint-Jean-Baptiste! Ken Goslett*

The CPR takeover of the CM&Q occurred on June 3, 2020 and the 9000 series SD40-2F's came back on the CPR diesel roster. On Sunday June 14, 2020, CMQ 9010 West, train 251 of June 12th, is parked adjacent to CP 9835 West, train 251 of June 13th, at Bromont, Quebec. Both trains are waiting crews to move them to Farnham and Montreal. Ken Goslett

*La prise de contrôle du CM & Q par le CP eut lieu le 3 juin 2020 et ses SD40-2F furent de nouveau inscrites sur le tableau de service du CP. Dimanche 14 juin 2020, le train 9010 Ouest, le train numéro 251 du 12 juin du CM & Q, est stationné à côté du train 9835 Ouest, le train no 251 du 13 juin du CP, à Bromont, Québec. Les deux trains attendent les équipages qui les conduiront respectivement à Farnham et à Montréal. Ken Goslett*







More Barns. When the CMQ 9000's came back into the CPR fold, they quickly became dispersed within the CPR system, often as work train power. On October 24, 2020, CMQ 9011 and a mate are handling a welded rail train eastward on the CPR Westmount Subdivision at Montreal West, Quebec. Ken Goslett

*Encore des « Granges ». Lorsque les locomotives de la série 9000 du CM & Q revinrent dans le giron du CP, elles furent rapidement dispersées à travers le réseau de la compagnie, souvent en tant que force motrice de trains d'entretien. Le 24 octobre dernier, la 9011 du CM & Q et une compagne tractent un convoi de rails soudés en direction est sur la subdivision Westmount du CP, à Montréal-Ouest, Québec. Ken Goslett*

This time it's 'barns' on ballast! CMQ 9017 and 9011 have a Herzog ballast train northbound on the massive St. Lawrence River bridge between Lasalle, Quebec and Seaway Tower on the CPR Adirondack Subdivision. The date is September 3, 2020 and the ballast cars originated on the Vermont Railway. They were lifted by CMQ 9017 North at Whitehall, New York on the former D&H Railway. Michael Berry

*Cette fois, ce sont des « Granges » avec ballast! Les 9017 et 9011 tractent un train de wagons de ballast de la compagnie Herzog sur le très solide pont au-dessus du fleuve Saint-Laurent entre LaSalle, Québec, et la tour de la Voie maritime du Saint-Laurent sur la subdivision Adirondack du CP. La date est le 3 septembre 2020 et les wagons de ballast proviennent du Vermont Railway. Ils furent accouplés au train 9017 Nord du CM & Q, à Whitehall, New York, sur les rails de l'ancien Delaware & Hudson (D&H). Michael Berry*







The ever itinerant and active Ken Goslett did his first extended railfan chase on the former CM&Q lines east of Montreal on November 9, 2020. On that date, train 251, CP 8158 West with 95 cars crosses Silver Lake on the trestle made famous by legions of photographers at Eastman, Quebec. Ken Goslett

*Toujours ambulante et actif, Ken Goslett fit sa première grande chasse aux photos le long des voies de l'ancien CM & Q, à l'est de Montréal, le 9 novembre 2020. Ce jour-là, le train 8158 Ouest, le train no 251 du CP à l'indicateur, traverse le lac d'Argent, à Eastman, sur le pont sur chevalets rendu célèbre par des légions de photographes. Ken Goslett*

Timing is everything! A sliver of sweet late afternoon light peeks through the heavy cloud cover illuminating CP train 251 crossing the massive Lachine canal swing bridge at DuCanal near Lasalle, Quebec on November 14, 2020. Train 251's consist includes ex CPR SD40-2F 9020. When built, this swing bridge was the longest in the world, it is now fixed-in-place. Ken Goslett

*C'est le synchronisme qui compte! Au crépuscule du 14 novembre 2020, un rayon de lumière tamisée de fin d'après-midi perce l'épaisse couche de nuages pour éclairer le train no 251 du CP traversant le canal Lachine sur l'imposant pont tournant près de la rue du Canal, à LaSalle. Le train inclut la SD40-2F 9020 ex-CP du CM & Q. Lorsqu'il fut construit, ce pont était le plus long pont tournant au monde; il est maintenant verrouillé en place. Ken Goslett*





Headed for retirement. It is hard to fathom that the CN 2400 series General Electric Dash 8-40CM locomotives are almost forty years old. Yet they are and scenes like CN 2449 West at Coteau East, Quebec on February 8, 2020 will soon be a memory. If only to demonstrate the Canadian 'Draper Taper' carbody concept developed by CN, one of these distinctive units should be preserved. Ken Goslett

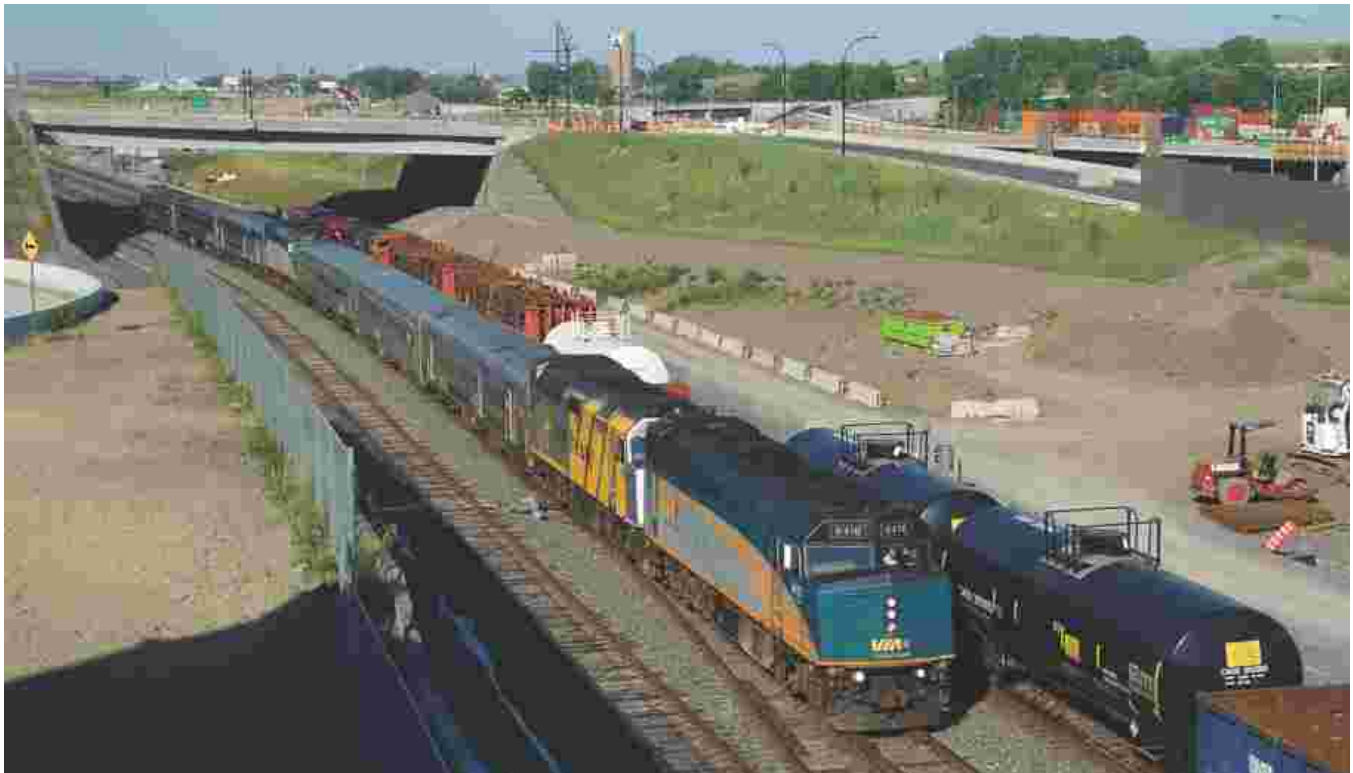
*En route vers la retraite. Il est difficile de reconnaître que la série 2400 des locomotives General Electric modèle Dash 8-40 du CN ont presque quarante ans. Mais c'est un fait et des scènes telles que celle-ci du train 2449 Ouest du CN à Coteau-Est, le 8 février 2020, ne seront plus bientôt qu'un souvenir. Un exemplaire de ces unités inusitées devrait être préservé, ne serait-ce que pour perpétuer le style de carrosserie « Draper Taper » uniquement canadien institué par le CN. Ken Goslett*

In August 2020, a crippling strike by dockworkers halted all intermodal traffic in and out of the Port of Montreal. Shipping lines diverted Montreal container traffic to Halifax and to a lesser degree, Saint John, NB. CN handled as much of this traffic as possible between Montreal and Halifax quickly overwhelming Montreal's Taschereau Yard intermodal terminal. CN then struck a deal with CSX Transportation to utilize the newly defunct (by CSX) Valleyfield, Quebec intermodal yard. Container loads and empties were shuttled between Valleyfield and Montreal on a daily train 567 like CN 2653 East headed for Taschereau Yard on September 17, 2020. Ken Goslett

*En août 2020, une grève générale des débardeurs a interrompu tout le trafic intermodal vers le (et du) port de Montréal. Les transporteurs redirigèrent le flot de conteneurs vers Halifax, et dans une plus faible proportion, vers Saint John, Nouveau-Brunswick. Le CN prit en charge la plus grande portion du trafic entre Montréal et Halifax, engorgeant ainsi rapidement son terminal intermodal à la cour Taschereau de Montréal. La compagnie conclut alors promptement une entente avec CSX Transportation pour se servir de la cour intermodale récemment abandonnée par la CSX à Valleyfield, Québec. Les conteneurs pleins et vides furent transférés entre Montréal et Valleyfield par le train quotidien no 567 du CN tel que le 2653 Est se dirigeant vers la cour Taschereau, le 17 septembre 2020. Ken Goslett*







Since the start of the Covid-19 pandemic, the VIA Rail service between Montreal, Senneterre and Jonquiere in northern Quebec has operated only once a week. In a late summer 2020 view, VIA F40PH-3 6418 leads the combined trains 601/603 westbound at Turcot West, Quebec alongside CN local freight 527. Michael Berry

*Depuis le début de la pandémie de la Covid-19, le service de VIA Rail entre Montréal, Senneterre et Jonquière dans le nord du Québec n'a été exploité qu'une fois par semaine. Sur cette photo prise tard en été 2020, la F40PH-3 6418 de VIA est à la tête des trains combinés nos 601 et 603 vers l'ouest à Turcot Ouest, croisant le train de marchandises local no 527 du CN. Michael Berry*

It is late summer 2020 and CPR train 143 has SD70ACU 7013 decorated in the maroon and grey 'script' version of the 'heritage' paint scheme leading at Cedar Park, Quebec on the CPR Vaudreuil Subdivision. Trailing unit 7023 sports the paint scheme commemorating the RCAF Veterans. Michael Berry

*L'été 2020 est fort avancé alors que la SD70ACU 7013 du CP, peinte à la livrée « héritage » rouge foncé et grise au lettrage cursif, est en tête du train no 143 à Cedar Park, Québec, sur la subdivision Vaudreuil de la compagnie. L'unité qui suit exhibe la livrée commémorant les vétérans des Forces aériennes canadiennes. Michael Berry*







CNR SW1200RS 1382 is resplendent at Exporail's Barrington station on September 26, 2020 just before the second Covid-19 lockdown closed the museum to the public. Its donation by CN in 2014 was organised by former CN official Keith Heller who sponsored the repainting of 1382 into its as-delivered olive green and yellow paint scheme. Michael Berry.

*Le 26 septembre 2020, la SW1200RS 1382 ex-CNR est resplendissante devant la gare Barrington d'Exporail, tout juste avant que le deuxième confinement provoqué par la Covid-19 ferme les portes du musée aux visiteurs. Son don, en 2014, fut organisé par Keith Heller, un ancien dirigeant de la compagnie, qui commandita la nouvelle peinture de la 1382 aux couleurs vert olive et jaune qu'elle exhibait lors de sa livraison. Michael Berry*

CSX 3285 West is CN train 327 headed for Massena, NY via Huntingdon, Quebec on November 3, 2020. A small block of CSX intermodal traffic is on the head end of today's 327. Ken Goslett

*Le train CSX 3285 Ouest, photographié le 3 novembre 2020, est le train no 327 du CN à destination de Massena, New York, via Huntingdon, Québec. Un petit bloc de trafic intermodal de la CSX est groupé à l'avant du train no 327 de ce jour-là. Ken Goslett*





Early in 2020, protestors blocked CN's Montreal-Toronto main line near Marysville, Ontario halting VIA Rail and CN traffic. Detour trains used alternate routings to avoid these blockades. One such train, F328 led by CP 8071, an AC4400CNM, passes at Ville St. Pierre, Quebec on the CN Montreal Subdivision on February 28, 2020. Train F328 is actually a CPR train bound for the former D&H at Rouses Point, New York. Ken Goslett

*Au début de 2020, des protestataires bloquent les voies principales du CN entre Montréal et Toronto près de Marysville, Ontario, interrompant la circulation des trains du CN et de VIA Rail. Les trains détournés utilisèrent diverses autres voies pour contourner cet endroit. Un de ces trains, le no F328, tracté par la AC4400CNM 8071 du CP, passe à Saint-Pierre, Québec, sur la subdivision Montréal du CN, le 28 février 2020. Le train F328 est de fait un convoi du CP vers le réseau de l'ancien D & H, à Rouses Point, New York. Ken Goslett*

CN ET44AC 3115 displays its recent 'heritage' colours depicting the BC Rail 'hockey stick' paint scheme of yore. CN 3115 East is CN intermodal train 120 bound for Halifax leaving Montreal on November 16, 2020. Train 120 will arrive Halifax at 1300 November 17, 2020, exactly twenty-five years to the day since CN became a publicly traded private enterprise. Ken Goslett

*La ET44AC 3115 du CN exhibe sa récente livrée « héritage » en forme de bâton de hockey de BC Rail. Le train CN 3115 Est est le train intermodal no 120 à destination d'Halifax quittant Montréal le 16 novembre 2020. Le convoi va arriver à Halifax à 13 h le lendemain, exactement 25 ans au jour près depuis que le CN est devenu une entreprise privée avec actions traitées sur les marchés boursiers. Ken Goslett*







Quebec's Chemin de Fer Sartigan 644 is an ex BCR M420. It came to the Quebec carrier after a stint at the Ontario Southland Railway. On July 15, 2020, Sartigan 644 leads a three unit MLW diesel consist southward near Breakeyville, Quebec. The Sartigan operates between Scotts Jct. and the CN Yard at Joffre, Quebec. Ken Goslett

*La 644 de la Sartigan, une compagnie de chemin de fer québécoise, est une M420 ex-BC Rail. Elle est arrivée chez ce transporteur après un séjour à l'Ontario Southland Railway. Le 15 juillet 2020, en direction sud, elle est à la tête d'un attelage de trois diesels de fabrication MLW près de Breakeyville, Québec. La Sartigan opère entre Scotts Junction et la cour du CN à Joffre, Québec.*

A rare sighting. For years, the Iron Ore Company of Canada has operated an automated electric railway at Carol Lake, Newfoundland. After initially experimenting with General Electric 70 tonners, SW1200MG electric locomotives built by General Motors Diesel in London, Ontario have powered this unique railway since the sixties. New power is in the offing. IOC 520, BL14EDC built by Brookville Equipment Corporation, seen at Coteau, Quebec eastbound via Matane ferry to Carol Lake on October 24, 2020. Ken Goslett

*Une vision rare. Pendant des années, la compagnie Iron Ore of Canada (IOC) a exploité un chemin de fer automatisé à Carol Lake, au Labrador. Après un essai expérimental avec des locomotives General Electric du modèle « 70-ton », des locomotives électriques du modèle SW1200MG, construites par la General Motors Diesel, à London, Ontario, ont été la force motrice sur cet unique réseau depuis les années 1960. Des locomotives neuves sont à prendre la relève. Le 24 octobre 2020, la 520 de la IOC, un modèle BL14EDC construit par la corporation Brookville Equipment, est aperçue à Coteau, Québec, vers l'est et Carol Lake via le traversier à Matane. Ken Goslett*





Canadian Rail Co-Editor Douglas N.W. Smith resides in the storied Canadian railway town of Brockville, Ontario. On a pre-Covid-19 and wintry February 6, 2020, VIA Rail Canada train 62 arrives in Brockville bound for Ottawa. The imposing edifice in the background once housed the still extant Jon's Restaurant (across the tracks these days) and other enterprises frequented by railroaders back in the days when Brockville was a CNR crew change point and a CPR turnaround location for crews from Smiths Falls, Ontario. Douglas N.W. Smith

*Douglas N.W. Smith, le coéditeur de Rail canadien, demeure à Brockville, Ontario, une agglomération réputée dans le milieu ferroviaire canadien. Par un 6 février 2020 hivernal d'avant la Covid-19, le train numéro 62 de VIA Rail y arrive, en route vers Ottawa. L'imposant édifice à l'arrière-plan a déjà été le site du restaurant Jon's (maintenant de l'autre côté des voies) et celui d'autres entreprises fréquentées par les cheminots à l'époque à laquelle la ville était un point de changement d'équipages du CN et le lieu où ceux du CP rebroussaient chemin. Douglas N.W. Smith*

Traction and light rail systems are important components of the Canadian railway scene both past and present. Encouraging are the installations of new streetcar and LRT systems in urban centres across Canada well into the second decade of the 21st century. On January 24, 2020, TTC 1603, the last Bombardier Flexity streetcar of the current order for these vehicles poses with staff at the storied Hillcrest Shops of the Toronto Transit Commission. Mike Filey

*Les réseaux de tramways et de chemin de fer légers sont des éléments importants de la scène ferroviaire canadienne autant d'autrefois que de nos jours. Il est encourageant de voir de telles nouvelles installations dans les agglomérations urbaines à travers le Canada et ce alors qu'approche la fin de la deuxième décennie du 21e siècle. Le 24 janvier 2020, le 4603 de la TTC, le dernier de la commande de tramways Flexity de Bombardier, pose avec du personnel aux réputés ateliers Hillcrest de la Toronto Transit Commission (TTC). Mike Filey*





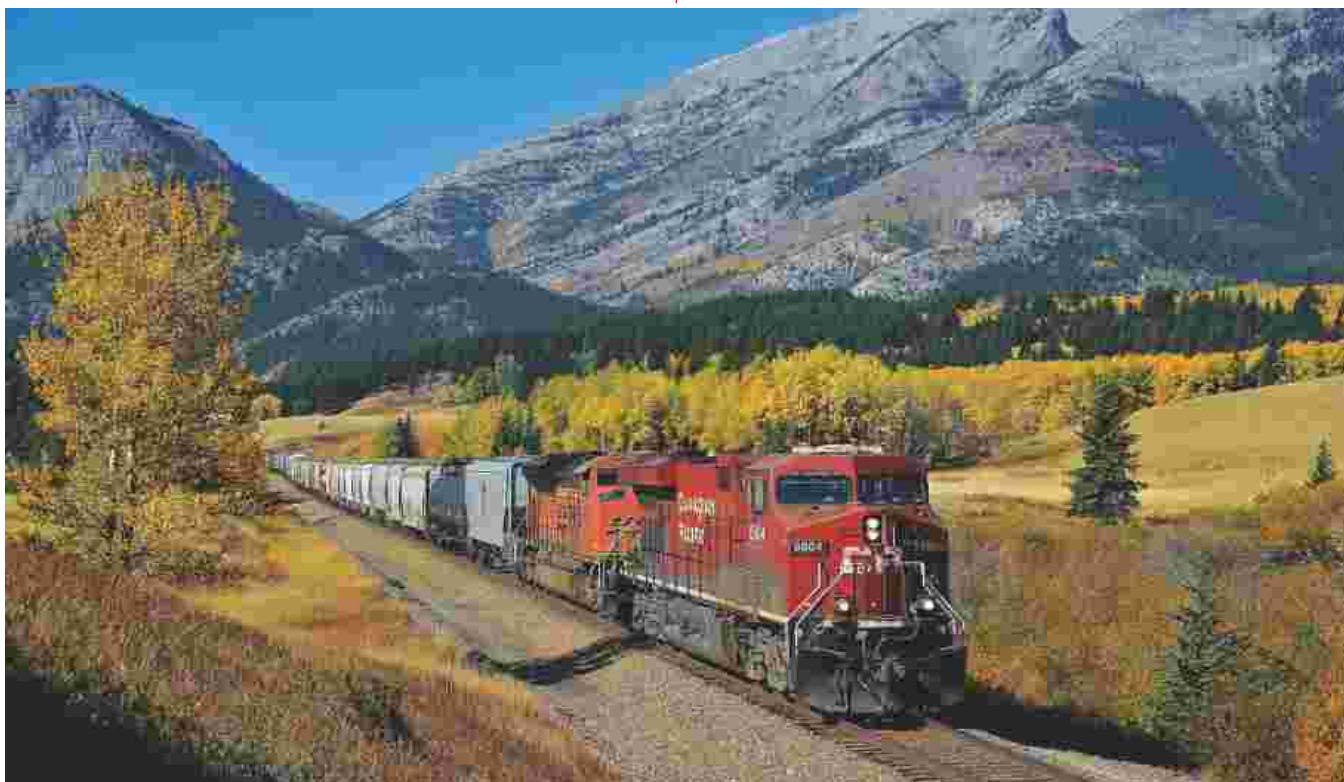


CPR's Royal Canadian Pacific is one of the great living links to Canada's historic railway past. F units decorated in two versions of the maroon and grey paint schemes are powering a lengthy maroon, mostly heavyweight passenger train eastbound at mile 21 of the CPR Crowsnest Subdivision just east of Pearce, Alberta on August 25, 2020. Jason Sailer

*Le train Royal Canadian Pacific du CP est l'un des grands liens au passé historique des chemins de fer canadiens. Le 25 août 2020, des unités de modèle F, exhibant les deux versions de la livrée rouge foncé et grise, tractent un long convoi de voitures rouge foncé, la plupart de modèle lourd à douze roues, en direction est à la borne milliaire 21 de la subdivision Crowsnest du CP, tout juste à l'est de Pearce, Alberta. Jason Sailer*

At the other end of the CPR Crowsnest Subdivision, on October 3, 2020, Kevin Dunk found CP 8804 on a westbound manifest freight at Sentinel, Alberta. The legendary CPR division point town of Crowsnest is six miles ahead on a beautiful fall afternoon in the mountains. Kevin Dunk

*Le 3 octobre 2020, à l'autre extrémité de la subdivision Crowsnest du CP, Kevin Dunk a aperçu la 8804 du CP sur un convoi de marchandises à l'indicateur en direction ouest, à Sentinel, Alberta. Crowsnest, la ville du point de division légendaire, est à 9,7 kilomètres plus loin par ce bel après-midi d'automne dans les montagnes. Kevin Dunk*





CN 3069 is the Wisconsin Central painted 'heritage' unit and is at Kamloops Junction, BC with a westbound stack train on November 27, 2020. CN 3069 is a GE ET44AC built in 2016. Russ Grycan

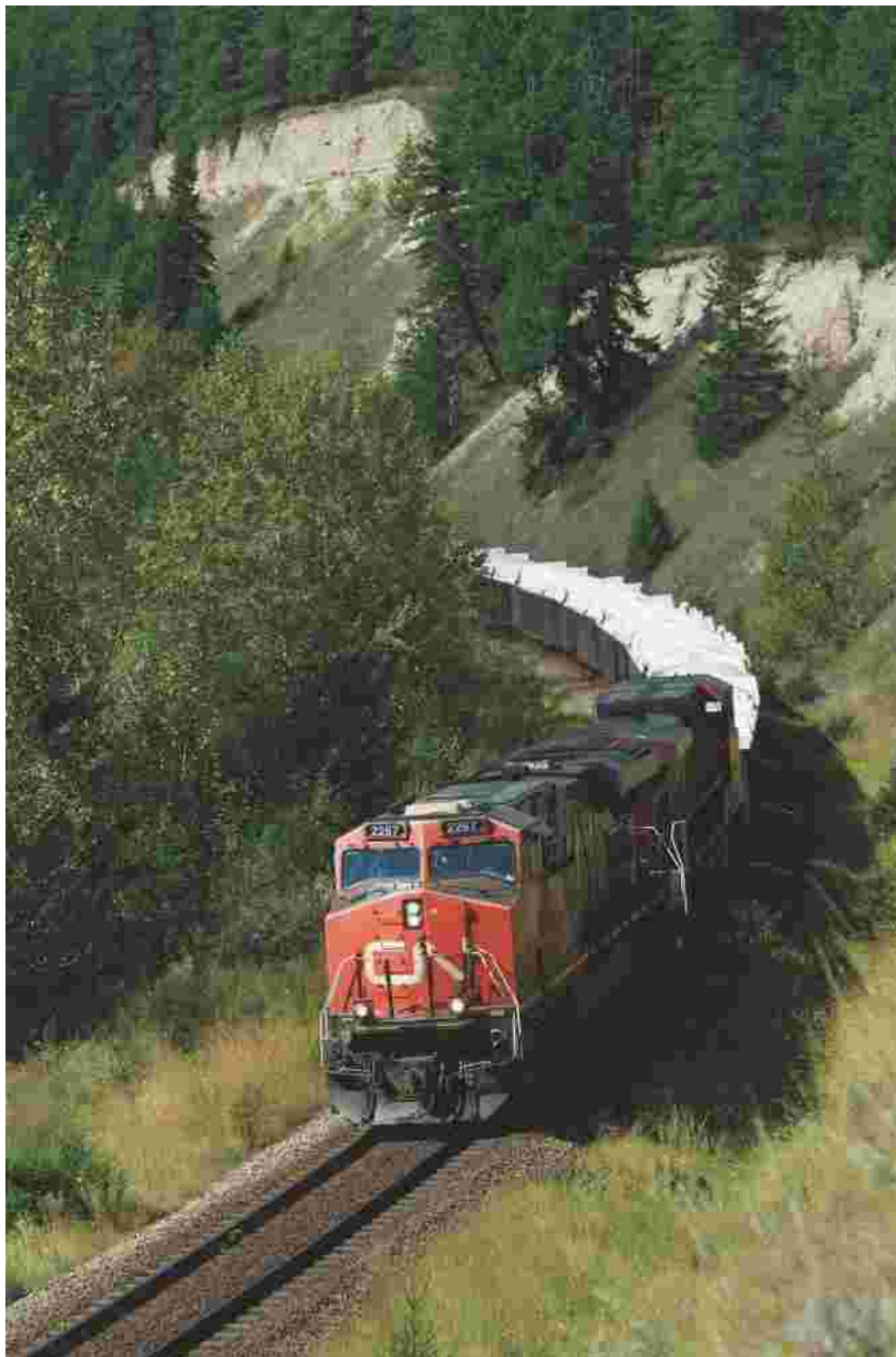
*La 3069 est l'unité du CN peinte à la livrée « héritage » du Wisconsin Central; le 27 novembre 2020, elle est à Kamloops Jct, Colombie-Britannique, avec un convoi de wagons porte-conteneurs à deux niveaux de chargement, en direction ouest. Cette locomotive est un modèle ET44AC construit par la General Electric en 2016. Russ Grycan*

Further along on July 20, 2020, Russ Grycan captured CP 7019 West with a Vancouver bound grain train at Savona, BC on the CPR Thompson Subdivision. The upper Thompson country is a beautiful setting for the retro-painted CPR 7019. Russ Grycan

*Le 20 juillet 2020, un peu plus loin, à Savona, Colombie-Britannique, Russ Grycan avait photographié le convoi de céréales CP 7019 Ouest à destination de Vancouver, sur la subdivision Thompson de la compagnie. La partie nord du comté Thompson est un superbe environnement pour la 7019 du CP à la livrée « héritage ». Russ Grycan*







Great friend from my Northern Alberta Railways days, Richard Yaremko provided this September 2020 view of CN 2267 East near Vavenby on the Clearwater Subdivision with train 354. Train 354 is a Vancouver - Prince George service which incredibly, operates east then northwest to handle ore concentrate from the Gibraltar mine located on the former BCR main line. The mid part of the BCR main line is closed and railbanked, necessitating the circuitous detour move. Richard Yaremko

*Richard Yaremko, un grand copain du temps de mes jours au Northern Alberta Railway, m'a procuré cette photo du train 2267 Est, le train no 354 du CN, pris en septembre dernier près de Vavenby, Colombie-Britannique, sur la subdivision Clearwater. Ce train est un service Vancouver-Prince George qui, de manière incroyable, roule vers l'est puis vers le nord-ouest pour transporter du fer concentré de la mine Gibraltar localisée sur l'ancienne voie principale de BC Rail. La portion centrale de cette voie est fermée à la circulation, mais conservée pour réutilisation éventuelle, ce qui rend nécessaire le trajet indirect. Richard Yaremko*

# "Steam engines have a soul" – Harry Home, former CN engineer and 6060 guardian

## « Les locomotives à vapeur ont une âme » – Harry Home, autrefois mécanicien au CN et gardien de la 6060

By / Par Jason Sailer

French Version / Version française : Gilles Lazure

### Rocky Mountain Rail Society

Harry Home passed away suddenly on March 20, 2020 – he spent 49 years employed by Canadian National Railways, starting on July 20, 1949, in Boston Bar, British Columbia. He retired as a locomotive engineer in 1995. Home was instrumental in 1960 in having the CN 6060 Mountain Type U-1-f locomotive displayed in Jasper, Alberta, when it was retired from active service. He would be 6060's primary guardian and advocate. He would also go on to co-found the Rocky Mountain Rail Society, which would later take over ownership and operations of 6060. He is dearly missed in the Canadian railway community.

In summer 2020, preservation work took a major step forward with the first phase of work on 6060 since it was removed from service on the Alberta Prairie Railway (that runs passenger trains from Stettler to Big Valley, Alberta, on the former CN Stettler subdivision) in 2012. As Rocky Mountain Rail Society spokesperson Richard Graydon said "We realize in the current economic situation it will be difficult to complete the project, but we do hope that our project will provide jobs for Albertans and demonstrate our commitment to doing our part."

### The Back Story

Canadian National 6060 was one of twenty locomotives built by Montreal Locomotive Works (MLW) in 1944. It was a U-1-f design, based on the original U-1-a



### Rocky Mountain Rail Society

Harry Home est décédé subitement le 20 mars 2020 – il a passé 49 années à l'emploi des Chemins de fer nationaux du Canada, à partir du 20 juillet 1949 à Boston Bar, Colombie-Britannique. Il prit sa retraite en tant que mécanicien de locomotive en 1995. En 1960, il a fortement contribué à ce que la locomotive à vapeur de type Mountain 4-8-2 et de la classe U-1-f numéro 6060 du Canadien

National soit mise en montre à Jasper, Alberta, lorsqu'elle fut retirée du service. Il en est devenu le principal gardien et promoteur. Il alla de l'avant aussi pour devenir un cofondateur de la Rocky Mountain Rail Society (RMRS) qui éventuellement devint propriétaire de la 6060 et en dirigea l'exploitation. Il est vivement regretté dans le milieu ferroviaire canadien.

Au cours de l'été 2020, la préservation de la 6060 prit un tournant majeur avec le début de la première phase de travaux sur la locomotive depuis qu'elle a été retirée, en 2012, du service sur l'Alberta Prairie Railway (qui exploite des trains pour touristes entre Stettler et Big Valley, Alberta, sur la voie de l'ancienne subdivision Stettler du CN). Comme le déclare Richard Graydon, le porte-parole de la RMRS : « Nous réalisons qu'il va être difficile de compléter le projet dans la présente situation économique, mais nous espérons fortement que celui-ci va fournir des emplois aux Albertains et démontrer notre engagement à faire notre part. »





The 6060 was photographed at Merriton, Ontario (near St. Catharines) in June, 1952 where the CNR had an interchange with the Niagara St. Catharines and Toronto Railway (NS&T), note the trolley wire over the far track. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paterson

*En juin 1952, la 6060 fut photographiée à Merriton, Ontario (près de St. Catharines) où le CN a un point de correspondance avec le Niagara, St. Catharines & Toronto Railway (NS & T). Notez la caténaire au-dessus de la voie à l'arrière-plan. Archives Exporail CRHA / ACHF, fonds Paterson*

which made its debut in 1923 with a 4-8-2 configuration. The U-1-f locomotive design incorporated a conical front to its smokebox (earning the name “Bullet-Nosed Betty”), and additional streamlining of the body to increase the fuel efficiency of the locomotive. Efficiency was carried over to the mechanical design of the locomotives, including a one-piece cast metal frame, revised internal works, and a thermic siphon system to distribute the water evenly throughout the boiler. Behind the locomotive was a cylindrical ‘Vanderbilt’ tender which featured less steel and was lighter to pull than conventional tenders. For improved traction, a complex suspension system was employed with an Alco lateral motion device – that allows certain sets of driving wheels to move sideways to compensate for the curvature of rails on curves.

6060 was pressed into wartime service in central Canada on both freight and passenger trains, including many troop specials. The series proved to be ideally suited to the premier CN passenger trains. Its distinctive styling and ability to work long distances without refueling made it an obvious candidate for the long-distance passenger trains. In the mid-1950s the locomotive was converted to oil as fuel and transferred to Western Canada, the last region to operate steam power. It was retired from regular service in 1959. The oil fire was found to cause higher heat levels in the smoke-box, adversely affecting the headlight housing which had been cast as part of the smokebox door. The conical nose disappeared, replaced by a boiler front from a locomotive on the scrap line. This changed the look of the locomotive and, out on the line, it could at first be mistaken for a 5700 of the K-5-a series.

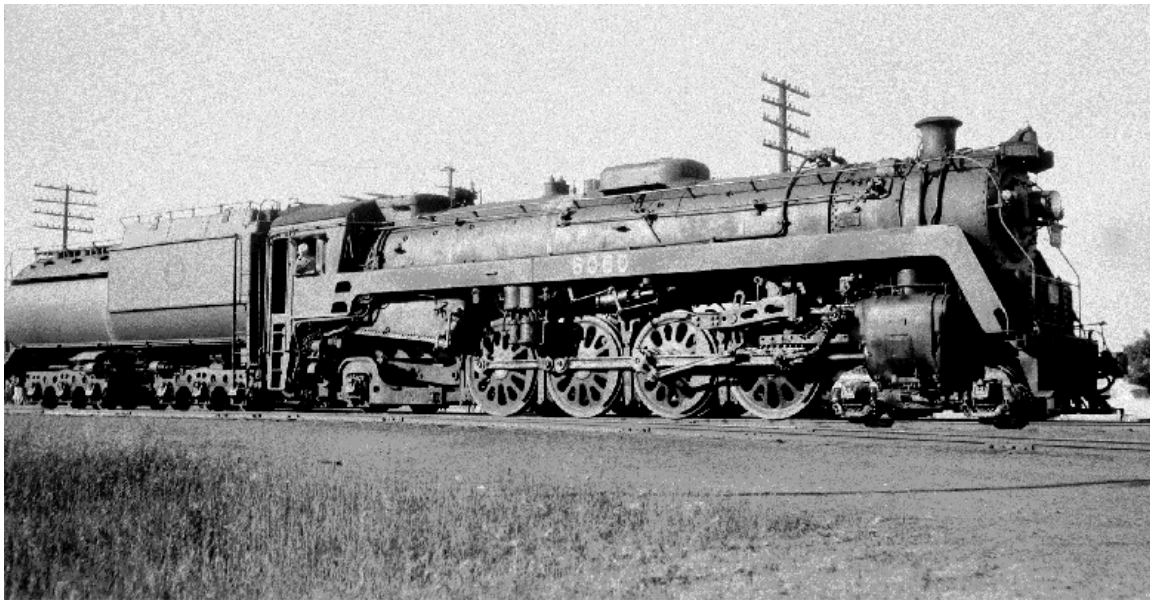
### Rétrospective

La 6060 du CN fut l'une des vingt locomotives construites par les Montreal Locomotive Works en 1944. Elle fut de la classe U-1-f, dérivée du concept originel de la classe U-1-a qui fit ses débuts, en 1923, avec un arrangement de roues 4-8-2. La conception de la U-1-f incorporait un devant conique de la boîte à fumée (qui lui attira le surnom de « Bullet Nose Betty », littéralement Betty au nez d'obus) et un carénage additionnel de la carrosserie afin d'améliorer le rendement de consommation de combustible de la locomotive. Le souci d'amélioration du rendement s'étendit à la conception de ses composantes mécaniques, incluant un cadre de métal coulé en une seule pièce, des éléments internes révisés et un système de siphons thermiques pour distribuer l'eau également dans la chaudière. Derrière la locomotive se trouvait un tender cylindrique de type Vanderbilt dont la construction demandait moins d'acier et qui était plus léger à tirer qu'un tender conventionnel. Pour améliorer la traction, un système de suspension complexe fut adopté : ce dernier comprenait un dispositif de mouvement latéral ALCo qui permettait à certains essieux moteurs de se déplacer latéralement afin de compenser la courbure des rails dans les tournants.

La 6060 fut rapidement incorporée au service du temps de guerre dans le centre du Canada, sur des trains de marchandises ainsi que des convois pour voyageurs dont plusieurs furent des extras pour militaires. La série de locomotives s'avéra idéale pour tracter les trains de prestige du CN. Leur style distinctif et leur capacité de rouler de longues distances sans avoir à être ravitaillées en

Another shot of 6060 this time on June 24, 1958 in Saskatoon, Saskatchewan, the nose cone is removed and the locomotive has a different appearance. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paterson

*Une autre photo de la 6060, cette fois prise à Saskatoon, Saskatchewan, le 24 juin 1958; le nez conique est enlevé et la locomotive a une apparence différente. Archives Exporail CRHA/ACHF, fonds Paterson*



While passing through Winnipeg, Manitoba in 1960, Home noticed 6060 parked at the local railway yard. Knowing that it was unique as the first of the last steam series built for CN, he and some friends got busy writing letters to have it preserved. Some of the letters reached the upper management at CN and it was agreed to move the locomotive to Jasper, Alberta, in 1962, for what everyone thought would be permanent display.

### **A Second Career**

In the early 1970s, CN's only operating steam engine, 6218, was retired from excursion train service in southern Ontario, and at the time CN thought they would be finally finished with operating steam trains. It was becoming increasingly difficult to maintain and service one lonely steamer in a giant fleet of diesels, but public outcry over the retirement of the popular excursion train pushed CN to relent. So they started looking for a replacement. The 6060 was chosen from twenty steam locomotives still owned, by CN, and on display across Canada at the time. To replace it in Jasper, CN 6015, from an earlier series of 4-8-2's, was relocated from the Canadian Railway Museum (Exporail) at St. Constant, Quebec. In the summer of 1972, the 6060 locomotive was moved to Montreal where dedicated steam specialists at Pointe St. Charles Shops disassembled the locomotive and began repairing and restoring it back to operating condition. In 1973, CN 6060 emerged in mint condition; even to a reproduction of the conical nose. It is not dimensionally accurate, but the best that could be done given various constraints. The locomotive was soon put to work powering scheduled steam excursions from Toronto to the Niagara peninsula and back. Then there were a number of other successful trips in Quebec and Ontario.

combustible en firent d'emblée les candidates pour tracter les convois pour voyageurs sur longue distance. Au milieu des années 1950, la 6060 fut modifiée pour dorénavant brûler du mazout et transférée à l'ouest du Canada, la dernière région où la traction à la vapeur était encore utilisée. Elle fut retirée du service en 1959. Il fut constaté que l'usage du mazout avait causé de plus hautes températures dans la boîte à fumée, endommageant par ce fait le réceptacle du phare principal qui avait été coulé à même la porte de la boîte. Le nez conique disparut, remplacé par le devant d'une boîte à fumée provenant d'une locomotive destinée à être démantelée pour la ferraille. Ceci changea l'aspect de la locomotive et, à première vue sur la voie, elle pouvait être prise pour une locomotive de la série 5700 de la classe K-5-a.

En 1960, alors qu'il passait à travers la ville de Winnipeg, au Manitoba, Home remarqua la 6060 stationnée dans une cour ferroviaire locale. Sachant qu'elle était unique en tant que la première de la dernière série de locomotives à vapeur construites pour le CN, quelques amis et lui s'affairèrent à écrire des lettres pour en demander la préservation. Quelques-unes parvinrent à la haute direction de la compagnie et il fut décidé de déménager la locomotive à Jasper, Alberta, en 1962, pour ce que tous pensèrent allait être une exhibition permanente.

### **Une deuxième carrière**

Au début des années 1970, la 6218, la seule locomotive à vapeur du CN encore en état de circuler fut retirée d'un service d'excursion dans le sud de l'Ontario et alors le CN pensa qu'il en avait enfin fini avec l'exploitation de trains tractés à la vapeur. Il devenait de plus en plus difficile de garder en service et d'entretenir une seule





CNR 6060 after restoration in excursion service in eastern Canada in May, 1977 Kevin Day

*En mai 1977, la 6060 du CN en service d'excursion dans l'est du Canada suite à sa restauration. Kevin Day*

### Passing the Baton

In 1980, CN donated the locomotive to the Province of Alberta, in part to celebrate the Province's 75th birthday, and it was moved to the Alberta Railway Museum outside Edmonton, Alberta. It then pulled various steam excursions around the Province to help celebrate that special occasion. In 1985, Harry Home and the newly created Rocky Mountain Rail Society were instrumental in working out an agreement with the Alberta Railway Museum (and also the Government of Alberta) to have the locomotive attend Steam Expo 86 (which was part of the Transportation and Communications-themed Expo 86) in Vancouver, British Columbia. To get ready for its long journey, a second Vanderbilt tender was added to provide an increased water supply. After some scrambling to get it ready, it arrived for the last day of Steam Expo, amid great celebration. Every locomotive in steam (among them Exporail's John Molson) greeted its arrival with ear-splitting whistle-blowing. Harry Home ran the locomotive for a good part of the trip, and at the end, took a bow. In 1989, the 6060 locomotive visited Stettler, Alberta, for the summer where it was loaned out to the Central Western Railway for the summer to operate passenger excursions on its tracks. By the early 1990s, the locomotive was stored at the Alberta Railway Museum with its future uncertain. In 1998, Central Western Railway trackage was sold to the Alberta Prairie Railway where the locomotive was inspected, and put back into regular use at Stettler, Alberta.

locomotive à vapeur perdue dans une immense flotte de diesels, mais la protestation du public au sujet de la disparition du populaire train d'excursion poussa le CN à revoir sa position. Il commença alors à chercher une locomotive de remplacement. La 6060 fut choisie parmi vingt autres encore en possession du CN et en montre à l'époque à travers le Canada. Pour la remplacer à Jasper, la 6015 du CN, partie d'une série plus ancienne de 4-8-2, fut relocalisée à partir du Musée ferroviaire canadien (devenu Exporail), à Saint-Constant, Québec. Au cours de l'été de 1972, la 6060 fut déplacée à Montréal, où des spécialistes en traction à la vapeur des ateliers de Pointe-Saint-Charles la désassemblèrent et commencèrent à la réparer et à la remettre en condition d'être opérée. En 1973, la locomotive en ressortit en superbe condition, son nez conique d'origine y compris. Ce dernier n'était pas rigoureusement correct quant à ses dimensions, mais c'était le mieux qui pouvait être fait en tenant compte de diverses contraintes. La locomotive fut rapidement mise au travail pour tracter des trains d'excursion de Toronto à la péninsule du Niagara et retour. Il y eut ensuite une série de voyages à grand succès au Québec et en Ontario.

### Le passage du témoin

En 1980, le CN fit don de la locomotive à la province de l'Alberta, en partie pour célébrer le 75e anniversaire de la province, et la locomotive fut déménagée à l'Alberta Railway Museum, à l'extérieur d'Edmonton. Elle tracta alors divers trains d'excursion



Three employees hard at work on top of 6060's boiler. Note the chalk grid on the boiler surface to help with the metallurgical testing. Jason Sailer

*Trois employés en plein travail sur le dessus de la chaudière de la 6060. Notez la grille de marques à la craie sur la surface de la chaudière pour faciliter l'examen métallurgique. Jason Sailer*

In 2001, ownership of the locomotive was officially transferred to the Rocky Mountain Rail Society from the Government of Alberta.

### **The (Rail) Road Ahead**

At first, the Society had planned to raise the money, and, only then start the boiler repairs, the cost of which is estimated at \$650,000. But after developing a necessary repair plan and conducting several important metallurgical tests, they decided to proceed with the first phase of the work, at a cost of \$50,000. This calls for the removal of 79 stay-bolts from the boiler. Stay-bolts are special bolts that maintain the proper distance between the firebox and the boiler shell, allowing water and steam room to flow freely.

Phase two of the preservation work would be the installation of the new stay-bolts, and Phase three would finish off the boiler repairs and any additional work required on the locomotive. But the order of phase two and three will depend on how much fund-raising can be done in the meantime. To date, the Society has raised and spent \$182,000, coming from a combination of Alberta Gaming &

partout à travers la province pour aider à célébrer cette occasion spéciale. En 1985, Harry Home et la RMRS nouvellement constituée furent les maîtres d'œuvre dans l'élaboration d'une entente avec l'Alberta Railway Museum (et aussi le gouvernement de la province) pour assurer la présence de la locomotive à Steam Expo 86 (qui fit partie intégrante d'Expo 86, une exposition tenue à Vancouver, Colombie-Britannique, dont le thème fut les transports et les communications). En préparation de ce long périple, un deuxième tender Vanderbilt lui fut ajouté afin de lui procurer une provision d'eau augmentée. Suite à une ruée tardive de préparation, la 6060 arriva, en grande pompe, lors de la dernière journée de Steam Expo 86. Chacune des locomotives sous pression (dont la John Molson d'Exporail) souligna son arrivée à coups de sifflet stridents. Harry Home opéra la locomotive pendant une bonne partie du trajet et tira sa révérence à la fin de celui-ci. En 1989, durant l'été, la 6060 visita Stettler, Alberta, où elle fut louée au Central Western Railway pour tracter des trains d'excursion sur ses voies. Au début des années 1990, son futur incertain, la locomotive fut entreposée à l'Alberta Railway Museum. En 1998, le réseau du Central Western





Looking inside the massive firebox to find another Boiler Tube Industries' employee working on a stay-bolt. Jason Sailor

*Un regard à l'intérieur de l'immense boîte à feu pour apercevoir un autre employé de la Boiler Tube Industries travaillant sur un tirant. Jason Sailor*

Liquor Casino (AGLC) funding and private donations. Edmonton-based Boiler Tube Industries has been hired to do the necessary work on the 6060's boiler.

“It is incumbent on all Albertans and Canadians to do what they can in this time of economic need,” said Graydon. “We hope that this small gesture will lead other non-profit groups to look at their plans and encourage them to continue their missions.” For more information on the Rocky Mountain Rail Society and CN locomotive 6060, go online to [www.6060.org](http://www.6060.org).

Railway fut vendu à l'Alberta Prairie Railway; la locomotive y fut inspectée et remise en opération régulière à Stettler. En 2001, le gouvernement de l'Alberta transféra officiellement la propriété de la locomotive à la Rocky Mountain Rail Society.

#### **La route (de fer) à l'horizon**

Au début, la Société avait planifié de faire la collecte de fonds et seulement une fois celle-ci faite, de commencer les réparations de la chaudière dont le coût est estimé à 650 000 \$. Cependant, après avoir élaboré le plan de réparation requis et avoir fait faire plusieurs examens métallurgiques importants, elle décida de procéder avec la première phase des travaux, à un coût de 50 000 \$. Celle-ci prévoit l'enlèvement de 79 tirants de la chaudière. Les tirants sont des boulons spéciaux qui maintiennent la

distance requise entre la coque de la chaudière et la boîte à feu, permettant à l'eau et à la vapeur de circuler autour de cette dernière.

La deuxième phase des travaux serait l'installation de tirants neufs et la troisième phase verrait l'achèvement des réparations à la chaudière et de tout travail additionnel requis sur la locomotive. Cependant, l'approbation des phases deux et trois va dépendre de ce que la collecte de fonds aura pu rapporter entretemps. À ce jour, la Société a obtenu en souscriptions et dépensé 182 000 \$, provenant de l'apport combiné d'un don de l'Alberta Gaming & Liquor Casino (AGLC) et de dons privés. La compagnie Boiler Tube Industries, basée à Edmonton, a été engagée pour faire les travaux nécessaires sur la chaudière de la 6060.

« Il appartient à tous les Albertains et à tous les Canadiens de faire ce qu'ils peuvent en ces temps de besoins économiques » de déclarer Graydon. « Nous espérons que cet effort modeste va pousser d'autres organisations à but non lucratif à réviser leurs plans et à les encourager à continuer leur mission. » Pour plus d'information sur la Rocky Mountain Rail Society et la locomotive 6060 du CN, allez en ligne à l'adresse [www.6060.org](http://www.6060.org)



# BOOK REVIEWS

Stock up on winter reading with these new books available from the Exporail Boutique.



## SOO LINE STEAM POWER

By David R P Guay  
and Stewart J  
Nelson

Reviewed by Ken  
Goslett

When the co-editor  
of Canadian Rail

asked if I would review a book about the CPR subsidiary Soo Line's steam locomotives, I never imagined the size of the volume I would receive. What landed at the door was a big, big book weighing close to four pounds and over an inch thick. So thick is the book that its landscape format 8.5 x 11" pages are spiral bound. Clearly, this is not a light treatment of the topic of Soo Line's steam locomotives.

To say the book is comprehensive is an understatement. Chapter 1 details the steam locomotives of Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie. Included are 92 pages of photographs of the engines, a roster table, a listing of betterments applied to the locomotives, a table of preserved examples and 19 pages of loco diagrams. Photos are organized by locomotive class, an alpha-numeric identifier used by the DSS&A/Soo.

The second chapter concerns the Soo's predecessor and amalgamated railroads. There are ten of these roads, some of which such as the Duluth South Shore & Atlantic were fairly well known, while others such as the Bismarck, Washburn and Great Falls or the Fairmount and Veblen were new to this reviewer. In any event, all are given full treatment.

In a book such as this, photo reproduction is crucial and the reviewer is pleased to report that it gets top marks. The majority of the images are black and white and they have

printed beautifully. The photos are clear and sharp with good contrast. Important for such historic images, no detail is lost in shadows. Most are from the Historical Society's archive and all have detailed captions, are dated and credited to the original photographer. A sidebar gives a brief biography of Robert Graham whose photos figure prominently in the volume.

While not an expert on steam locomotives, the reviewer found the photos fascinating. Were one a Soo Line modeller the images would be indispensable. From tiny switchers to the most powerful mainline engines the coverage is extensive. While roster shots predominate, there are excellent action photos as well.

Chapter 3 concerns steam locomotive tenders which were repurposed into work service as water cars, snowplows, scale test cars and the like. Again there are photographs and diagrams to accompany the rosters of such conversions.

Toward the rear of the volume are even more appendices and tables as well as anecdotal descriptions of the performance of Soo steam locomotives.

SOO Line Steam Power is an amazingly thorough piece of work. No stone has been left unturned. It is highly recommended.

### SOO LINE STEAM POWER

By David R P Guay and Stewart J Nelson

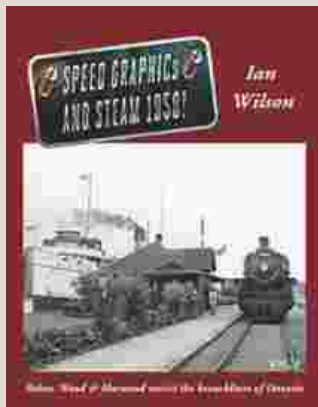
ISBN: 978-0-578-62567-6

Published by the Soo Line Historical and Technical Society Archive, Appleton, Wisconsin.

434 pages 8 1/2 X 11" landscape format, laminated soft colour covers, glossy paper, hundreds of black and white photos with colour titles and table screening, 1 1/2" spiral binding (so pages lay flat).

Price \$ 79.95 C + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail





## SPEED GRAPHICS AND STEAM VOLUME 2

By Ian Wilson

Reviewed by Ken Goslett

Ian Wilson is well known to our nation's railway enthusiasts for his series of photo books about Canadian steam locomotives during the 1950's. His first book

came out in 1998 and since then sixteen have followed. His latest is Speed Graphics and Steam Volume 2, the seventeenth in the series.

The 'Speed Graphics' in the title refers to the large format press cameras carried by the three photographers whose images appear in the book. These three gentlemen, Herbert Harwood, John Rehor and Don Wood were rail enthusiasts from the United States drawn to Canada during the declining days of steam locomotive operation in Ontario. By the time these men came to Ontario in July of 1958 steam locomotives had largely been retired from service south of the border, making Canada a haven for steam fans albeit one that was rapidly vanishing. Their trip to Ontario covered many miles as they zigzagged through the rural country northwest, north and east of Toronto following steam hauled freight and passenger trains of both Canadian National and Canadian Pacific. The images in this volume illustrate their photographic output from

the evening of July 15 to the end of day on July 18. During those few days Rehor, Wood and Harwood were remarkably prolific.

The quality of the black and white images taken by those Speed Graphic cameras was second to none. Most such cameras produced 4 x 5 inch negatives and the bigger the negative the sharper the image. As reproduced in Wilson's book the photos are crisp and clear with good contrast and no loss of detail the shadows. This is in part due to the efforts of the late Jim Brown who helped author Wilson with the photo reproduction. Each page brings another stunning image. With three photographers there are sometimes different views of the same scene and these complement each other without being repetitious. The photos are a feast for the eyes and Wilson's text describing the activities of the locomotives and train crews bring the scenes to life. Numerous maps, track diagrams, and timetable extracts are included so that the reader can better understand the switching moves depicted in the photos.

This a fine work that should be on any Canadian railway enthusiast's bookshelf. Don't pass it up.

### Speed Graphics and Steam Volume 2

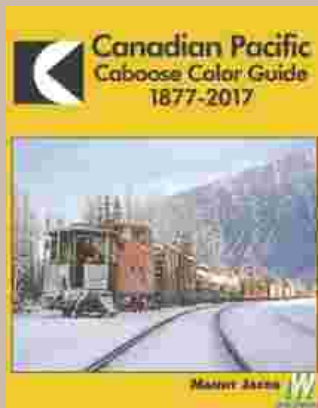
By Ian Wilson

ISBN 978-1-927050-11-8

Published by Canadian Branchline Miniatures, Orillia, Ontario

192 pages 8 1/2 X 11" vertical format, hardcover with dust jacket, crisp B&W images

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



## CANADIAN PACIFIC CABOOSE COLOR GUIDE 1877-2017

By Manny Jacob

Reviewed by Ken Goslett

Manny Jacob's Canadian Pacific Caboose Color Guide is more than the typical Morning Sun slide show book. Certainly, between its covers are 200+ colour images of

CPR cabooses but, more than that, the book includes detailed rosters of every type of them.

CPR cabooses date from the formation of the railway and a photo of Canadian Pacific caboose 1 is shown in 1877 landing by barge from the Red River in what is now St Boniface, Manitoba. Author Jacob's first roster lists

cabooses (or vans as they were known in eastern Canada) from the period 1881 to 1929. This is no mean feat considering that CPR only began to publish MP14 equipment rosters in 1918.

The book illustrates cabooses of wooden construction through to the most modern steel cars that were equipped with diesel generators that produced electricity for lighting. These latter 'conductor palaces' with their oil heaters were constructed as late as 1981 and were a far cry from the draughty wooden vans heated by coal stoves.

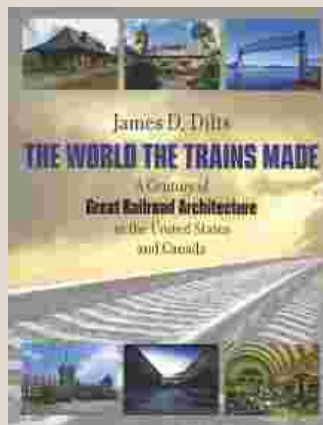
Many readers will be surprised to discover that CPR had three steel bay windows cabooses built as an experiment in 1948 and not repeated. The book features ten photos of these rarely seen cars. As the steel caboose era progresses the reader sees the end cupola and centre cupola variations culminating in the most modern wide vision Angus-built design.

Photographic reproduction in the book is good and the roster tables are clear with the data therein easily

deciphered. The rosters even include retirement dates. For modellers there are photos of scale replicas of Canadian Pacific cabooses. There is truly an exceptional amount of worthwhile historical data in this book. The reviewer highly recommends it.

**CANADIAN PACIFIC CABOOSE COLOR GUIDE 1877-2017**

By Manny Jacob  
 ISBN 1-58248-659-X  
 Published by Morning Sun Books, New Jersey  
 128 pages, 9" X 11" portrait format, hard cover, all colour photos  
 Price \$72.75 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



**The World the Trains Made  
 A Century of Great Railroad Architecture**

By James D. Dilts  
 Reviewed by Douglas N W Smith

This oddly titled volume considers how a broad variety of railroad structures have been

repurposed as their railroad function either ends or diminishes. The tome includes a variety of stations, office buildings, hotels, hospitals, freight sheds, towers, back shops, grain elevators, tunnels, bridges and trestles that the railroads built from the 1840s through the 1930s.

Given that over 13,000 station buildings are still extant, the book is selective in its choices of subjects - many seem to be personal favorites of the author. Mr Dilts was a career newspaperman who also wrote an authoritative history of the early years of the Baltimore & Ohio Railroad.

With the vast range of possible choices, there are a considerable number of Canadian entries, ranging from

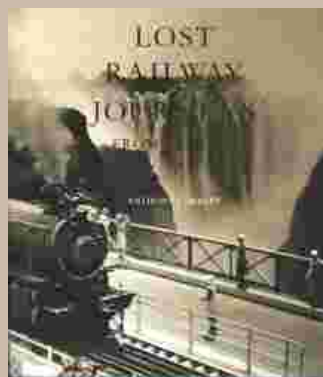
the familiar Gare du Palais in Quebec City, Union Station in Ottawa, and Empress Hotel in Victoria to the much less known such as the Grand Trunk stations in Petrolia and Port Hope, Ontario and Grand Trunk former general office building in Montreal.

While the text is well-written, photo quality varies greatly. Generally there are one or two images per subject.

The vast array of structures included in the book demonstrate the architectural legacy that the railroads, once the largest industry on the continent, have left. Dilts highlights the backgrounds of the architects, engineers and workers who built this railroad infrastructure. The book can act as a stimulus to travel. Your reviewer is laying plans for a winter trip to Savannah, Georgia to explore the wide variety of antebellum railroad structures. This book may inspire others to plan explorations of other such destinations.

**THE WORLD THE TRAINS MADE**

A Century of Great Railroad Architecture  
 By James D. Dilts  
 ISBN 978-1-61168-802-3  
 Published by University Press of New England  
 271 Pages, 9" X 11" portrait format, hard cover, all colour photos  
 Price \$64.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



**LOST RAILWAY JOURNEYS**

By Anthony Lambert  
 Reviewed by Lorne Perry

In my opinion, UK authors usually pick a narrow focus subject for their works, then deal with things in great detail. This book follows that pattern

to some extent, but branches out with a number of interesting and amusing anecdotes. There is plenty of text about uprisings and wars interfering with construction and operation, not to mention enormous hurdles to surmount involving weather and terrain.

A rough analysis of the 33 subject railways around the world shows a slight preponderance of narrow gauge lines, with a couple of monorails thrown in. Although all the lines covered have ceased regular operation, a few have been partially revived for tourists and railway enthusiasts.



Canada is represented by mention of the Kettle Valley Railway and CPR's Big Hill.

Stories are grouped under geographical headings: Europe, Asia, Australasia, the Americas and Africa. I liked the story of the first live creature to cross the Victoria Falls Bridge across the Zambesi River in Africa – a fully-grown leopard. Likely it was the same one killed shortly thereafter when a train dispatched it while it was sleeping on the bridge.

#### **LOST RAILWAY JOURNEYS**

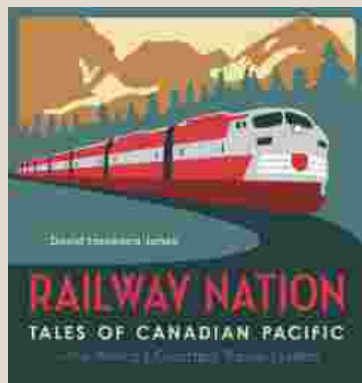
By Anthony Lambert

ISBN978-178131-853-9

Published by White Lion Publishing, London, UK

208 pages, 9.5" X 8" portrait format, hard cover, colour and black and white photos, many maps

Price \$40.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



#### **RAILWAY NATION Tales of Canadian Pacific - The World's Greatest Travel System**

By David Lawrence Jones

Reviewed by Dave Gawley

David Lawrence Jones has used his position as Manager of Internal Communication at CPR to mine the stories of the company. His fifth book on the company is Railway Nation, Tales of Canadian Pacific -The World's Greatest Transportation System.

The stories are not a complete picture of the company, but rather is a collection of portraits of various CP stars like Buck Crump, President, who brought the CPR from steam to diesel; or Omer Lavallee, archivist and historian who led the preservation of records and equipment - many items of which ended up in Exporail preserving CPR history or the company photographers who captured images of the full range of company activities

The author does provide a synopsis history of Canadian Pacific Telegraphs, Canadian Pacific Airlines and Canadian Pacific Express. There are the stories of special cars like the school car which for the second quarter of the last century travelled the CP tracks along Lake Superior bringing schooling to children in hamlets where no schools existed.

In the same period is told the story of a car travelling the same territory completely equipped to provide dental services.

Several sections deal with the lack of diversity at Canadian Pacific. One focuses on how women very slowly moved into the employment of the Company, initially as the result of the shortage of men in the two world wars. Another section tells of the fight by female airline stewardesses to be allowed to marry and of males being allowed to become flight attendants.

It is a handsome book well laid out on quality paper with a beautiful cover and interior illustrations and a multitude of photographs, many from the writer's collection.

This is not a book for historians, people who want to dig deep. Few photographs have dates and there are no footnotes to make it possible to check original sources.

It is not a book without flaws. There are slips in the editing. For example In a reference to deaths from avalanches in the Rogers Pass area, a comparison is made to the death toll in 1910 on the Great Northern at Steven's Pass (p12) of 49 men. The actual count was 96 victims. [https://en.wikipedia.org/wiki/Wellington,\\_Washington](https://en.wikipedia.org/wiki/Wellington,_Washington)

Overall though, it is a book that fans of Canadian Pacific will enjoy

#### **RAILWAY NATION - Tales of Canadian Pacific - The World's Greatest Travel System**

By David Lawrence Jones

Published by Heritage House Publishing

Price \$34.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



## CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2021

Edited by Earl W. Roberts  
and David P. Stremes

This is the 39<sup>th</sup> edition of  
Canada's comprehensive  
guide to Canada's  
railways; the guide  
includes information on:

Locomotives - CN, CPR,  
VIA and others

Preserved equipment

Passenger cars

Urban rail transit

Cabooses

Non-revenue equipment

Radio frequencies

Detailed divisional maps and information

Mainline train numbers and schedules

Railway reporting marks

Major cities rail maps

### CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2021

Edited by Earl W. Roberts and David P. Stremes

ISSN 0829-3023

Published by the Bytown Railway Society, Ottawa

Approximately 760 pages, 5 1/2 X 8.5" size, vertical format,  
soft cover

Price \$ 28.95 + GST at the Exporail Boutique, or + GST +  
postage by mail

### How to order:

**By mail:** Mail your order to Exporail Boutique,  
110 Saint Pierre St., St. Constant, QC, J5A 1G7.  
Include your credit card number, expiry date  
and CVV code (3 digits on back of card). We will  
charge you for the book, GST and postage at  
cost plus \$2 for packing and handling.

**By phone:** Call 450-638-1522 local 221, or  
email: [info@exporail.org](mailto:info@exporail.org)  
Nicole Gilbert will take your order and credit  
card information.

**Do not** e-mail credit card information to  
Exporail

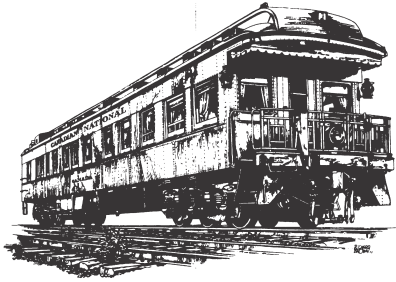
### Comment commander :

**Par le courrier :** postez votre commande à  
Boutique Exporail, 110, rue Saint-Pierre, Saint-  
Constant (QC) J5A 1G7. Incluez le numéro de  
votre carte de crédit, sa date d'expiration et le  
code de sécurité (les trois chiffres à l'endos de  
celle-ci). Nous vous débiteurons le coût total du  
(des) livre(s), la TPS et les frais d'envoi postal  
plus 2 \$ pour les frais d'emballage et de  
manutention.

**Par téléphone :** téléphonez au numéro  
450-638-1522 poste 221. Nicole Gilbert  
prendra en note votre commande et les  
données sur votre carte de crédit.

**N'envoyez pas** les données de votre carte de  
crédit par courriel à Exporail.





## Heritage Business Car

By John Godfrey

Edited by David Gawley

Mail Received



Donated by David Jenkins

### Richard Inwood of Ottawa writes:

I really enjoyed the Ballantyne Photo Gallery. It brought back memories. I worked a lot at JC in the 1950s. By that time the CN order board was gone and, although we still had the CN dispatcher's line, Ballantyne's day man, Fred Kelci, told us not to talk to the CN people as they were not paying for our services. Too bad... I would have enjoyed talking to them. I don't think the locomotives for 6 and 15 transited to and from CN at Ballantyne at that time. I think the transfer was done at Dorval.

The tower was just a hand throw away from the Sortin Yard, where I worked my first job with CP as a car checker during my school holidays. And, Ballantyne was just a hop, skip and a jump from St. Luc Departure Yard, where I worked my final CP job as third trick operator. So, I knew the territory.



It is circa 1959, the CNR connection to Ballantyne has been cut, here CNR CPA-16-5 6700 and two CPB-16-5 B units are arriving at Dorval from the old CNR right of way through Lachine which will soon be discontinued. These units will proceed west then reverse eastbound, through a number of switches and attain CPR rails where they will back up all the way to Windsor Station to become power for the afternoon Pool Train 15 for Toronto. The interchange track is visible above the cab between the two main rights of way. Note the ballast cars on the new CNR alignment between Dorval and Turcot which will be implemented shortly. L. A. Seton, Smaill collection courtesy Victoria Mary Seton.

*Autour de 1959, la voie de jonction du CNR à la tour Ballantyne a été enlevée; la 6700, une unité A modèle CPA-16-5 du CNR, ainsi que deux unités B modèle CPB-16-5 arrivent à Dorval par l'ancienne emprise du CNR à travers Lachine qui va être bientôt abandonnée. Ces unités vont procéder vers l'ouest, puis reculer vers l'est à travers une série d'aiguillages pour atteindre une voie du CPR sur laquelle elles vont reculer jusqu'à la gare Windsor pour devenir la force motrice du train en commun numéro 15 vers Toronto. La voie d'échange de réseau est visible au-dessus de la cabine de la 6700 entre les deux voies principales. Notez les wagons de ballast sur la nouvelle voie du CNR entre Dorval et Turcot qui va être mise en service bientôt. L.A. Seton, collection Smaill, par courtoisie de Victoria Mary Seton*

### Daniel McConnachie of the Toronto area writes:

I really enjoyed the recent article in Canadian Rail about the Toronto and York Radial. There were a couple of errors in the article that I thought I'd comment on. I grew up beside the Schomberg and Aurora Railway's right of way so I have been interested in this line for quite some time and by default the T&Y as well.

The article mentioned that the Metropolitan and its successor the T&Y had an interchange with the Canadian Northern south of Aurora. This was the line's first interchange but it was actually with the Grand Trunk's Northern Division. The line served three industries in Aurora that used significant rail transport. When the TTC widened the gauge in 1927 they had to provide dual gauge track in Aurora to continue serving them.

The line also acquired the Schomberg & Aurora in 1904, which also provided an active interchange with the

Northern Division of the Grand Trunk. This interchange is where most of the coal used at the Bond Lake Powerhouse was interchanged as there were no significant grades involved, thus the equipment of the day could handle the cars of coal.

After Mackenzie and Mann acquired the line they built an interchange in Richmond Hill to the Canadian Northern line to Toronto. This interchange did not become active till late 1906 after the CNoR began offering freight service on this portion of their line to Northern Ontario. While Mackenzie and Mann owned the line this remained the primary interchange point. After the TTC acquired the line in 1921 it was still active, but Hydro (Operator) used the Aurora interchange to service the northern portion of the line until 1927 when the TTC widened the gauge to City Gauge and began operating the line themselves, thus basically eliminating carload freight except in Aurora.



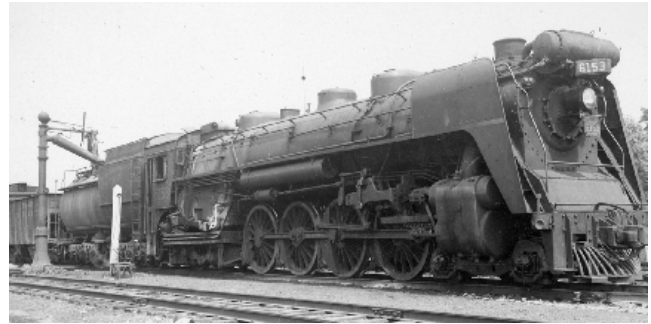
Regarding one of the photos: The snow plow and box motors on page 598 are not on Yonge Street in Newmarket and the date is wrong. Newmarket's Main Street is about a mile east of Yonge Street. The line ran on Yonge north of Aurora till it reached Mulock Side Road and the village of Armitage where the line turned eastward and ran on private right of way until it reached Main St. about a mile east of Yonge. In 1905 the T&Y moved its tracks off of Main Street and ran through town on back streets and alleyways. The picture of the plow is headed north on Newmarket's Main Street, as easily identified by the buildings visible in the picture, so it was taken sometime before 1905 not 1912.

The T&Y and its stepchild the S&A are not well remembered by many, yet traces remain.

*Doug Smith comments that Mr McConnell has raised an most interesting point. Thus far other histories published on the Metropolitan Railway have stated that first interchange with a steam railway was with the Canadian Northern (CNoR) in 1906. The map published with the article dates to 1915 and does not show any connections to the Grand Trunk. Was there a connection with the Grand Trunk prior to 1906 that was lifted when the CNoR built through the*

*area? The GTR connection via the Schomberg & Aurora (a Metropolitan Railway subsidiary) only opened in 1903. Was the connection to the GTR in Aurora restored or new construction when Hydro converted the Metropolitan line to TTC gauge in 1927? Hopefully some traction historian will look into this.*

#### Colin J Churcher of Ottawa sends a 6153 item



CRHA / Exporail Archives, Fonds Corley

Further to Lorne Perry's A Bright Star – 6153 article in the September-October issue of *Canadian Rail*, the 6153 made a big splash as the first Northern class locomotive to appear in the capital. Under the headline "Biggest engine ever to come to Ottawa," the newspaper recounted its arrival with the biggest train ever to come into Ottawa when the 6153 drew 18 steel coaches and a baggage car into Union Station on August 21, 1919.

The newspaper continued, "The occasion was the annual visit to the capital of the members of the Canadian National Railways Literary and Scientific Institute. Formerly these people made a pilgrimage to Ottawa in July but this year, exhibition officials contacted the railway and as a result, they came 2,300 strong this morning. The passengers on this train and on the one which followed were handled by a fleet of Ottawa electric street cars held in readiness on the George street loop to take the visitors to the fair."

"The gigantic 6153 stayed in the station long enough for the public and connoisseurs alike to look it over. People were astounded at its size. It is 92 feet long and has a walk along the side of the boiler big enough to push a baby carriage on. Taller than many mall houses, it is like going up the sight of a ship to get to the cab. A dozen people ascended the monster's side to have a look at the 'innards'. The mechanical stoker, which carries the coal on a worm drive from its tender under the cab to the firebox, was an interesting labor-saving device. "Let me run on one of these all my life and I'd say thank you," said the fireman, who was showing the folks around. The way this stoker could shoot the coal in, and the force with which such a volume of black diamonds could be shoveled about was a revelation to many."

The Grand Trunk Railway Literary and Scientific Institute was a mechanics' institute and library formed by officers and employees of The Grand Trunk Railway (GTR) in 1857 at Point St. Charles, Montreal, Quebec. The Institute was incorporated in 1871, and active beyond 1923 when the GTR was purchased by Canadian National Railways.

Similar to other Mechanics' Institutes of the time, the purpose of the Institute was to supply its members with instruction in science, literature and the arts, to provide a reading room and library, and to provide specimens and drawings. While some Mechanics' Institutes operated more like cultural centres for their communities, the Grand Trunk Railway Literary and Scientific Institute was more about educating its workers.

The Institute at Point St. Charles, Montreal contained over 6500 volumes. Membership here also allowed access to all the privileges of the building, including 'hot and cold baths, the use of the lecture hall at noon for lunch, the lectures and entertainments.' The lecture hall was a large room with tables and benches, but it also had a heating chamber to keep the men's lunches hot, and at one end of the hall was a stage with stock scenery for dramatic productions.

An Institute was also located in GTR stations in the Ontario towns of Belleville, Stratford, and Lindsay. (Wikipedia edited)

### **Aaron Isaacs from the Minnesota Streetcar Museum writes:**

I received the latest Canadian Rail and was pleasantly surprised to see the piece on Minnesota Streetcar Museum's cooperation with Halton County Radial Railway. We've established a relationship through Gord McQuat, who visited us a few years ago.

The larger story is that car 1239 is riding on kit-bashed trucks created by my father in the late 1970s. They are unpowered Chicago L car trucks into which he dropped a pair of big ancient motors from a steeple cab that worked a local power plant. They were always noisy, underpowered and never looked right. Now they're worn out and it's time to replace them. Also, they're not properly gauged due to a botched wheel replacement by a contractor and we've had derailment issues.

We're backdating the car to its 1920 appearance. That includes building new trucks that will replicate the Baldwin # 5's that were original to the car. We're recycling the journal boxes and some other parts, but most of the

parts are being built new. We needed motors and that's what led us to Halton County. We bought five motors, so there would be one spare.

We've rebuilt two of the motors. Because of revenue loss during Covid, we've delayed rebuilding the other two, but I'm pretty sure that will happen in 2021.

### **Canada's Centennial Train – Fifty-four years ago**



On Sunday, January 1, 1967, two specially painted FP9s left the shop track at CPR's Ottawa West yard to begin a cross-Canada tour. They would lead a Centennial Train that contained various exhibits celebrating the centennial of the confederation of Nova Scotia, New Brunswick, Quebec and Ontario as the new Dominion of Canada. A caravan of Dodge powered tractor-trailers toured Newfoundland and communities remote from rail lines.

The federal government borrowed Canadian Pacific FP9 1411 and Canadian National FP9 6509 for the year-long trans-Canada trip. The lead unit, CPR 1411, became the 1867 and sported Robert Swanson's specially designed horn that played the first few bars of O Canada. May we all celebrate the coming year in the spirit of that departure all those decades ago. (William (Bill) Linley)

### **CNR 1521 gets a new home**





CN's fourth-oldest surviving steam locomotive recently found a new home at the Middleton Railway Museum in Nova Scotia's Annapolis Valley. Canadian National provided a track crew who rebuilt the rail in front of the preserved DAR-CNR station with new ballast and ties in October 2020. A grant from Nova Scotia's Department of Communities, Culture and Heritage funded the 54-kilometre move from the former Upper Clements Park.

The 4-6-0 was built by the Locomotive & Machine Company of Montreal in July 1905 as Canadian Northern Railway 213. CNoR renumbered it 1274 in 1912. A Western Lines engine for most of its service life, the H-6-b was repaired and renumbered in 1957 to 1521 at Point St. Charles. Retired at Limoilou, Quebec, at the end of 1959, it was displayed at Gravenhurst, Ontario, until sold to R. Bennett of Crosswell, Michigan, in 1969. In 1989, it became a focal point of the new Upper Clements Park. It is currently attracting much interest at its new home, and a crew of enthusiasts is once again renewing its wooden cab. (William (Bill) Linley)

**End of the line for EXO's MR90s**



Three photos Michel Belhumeur

It's the end of the line for Montreal's heavy-rail Mount Royal Tunnel electrified commuter railway. Opened by the Canadian Northern Railway (CNoR) in 1918 the Mount Royal Tunnel has hosted thousands of trains and countless millions of passengers. In addition to commuter trains, the tunnel was the CNoR's main line to the north and west for many years. The Mount Royal Tunnel and the entire Deux Montagnes line are being totally dismantled to be rebuilt as part of the Réseau express métropolitain (REM), Montreal's new light rail commuter network.

Only 25 years ago, the Deux Montagnes line was totally rebuilt and re-electrified with new TGV quality overhead and 58 new MR90 motor and trailer cars. Demolition of track and overhead is now underway and the 58 MR90 cars are being trucked from Deux Montagnes (cars are isolated as tracks are being lifted) to EXO's facility in Saint Antoine on the south side of St. Jerome, Quebec.

There the cars are being placed back on the rails and are being hauled in trains to Pointe St. Charles yard where they will be held in storage in hope of a sale to another operator. This move involves an interchange with CN as EXOs St. Jerome line is a CP property.

Of interest is that the cars are being transported on their own trucks which sit on a centre pin dolly that permit swing when the tandem trailers round corners, a novel arrangement. Only the pantographs have been removed from the motor cars because of a height restriction, all other accessories are intact. (Ed and Michel Belhumeur)

**Cornwall Electric Locomotive 17 to go to the Railway Museum of Eastern Ontario**



Seaway News

“Over 100 years ago, Cornwall, Ontario was a thriving and important hub of industrial innovation and expansion,” said SDG Historical Society president Lily Worrall. “The Cornwall Cotton Mill had lights installed by Thomas Edison and his crew before the parliament buildings in Ottawa were ever lighted. Street railway cars started travelling Cornwall streets in July 1896; they transported thousands of workers to local factories every day. Electric locomotives pulled freight cars delivering raw materials to factories and bringing finished products to ships on the canal as well as the main railway lines in Cornwall.”

Passenger service ended in 1949 but trolley freight continued on until 1971, shortly after the company's freight operations were purchased by CN Rail. Electric freight service was replaced with diesel as part of a general wave of dieselization of the final remaining electric freight railways in Ontario with the last such operation occurring in Cornwall on a cold and rainy Saturday October 9, 1971. By this time the remaining electric railway infrastructure had been reduced to a number of industrial spurs connecting to the CN mainline. Most of the original street running sections having been removed in the 1950s.

To commemorate the contributions of the electric railway, Baldwin Westinghouse steeple-cab 17 was retained by the city and put on outdoor display. Despite its historic designation, it fell into disrepair and became an eyesore. The city set aside \$ 100,000 for restoration, but nothing happened.

At a budget meeting recently Cornwall City Council passed a motion to donate Locomotive 17 to the Railway Museum of Eastern Ontario in Smiths Falls. The Railway Museum of Eastern Ontario had previously expressed interest in acquiring the locomotive for their collection. The move is expected to cost \$50,000 and will be paid for by the city. (Cornwall Standard – Freeholder, Wikipedia edited)

### **Windsor, Ontario streetcar 351 restoration completed**



RM Restorations

Windsor was the first city in Canada to have an electric streetcar. Service was inaugurated on June 6, 1886. In 1926, the Sandwich, Windsor & Amherstburg Railway (SW&A) purchased 20 streetcars second hand from the United States, one of these was car 351. It was one of twenty (351 - 370) built in 1918 in Cincinnati, Ohio. Streetcar service ended in Windsor in May 1938. Car 351 was sold to a private individual for \$100 and brought to nearby Belle River where a cottage was built around it.

SW&A streetcar 351 has been restored to like-new condition by RM Restorations of Chatham, Ontario an automobile restoration company. The body was stripped down to the frame for a complete rebuilding which included the construction of a new floor and underside frame. The carbody was then reassembled with new parts where the original pieces were missing or beyond repair. Cost of the restoration has been estimated at \$ 750,000.

Preparations are now underway to create a permanent indoor public space for this car possibly on the waterfront as part of the Central Riverfront Implementation Plan in Windsor. (CBC, Canadian Urban Transit Foundation Bulletin, City of Windsor Library)



On February 6, 1971 the CRHA operated a mid-winter five car 'stainless steel' excursion from Montreal to Labelle, Quebec over the Ste. Agathe Subdivision. Here the train makes a photo stop at Ste. Agathe Station. This was the last of many excursions operated by the CRHA over the Petit Train du Nord line. CRHA / ACHF Archives, Fonds Frederick Angus

*Le 6 février 1971, un train spécial d'hiver, constitué de voitures en acier inoxydable, nolisé par l'ACHF a opéré de Montréal vers Labelle, Québec sur la subdivision Ste Agathe du Canadien Pacifique. Ce dernier est représenté ici, à l'arrêt à la gare de Ste-Agathe. Cette excursion sera l'une des dernières de l'ACHF sur les voies du "Petit train du Nord".*



# COMMUNICATIONS

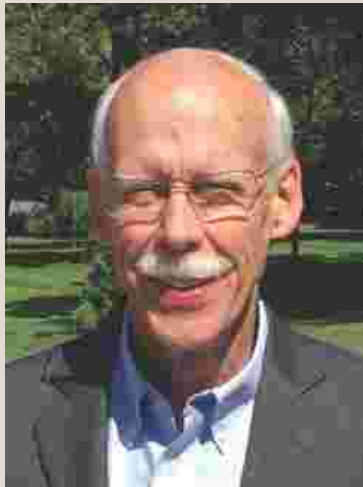
## President's Message

The cover shows that this is Canadian Rail no. 600. That's a milestone worth noting and celebrating!

The CRHA was founded in 1932, and publishing activities began with the first issue of CRHA Bulletin in 1937. The Bulletin was printed up until 1940; there was a break during the World War II years and publication resumed in 1953 and was terminated in 1955. A new series of publications was started in 1949: CRHA News Report. This report covered historical research as well as news, and in 1962 after 134 issues, the name was changed to Canadian Rail, and has now reached its 600th issue.

Issue no. 500 (May-June 2004) contains an interesting history of the publication, realized by summarizing the changes over the years using a focus on the even-hundreds issues: 100 in May 1959, 200 in June 1968, 300 in January 1977, 400 in September-October 1987 and 500 in May-June 2004.

Long-time members probably still have their copies of these, but did you know that they are all still available on-line today? Thanks to an enormous and dedicated effort over an extended period by member Gilles Lazure, all Bulletins, News Reports and Canadian Rails (except for the two most recent years) have been scanned and can be downloaded without charge from our website.



Robbie Robinson

## Le mot du Président

La page couverture de cette édition du Rail Canadien affiche le numéro 600. Pourquoi ne pas célébrer cette nouvelle étape comme il se doit!

L'ACHF à été fondée en 1932 et ses publications ont débuté avec le premier numéro du CRHA Bulletin en 1937. Le Bulletin a été imprimé et distribué jusqu'en 1940 : il y eut une pause durant la durée de la Deuxième Guerre mondiale et la publication fut reprise en 1953 et terminée en 1965. Une nouvelle série de publications a été commencée en 1949 : le CRHA News Report. Cette dernière survolait les recherches historiques ainsi que les nouvelles de l'Association et en 1962, après 134 numéros, le nom fut changé pour

Canadian Rail / Le rail canadien et maintenant, nous avons atteint la marque du 600e numéro.

Le 500e numéro (mai-juin 2004) contenait un intéressant historique de la publication fait à l'aide d'un récapitulatif complet des changements apportés au courant des années en utilisant les marques centenaires comme références: 100e en mai 1959, 200e en juin 1968, 300e en janvier 1977, 400e en septembre-octobre 1987 et 500e en mai-juin 2004.

Les membres de longue date ont probablement toujours leurs premières copies du magazine en main mais saviez-vous qu'elles sont maintenant disponibles en ligne? Merci aux efforts soutenus et de longue haleine de Gilles



**Here is a list of CRHA Editors 1937 - 2021 / Voici la liste des éditeurs de l'ACHF de 1937 à aujourd'hui:**

Dr. Robert V Nicholls 1937-1940  
Allan Toohey 1949-1951  
Omer S Lavallée 1952-1961  
Anthony Clegg 1962-1966  
William Pharoah 1967

Sanborn S Worthen 1968-1976  
Peter Murphy 1977-1980  
Frederick F Angus 1981-2007  
Peter Murphy and/et Douglas N W Smith 2007-

He has also created a searchable index. Merci énormément, Gilles!

This magazine is a labour of love by CRHA members who research, write, edit, draw maps, translate, and publish to preserve our knowledge of Canadian railway history. Current co-editors Peter Murphy and Doug Smith lead a team of volunteers (listed on the inside front cover) all of whom deserve our great respect and thanks for their excellent work. Bravo ... and on to number 700!

There is another significant event with the number 60 in it this year—the 60th anniversary of the founding of the Canadian Railway Museum, today's Exporail. I will have more to say about this in Canadian Rail no. 601.

Lazure, un membre de l'ACHF, tous les exemplaires des Bulletins, News Report et Canadian Rail (sauf ceux des deux plus récentes années) ont été numérisés et peuvent être maintenant téléchargés du site Internet de l'Association. Gilles a également créé un index de recherche pour faciliter la tâche à quiconque voudrait consulter ces archives. Merci énormément Gilles!

La publication du magazine est une tâche qui est accomplie avec grand dévouement par des membres de l'ACHF. Ils recherchent, écrivent, éditent, dessinent les cartes, traduisent et publient un magazine de haute qualité pour préserver le savoir de l'histoire ferroviaire canadienne. Les éditeurs actuels, Peter Murphy et Doug Smith, sont à la tête d'une équipe de volontaires (affichés au verso de la page couverture) qui méritent le plus grand respect pour leur travail exemplaire afin de vous livrer un ouvrage de qualité. Bravo à tous.....et en route vers le 700e numéro!

Il va y avoir un autre évènement majeur incluant le chiffre 60 cette année soit le 60e anniversaire de la fondation du Musée ferroviaire canadien, maintenant Exporail. J'aurai plus de détails pour vous concernant cet évènement dans la prochaine édition de Rail Canadien.

## Financial Situation

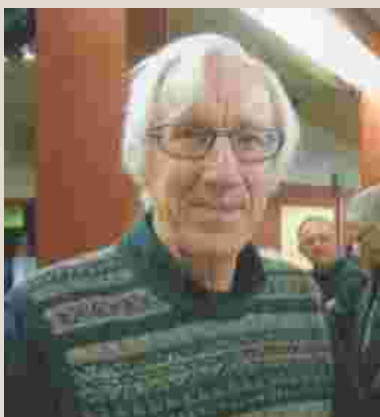
CRHA's financial situation is particularly good despite almost a full year of pandemic. We investigated every opportunity for funding, and our ability to qualify for special grants related to the Corona virus pandemic paid off. This has been coupled with efforts to keep expenses to a minimum to ensure that we could retain staff and maintain the buildings and site while having a financial cushion to deal with the unexpected.

## Situation financière

La situation financière de l'ACHF est très bonne malgré presque une année entière de pandémie. Notre opportunisme pour la recherche de financement et notre capacité à pouvoir bénéficier des subventions spéciales liées à la pandémie de coronavirus ont porté fruit. Ceci fut jumelé à des efforts pour limiter les dépenses au minimum afin d'assurer de conserver les employés en poste et de maintenir les édifices et le site, tout en ayant un coussin financier pour pallier aux imprévus.

## Something new at the CRHA / Exporail Internet site under Canadian Rail!

Four new indexes have recently been added to the Publication / research section of Canadian Rail on the CRHA / Exporail Internet site. You will also find there revised scans of the Bulletins and News Reports of the Association as well as scans of an additional year (2018) of Canadian Rail. We invite you to frequently consult these to take better advantage of the extensive information on the history of Canadian railways that all these publications contain. This revision work has been completed by CRHA members François Gaudette and Gilles Lazure with the appreciated help of Mylène Bélanger, CRHA's Archivist.



Gilles Lazure

## Du nouveau au site Internet de l'ACHF/Exporail!

Quatre nouveaux index ont récemment été ajoutés à la section Publications/recherche de Rail canadien sur le site Internet de l'ACHF/Exporail. Vous y trouverez également des numérisations révisées des Bulletins et News Report de l'Association, ainsi que celles d'une année de plus (2018) de Rail canadien. Nous vous invitons à les consulter fréquemment pour mieux profiter de la très vaste information sur l'histoire des chemins de fer canadiens que toutes ces publications contiennent. Ce travail de révision a été accompli par les membres de l'ACHF François Gaudette et Gilles Lazure avec la collaboration très appréciée de Mylène Bélanger, l'archiviste de l'ACHF.



François Gaudette

## CRHA Archives

We are pleased to announce that archival technician, Chantal Guérin, has been engaged for 2 years with the possibility of renewal for an additional year and is officially assigned to work on the Canadian Pacific Railway Company Fonds. Canadian Pacific Limited has generously donated to the CRHA Foundation, and the investment income from the N R Crump Endowment Fund permits this new employee.



Chantal Guérin

## Archives ACHF

Nous sommes heureux d'annoncer que la technicienne en archivistique, Chantal Guérin, a été embauchée en poste pour 2 ans ferme, avec une possibilité de renouvellement d'une année supplémentaire, et qu'elle est désormais officiellement attitrée au Fonds Canadian Pacific Railway Company. Le Canadien Pacifique a fait de généreux dons à la Fondation de l'ACHF et le revenu d'investissement du Fonds de dotation N. R. Crump permet d'avoir cette autre employée.

Work continues on the grant received from Library and Archives Canada for preservation of the Canadian Pacific Railway Company Fonds Heckman albums. The CRHA has purchased a flatbed scanner for bound documents which will enable us to digitize these extremely fragile albums without damaging them. The flatbed scanner was purchased with the help of this grant from Library and Archives Canada. Eventually we should be able to rent out our scanning services as this type of scanner is very rare in Quebec.



Le travail dédié à la subvention reçue de Bibliothèque et Archives Canada pour la préservation des albums Heckman, présents dans le Fonds Canadian Pacific Railway Company, se poursuit. Nous avons d'ailleurs reçu le numériseur à plateau pour documents reliés, acheté grâce à cette subvention, qui nous permettra de numériser ces albums extrêmement fragiles sans porter atteinte à leur intégrité. Éventuellement, nous pourrions aussi louer nos services de numérisation sur cet outil, dont l'ACHF est l'une des rares propriétaires au Québec.

## Video capsule project

The video capsule project for 9 vehicles in the grand gallery of the Angus Pavilion is complete. These capsules were made necessary because we cannot enter the vehicles with visitors or guided tours. We post them at a rate of 1 capsule every 2 weeks on our website, and a QR code on the interpretation panel of each targeted vehicle will enable visitors to view the videos. This project received funding from the MRC de Roussillon. In 2019, a generous donor made it possible to equip the entire museum site with Wi-Fi. These vignettes represent the first project to use this network.



Bruno Cordellier



EXPORAIL

60 1961-2021

## Projet des capsules vidéo

Le projet des capsules vidéo pour neuf véhicules de la grande galerie du pavillon Angus est complété. Ces capsules ont été rendues nécessaires, car nous ne pouvons pas entrer dans les véhicules avec les visiteurs ou les visites guidées. Nous les diffusons à raison de 1 capsule à chaque 2 semaines et un code QR sur le panneau d'interprétation de chaque

véhicule ciblé permet aux visiteurs de visionner la capsule. Ce projet a bénéficié d'un financement de la MRC de Roussillon. En 2019, un généreux donateur a rendu possible d'équiper le site entier du musée d'un réseau Wi-Fi. Ces capsules représentent le premier projet qui utilise ce réseau.



## Reorganization of the reserve

Exporail has undertaken the reorganization of the artefact reserve in order to increase storage space. The equipment (shelves and drawers) is now being manufactured. Installation is expected to take place at the end of March.

## Réorganisation de l'entrepôt

Exporail a commencé une réorganisation complète de l'entrepôt contenant les artefacts en vue d'augmenter l'espace de stockage. L'équipement (étagères et tiroirs) est actuellement en cours d'assemblage. L'installation devrait débuter à la fin du mois de mars.



The CRHA reserve has been emptied ready for the new storage installation. Peter Murphy  
*L'entrepôt de l'ACHF a été vidé en vue de l'installation du nouveau matériel de stockage. Peter Murphy*

## Division news

### Pacific Coast Division

The Pacific Coast Division has not met since February 2020. Given that many members are in higher-risk age groups meetings are not expected to return until public health authorities advise that Covid precautions can be significantly relaxed,

The Division has taken advantage of a special provision offered by the B.C. Registrar of Companies to

## Nouvelles des divisions

### Division de la côte du Pacifique

La Division de la côte du Pacifique n'a pas pu se réunir depuis le mois de février 2020. Comme plusieurs membres sont dans la tranche d'âge qualifiée à risque, les réunions ne vont reprendre que lorsque les autorités de la Santé publique seront d'avis que les précautions prises pour contrer la Covid-19 pourront être grandement atténuées.

delay its 2020 Annual General Meeting, which had been scheduled for March. The Registrar has authorized the Division to hold that meeting at any time up to November 1, 2021. In all likelihood both the 2020 and 2021 AGMs will be held consecutively on the same date. Official notice will be given in due course.

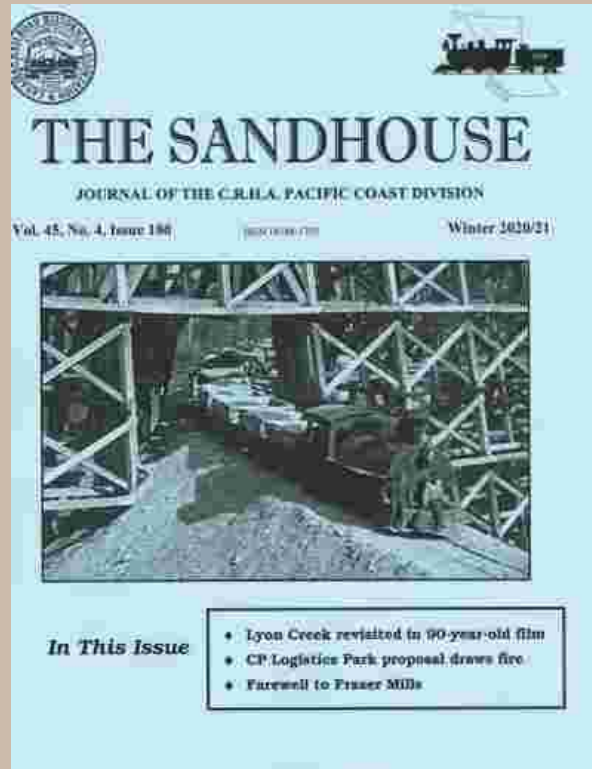
The Sandhouse, the Division's quarterly journal, has been published on schedule without interruption during the pandemic period.

**Toronto & York Division**

Unfortunately, the Covid-19 pandemic has affected all activities and events that the Division traditionally holds every year. Doors Open Toronto, a city-wide event that showcases the various venues of heritage and historical interest across the city was cancelled. Traditionally the Division participates along with the Toronto Rail Heritage Centre, located about a fifteen-minute walk west of Union Station. The annual outing to locations of railway interest across Southern and Central Ontario, hosted by Ron Brown, a noted historian, and usually held in June was also cancelled. Other excursions and outings and events also did not take place. This included the annual summer dinner in July as well as the annual Holiday dinner in December.

Monthly meetings for Members were also curtailed because Toronto's civic meeting rooms where meetings are held were closed and not available for public use. With that said, the Division did manage to hold a meeting in a church meeting room in September due to the generosity of a Member. As many older members do not own computers holding members' meetings on the Zoom platform was not practical although it was considered.

On the bright side, the



La Division a pu bénéficier d'une disposition spéciale offerte par la Greffière aux entreprises de la Colombie-Britannique pour repousser la rencontre générale annuelle de 2020 qui était prévue pour le mois de mars. La Greffière a autorisé la Division à tenir sa rencontre générale annuelle à n'importe quel moment d'ici le 1er novembre 2021. Tout porte à croire que les rencontres annuelles de 2020 et de 2021 se tiendront au même moment. Nous vous tiendrons informés en temps opportun.

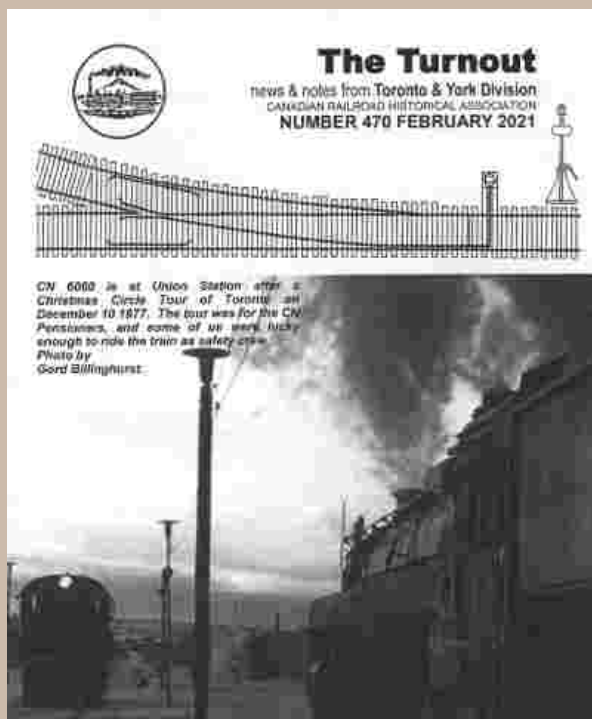
The Sandhouse, la publication trimestrielle de la Division, a pu être publiée dans les temps et sans interruption durant la pandémie.

**Division Toronto et York**

La pandémie de la Covid-19 a malheureusement affecté l'ensemble des activités et les événements que la Division organise traditionnellement à chaque année. Doors Open Toronto, une activité pour l'ensemble de la ville et qui offre une vitrine sur ses lieux historiques et de patrimoine a été annulée. Traditionnellement la Division fait un partenariat avec le Toronto Rail Heritage Centre,

situé à une quinzaine de minutes de marche de la gare Union en direction ouest. La sortie annuelle vers des endroits d'intérêt ferroviaire du sud et du centre de l'Ontario, mené par l'historien notoire Ron Brown et habituellement tenue au mois de juin, a aussi été annulée. D'autres excursions, sorties et événements n'ont aussi pas eu lieu. Ceci a inclus le banquet d'été en juillet ainsi que le banquet annuel des Fêtes en décembre.

Les rencontres mensuelles des membres ont été également suspendues car l'endroit utilisé pour ces rencontres, les Toronto Civic Meeting Rooms, a été fermé et n'est plus disponible pour usage



monthly newsletter The Turnout was published on schedule each month and regular in-person Board meetings with physical-distancing and other safety protocols in effect were held.

The Division hopes that 2021 will be a much better year and that normal activities and events can be resumed.

public. Les membres de la Division ont toutefois pu se réunir au mois de septembre, grâce à la générosité d'un membre, dans une salle de rencontre d'une église. Comme de membres plus âgés de la Division ne possèdent pas d'ordinateur, l'utilisation d'une plate-forme Zoom pour la rencontre ne fut pas pratique bien qu'elle fut envisagée.

Sur une note plus positive, la publication mensuelle de la Division, The Turnout, a été publiée sans interruption ni retard et des rencontres en personne en observant les protocoles de santé en vigueur ainsi que la distanciation physique recommandée ont pu être tenues.

La Division souhaite sincèrement que 2021 sera une bien meilleure année et que les activités normales et les événements pourront reprendre.

**BACK COVER TOP:** Former CPR Budd built dome observation car Evangeline Park carries the markers for VIA Rail Canada train No 5, westbound service for Prince George and Prince Rupert, British Columbia seen between Fitzwilliam and Grant Brook, Alberta some twenty-five miles west of Jasper, Alberta on the CN Albretha Subdivision. Scenes like the shot taken on September 13, 2020 stir the urge to ride! Dick Harris, this one's for you! Richard Yaremko

*HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: La voiture d'observation à dôme Evangeline Park de fabrication Budd et anciennement du CP porte les feux arrière du train numéro 5 de VIA Rail, entre Fitzwilliam et Grant Brook, Alberta, à quelque 40 kilomètres de Jasper sur la subdivision Albretha du CN. Des scènes telles que celle-ci, prise le 13 septembre 2020, donnent envie de faire un voyage. Dick Harris, celle-ci est pour vous! Richard Yaremko*

**BACK COVER BOTTOM:** On February 22, 2020, VIA train 35 is viewed near mileage 40 Alexandria Subdivision as it approaches the community of Moose Creek, Ontario. Trailing the regular 1-6-1 LRC consist is 'Skyline' Dome 8509, a Dining Car, a Club Galley Car, and engine VIA 6416. The deadheading equipment set will return 'Les Canadiens' hockey club to Montréal following their game with the Ottawa Senators later in the day. With the National Hockey League season schedule about to be 'Paused' in less than three week's time - due to the COVID-19 pandemic, this would be the last NHL team charter to call at Ottawa Station during 2019-2020 season. Ray Farand

*BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le 22 février 2020, le train numéro 35 de VIA est aperçu près de la borne milliaire 40 sur la subdivision Alexandria alors qu'il approche de Moose Creek, Ontario. À la suite du convoi ordinaire 1-6-1 de voitures LRC sont la voiture à dôme Skyline 8509, une voiture-restaurant, une voiture-club et la locomotive 6416 de VIA. Ce convoi remorqué va ramener le club de hockey Les Canadiens à Montréal suite à sa partie contre le club Ottawa Senators plus tard au cours de la journée. La saison de la Ligue nationale de hockey étant sur le point d'être suspendue dans moins de trois semaines à cause de la pandémie de la Covid-19, ce train sera le dernier convoi nolisé par une équipe de la LNH à fréquenter la gare d'Ottawa durant la saison 2019-2020. Ray Farand*

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

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

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

CRHA / Exporail



CRO





# CANADIAN RAIL

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

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

