

■ The CN Story Part 6: CNR - From Disaster to Solid Progress

■ Stan's Photo Gallery

■ A Brysonville Interlude

■ One More Ride – The Man With the Pass

■ Heritage Business Car ■ CRHA Communications

■ L'histoire du CN, partie 6 : le CNR du désastre aux solides progrès

■ Les photos de Stan

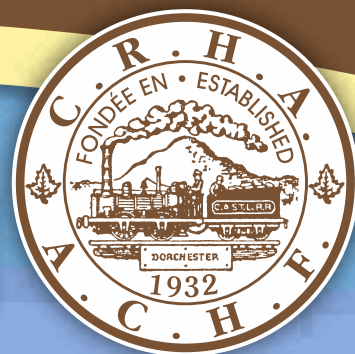
■ Un intermède à « Brysonville »

■ Un trajet de plus – l'homme au laissez-passer

■ Le patrimoine ferroviaire ■ ACHF Communications

No. 601 • MARCH/MARS - APRIL/AVRIL • 2021

# CANADIAN RAIL



1919



2019



# 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

- 71** The CN Story Part 6: CNR - From Disaster to Solid Progress / *L'histoire du CN, partie 6 : le CNR du désastre aux solides progrès* by / par Lorne Perry and / et Douglas N W Smith with / avec Don McQueen and / et David Smith
- 109** Stan's Photo Gallery / *Les photos de Stan*, by / par Stan J. Smaill
- 124** A Brysonville Interlude / *Un intermède à « Brysonville »*, by / par Stan J. Smaill
- 127** 'One More Ride- The Man With the Pass' - Remembering Richard Charles Harris / *Un trajet de plus - L'homme au laissez-passer - En mémoire de Richard Charles Harris*, by / par Stan J. Smaill
- 129** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 132** 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 Loiséle

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: CN M420 2513 leads train 435 for Montreal across the CN - CR diamond at Huntingdon, Quebec in May 1985. The Swift style train order signal, long a fixture on many CNR branch line train order stations in Quebec, is now gone as the CNR Massena Subdivision is now controlled using the Computerised Manual Block System (CMBS). Stan J. Smaill

PAGE COUVERTURE : En mai 1985, la M-420 2513 du CN tracte le train No 435, à destination de Montréal, à travers le croisement à angle avec Conrail, à Huntingdon, Québec. Le signal d'ordre de trains de type Swift, longtemps un équipement de nombreuses gares de lignes secondaires du CNR, est maintenant disparu alors que la subdivision Massena du CN est dirigée de nos jours à l'aide de la Commande manuelle numérisée des cantons (CMNC). Stan J. Smaill

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

# The CN Story Part 6: CNR - From Disaster to Solid Progress

## L'histoire du CN, partie 6 : le CNR du désastre aux solides progrès

By / Par Lorne Perry and/et Douglas N W Smith  
with/avec Don McQueen and/et David Smith

French Version / Version française : Gilles Lazure



The CNR proudly boasted the it 'Serves All Canada' - a dig at the CPR whose reach did not extend to the island provinces. In the early 1940s, the system timetable provided a partial review of the services the company offered all Canadians. Douglas N.W. Smith collection

Le CNR fit grand état de son slogan « Serviteur de la nation », un sarcasme envers le CPR qui ne desservait pas les provinces insulaires. Au début des années 1940, l'indicateur du réseau donnait un aperçu complaisant des services que la compagnie offrait à tous les Canadiens. Collection de Douglas N.W. Smith

### WHAT A MESS

The vast orgy of over-building of railway lines from the 1880's to the first World War, stretched the fragile financial resources of the Canadian Northern and Grand Trunk Pacific-National Transcontinental beyond the breaking point. Ruinously expensive construction across the hard rock and muskeg of northern Ontario and through the seemingly endless mountains of British Columbia coupled with over-ambitious branch line building into empty prairie lands left the two railways unable to meet their construction debts. The CPR, which had much deeper pockets, did participate in extensive construction of

### QUEL GÂCHIS!

Les excès de construction de chemins de fer des années 1880 jusqu'au début de la Première Guerre mondiale amenèrent les fragiles ressources financières du Canadian Northern (CNoR) et du Grand Trunk Pacific-National Transcontinental (GTP-NTR) à leur point de rupture. Les dépenses ruineuses de bâtir des lignes à travers les étendues de roc et de muskeg du nord de l'Ontario et les montagnes semblant interminables de la Colombie-Britannique, ainsi qu'un programme de construction trop ambitieux de voies secondaires à travers des espaces inhabités des Prairies laissèrent les deux compagnies incapables de rencontrer leurs dettes de construction. Le CPR, qui avait beaucoup plus

branch lines, but didn't go beyond its means. For all railways in the Western part of the country, there was much too long a wait for traffic to materialize.

The hope had been that immigration, which the railways, in cooperation with the Canadian western provincial governments, championed would lead to additional traffic. Of course, this required years to slip by before immigration inducements translated into settlers, house-building, planting, harvesting and finally, grain traffic. With the collapse of immigration as World War I started, the financial position of the newer railways became more and more precarious. It came to the point where they were verging on bankruptcy. Canada was a rather new country at the time, and such an enormous collapse would precipitate a financial crisis for the country on world markets as it struggled to finance its war-time commitments. And that's when the Canadian Government decided it must step in.

### **THE 'MIXED ECONOMY' WELL UNDERWAY**

We hear much these days about public-private partnerships, but Canada has been a great exponent since those early days. Government intervention in private enterprise was especially needed in such a sparsely-populated country as this one, and continues to this day, though on a reduced scale. A version of this was even the early experience of the CPR. The Government badly wanted a railway across the West to link up the Prairie Provinces and British Columbia with the East, following from a condition of Confederation. To encourage private enterprise, the Government made enormous land grants to CPR, which the company later parlayed into immensely profitable property sales and resource developments.

When the collapse of Canadian Northern and Grand Trunk Pacific was looming, a different plan emerged. The Government would assume all the stock and financial obligations of the failing lines, merge them, and charge the new enterprise with operating as if it were privately-owned. Of course, CPR was most unhappy to find itself in competition with one new railway that had the resources of Government behind it, but it had no choice.

### **JAMMING THE PIECES TOGETHER**

No easy task. Making sense of the newly combined railways was properly underway in the early years after the first stage of amalgamation began in 1917. The challenge faced by David B. Hanna, former head of Canadian Northern, was to weed out duplicate lines and services, harmonize operating practices, and begin to evolve a logical staff and administration structure. Hanna headed the new company until 1922.

de ressources, participa de fait à la construction intensive de voies secondaires, mais il n'excéda pas ses moyens. Pour tous les chemins de fer dans la partie ouest du pays, l'attente de l'apparition de trafic fut beaucoup trop longue.

Il avait été espéré que l'immigration, prônée par les compagnies ferroviaires en coopération avec les gouvernements des provinces de l'Ouest, amènerait du trafic additionnel. Bien entendu, cela impliquait que des années passeraient avant que les primes à l'immigration se traduisent en des colons s'établissant sur leurs terres, les semant, les récoltant et ayant du grain à être transporté. Lorsque l'immigration s'est tarie au début de la Première Guerre mondiale, la situation financière des compagnies ferroviaires les plus récentes devint de plus en plus précaire. Elle arriva au point que ces dernières furent acculées à la faillite. Le Canada était à ce moment-là un pays relativement nouveau et une telle catastrophe allait précipiter une crise financière pour le pays sur les marchés mondiaux alors qu'il peinait à financer ses obligations relatives à la guerre. Et c'est alors que le gouvernement canadien décida qu'il devait intervenir.

### **L'ÉCONOMIE MIXTE BIEN EN MARCHÉ**

Nous entendons beaucoup parler de nos jours de partenariats public-privé, mais le Canada en a été un adepte dès ses origines. L'intervention du gouvernement dans les entreprises privées était particulièrement nécessaire dans un pays aussi peu peuplé et elle continue à ce jour, bien qu'à une moindre échelle. Les premiers rapports avec le CPR en ont même été une adaptation. Par suite d'une condition de la Confédération, le gouvernement désirait vivement un chemin de fer à travers l'ouest du pays pour relier les provinces des Prairies et la Colombie-Britannique à l'est de celui-ci. Afin d'encourager l'entreprise privée, il fit d'énormes concessions de terres au CPR, concessions que ce dernier transforma plus tard en des ventes de terres et des exploitations de ressources naturelles fort profitables.

Lorsque les faillites du CNoR et du GTP devinrent imminentes, une alternative apparut. Le gouvernement allait prendre charge de toutes les actions et obligations financières des lignes en difficulté, les regrouper et demander à une nouvelle compagnie de les exploiter tout comme si elle était une entreprise privée. Évidemment, le CPR fut très mécontent de se retrouver en concurrence avec un nouveau chemin de fer qui était soutenu par les ressources du gouvernement, mais il n'eut pas le choix.

### **FORCER LES PIÈCES ENSEMBLE**

Une tâche pas facile! L'organisation du nouveau chemin de fer était en marche comme il se devait depuis les quelques années qui avaient suivi la première ronde des regroupements commencés en 1917. Le défi auquel l'ancien président du CNoR, David B. Hanna, faisait face était d'éliminer les lignes et services en double, d'harmoniser les pratiques d'opération et de commencer à établir une structure logique du personnel et de l'administration. Il fut à la tête de la nouvelle compagnie jusqu'en 1922.

### Creating a Numbering and Classification System for CNR in 1919

By Don McQueen

Near the end of the 19th century North American railways began the move towards operational management for its deployment of larger locomotive power and rolling stock fleets. The earlier years had been dominated by construction, amalgamation and reliance on 4-4-0s, 4-6-0s, 2-6-0s and 2-8-0s as mainstay motive power. Development in the new century brought with it a another generation of mainline steam power, notably the 4-6-2 Pacific type (1902) and 2-8-2 Mikado (1906), accompanied by standardization challenges necessitated by increased interchange of inter-line equipment. In the 1890s companies had begun numbering equipment into specific service groups and by 1910 implementing specific rolling stock reporting marks. These advances coincided with the acceptance in 1901 of the Whyte system of identifying locomotive types and accounting for the technical complexities of steam power such as compounding, various valve gear designs and superheating.

Methods of inventorying motive power and rolling stock prior to the 20th century usually consisted of applying names and / or random continuous road numbers. This often included the practice of re-using names or numbers vacated by retired equipment, which paid little attention to service use, wheel arrangement or technical characteristics. In Canada the Intercolonial Railway retained a practice of continuous and back-fill locomotive numbering into the first decade of the 20th century. Grand Trunk motive power chiefs, bedeviled with equipment from numerous amalgamations, acquisitions and international restraints, attempted to organize company steam power by re-using similar number blocks as many as thirteen times between 1863 and 1910.

By the turn of the century it was realized a more systematic approach was needed. Newly-created motive power and company equipment departments began to devise more precise classification systems and road number allocation, usually from three broad models:

- 1) Alpha-based classes for specific wheel arrangements, regardless of road numbers, as devised by the Pennsylvania Railroad (PRR);
- 2) Road numbers used as classes for specific wheel arrangements as adopted by Atchison Topeka & Santa Fe (AT&SF);
- 3) Combination of letters and road numbers assigned to similar wheel types.

The latter model ultimately became the

### Création d'un système de numérotation et de classification pour le CNR en 1919

Par Don McQueen

Vers la fin du 19e siècle, les chemins de fer nord-américains commencèrent à s'orienter vers la gestion opérationnelle de plus grands parcs de locomotives et de matériel roulant. Les années antérieures avaient été dominées par la construction, l'intégration aux parcs et l'appui sur des locomotives 4-4-0, 4-6-0, 2-6-0 et 2-8-0 comme force motrice principale. Des développements au début du siècle nouveau menèrent à une nouvelle génération de force motrice pour lignes principales, notamment les types 4-6-2 Pacific (en 1902) et 2-8-2 Mikado (en 1906), le tout accompagné de défis à la normalisation nécessités par l'augmentation des échanges de wagons entre les diverses compagnies. Au cours des années 1890, celles-ci avaient commencé à numéroter le matériel roulant selon le type de service spécifique et, par les années 1910, à lui apposer des marques d'identification spécifiques. Ces percées coïncidèrent avec l'adoption, en 1901, du système Whyte pour l'identification des types de locomotives et la considération de complexités techniques de la vapeur telles que les divers systèmes de distribution de celle-ci, son utilisation en mode compound et sa surchauffe.

Avant le 20e siècle, les procédures d'inventaire de la force motrice et du matériel roulant consistaient habituellement à leur apposer des noms et/ou des numéros de parc consécutifs aléatoires. Ceci comprenait souvent la pratique de réutiliser des noms ou numéros devenus inutilisés suite aux mises hors de service d'équipements, avec peu d'attention donnée au genre de service, à l'arrangement des roues ou aux caractéristiques techniques. Au Canada, l'Intercolonial perpétua la pratique de continuellement réutiliser les numéros des locomotives jusqu'à la première décennie du 20e siècle. Les chefs de la force motrice du Grand Trunk, se débattant avec le matériel de nombreux regroupements et achats et avec des contraintes internationales, essayèrent de mettre de l'ordre dans le parc moteur de la compagnie en réutilisant des ensembles similaires de numéros aussi souvent que treize fois entre 1863 et 1910.

Il fut réalisé, au tournant du siècle, qu'une approche plus systématique était nécessaire. Les départements nouvellement créés par les compagnies pour gérer leurs parcs de force motrice et de matériel roulant commencèrent à élaborer des systèmes de classification et d'affectation de numéros plus précis, généralement à partir de trois modèles à larges limites :

preference of both the Canadian Northern Railway (CNoR), and Canadian Pacific, and after 1919, the CNR. A short-lived attempt to employ this type of classification and road number allotment was instituted by CPR's Superintendent of Motive Power, Henry Vaughan in 1906 - during the same period in which Samuel Hungerford was CPR Superintendent of Motive Power in Winnipeg. Hungerford, who joined the CNoR as Vice-President of Operations in 1910, is now credited with creating that company's motive power numbering and classification system which went into effect in January 1912. Different wheel arrangements were numbered into separate groups of 100 or 1000 numbers. Their new classes were created by assigning a capital letter to each wheel arrangement, then using numerals to distinguish between driving wheel diameter differences within each type. Subclasses, using another capital letter would indicate technical variations, acquisition sequence and / or builder. Each component was separated with a dash.

In September 1919, this format was adopted as the master plan for numbering and classifying the steam power from both CNoR and Canadian Government Railways (CGR) into a comprehensively combined CNR roster. With appropriate modifications, this format was also used to create the CNR passenger, revenue and 'On Company Service' (OCS) rolling stock rosters.

In 1919, the only major CNR alteration in the CNoR class marking was to change the subclass designation to a lower case letter. Most CNoR alpha class wheel arrangements were retained - the exceptions being the R class for 2-8-2s in 1919; S class (from 0-4-0s) to 2-8-2s in 1919; T class (from 0-4-0s) to 2-10-2s in 1919; U class (from a 2-8-2) to 4-8-2s in 1923. CNoR letters V, W (for possible 0-10-0s), X & Y were left open for future use. In practically all cases, CNoR steam road number allocation remained unchanged, except for three-digit 4-6-2 Js, 0-6-0 Os and 0-8-0 Ps. CGR power with similar specifications was then incorporated into the CNoR framework, and in 1923 GTR and GTP power was added to the structure with few alterations. CNR passenger, freight and to some extent 'on company service' (OCS) equipment, road numbers allocation followed the same hierarchy - CNoR as the basis, then CGR, GTR and GTP, and finally equipment from the smaller roads acquired between 1923 and 1949.

Then the herculean task of instructing the operating trades to physically apply the new numbers, classes and marks to the acquired stock was begun. As late as 1930, the re-marking process for revenue rolling

- 1) Des classes en caractères arabes pour des arrangements de roues déterminés sans considération des numéros de parc, telles que conçues par le Pennsylvania Railroad (PRR);
- 2) Des numéros de parc utilisés comme classes pour des arrangements de roues déterminés tels qu'adoptés par l'Atchison Topeka & Santa Fe (AT & SF);
- 3) Des combinaisons de lettres et numéros de parc affectés à des arrangements de roues similaires.

Ce dernier modèle devint en fin de compte le préféré du Canadian Northern Railway (CNoR) et du Canadien Pacifique, et après 1919, du CNR. Un essai de courte durée d'employer ce genre d'affectation de classe et de numéro de parc avait été institué, en 1906, par Henry Vaughan, le superintendant de la force motrice du CPR, alors que Samuel Hungerford occupait le même poste pour le CPR, à Winnipeg. Hungerford, qui passa au CNoR en tant que vice-président de l'exploitation en 1910, est maintenant crédité d'avoir créé pour lui le système de numérotation et de classification des locomotives qui entra en vigueur en janvier 1912. Les différents arrangements de roues furent numérotés dans des groupes séparés de nombres à trois ou quatre chiffres. Leurs nouvelles classes furent créées en affectant une lettre majuscule à chaque arrangement de roues, puis des chiffres pour différencier les diamètres de roues motrices à l'intérieur de chacun d'eux. Des sous-classes, utilisant une autre lettre majuscule, identifieraient les différences techniques, les séquences d'acquisition et/ou le manufacturier. Chaque élément fut séparé par un tiret.

En septembre 1919, ce format fut adopté comme plan maître pour numéroter et classer la force motrice du CNoR et des Chemins de fer du gouvernement canadien (CGR) en un tableau de service proprement intégré pour le CNR. Avec des variations appropriées, il fut aussi utilisé pour créer les tableaux de service pour les voitures de voyageurs, les wagons à revenus et les wagons ne rapportant pas de revenus pour usage interne dans la compagnie (OCS - On Company Service, en anglais).

En 1919, la seule altération majeure faite par le CNR aux marques de classes du CNoR fut de remplacer la désignation des sous-classes avec une lettre minuscule. La plupart des classifications alphabétiques d'arrangements de roues du CNoR furent conservées, les exceptions étant l'attribution du R à des classes de 2-8-2 en 1919, le S passant des 0-4-0 à d'autres 2-8-2 en 1919, le T passant des 0-4-0 aux 2-10-2 en 1919 et le U passant des 2-8-2 aux 4-8-2 en 1923. Les V, W (pour d'éventuelles 0-10-0), X et Y du CNoR furent conservés

stock was still being continued. For most CNoR equipment, only the word 'Northern' had to be replaced, but no change was needed for the reporting mark, as 'CNR' had been transferred to the new company. Bulletins were issued to shops and terminals advising which new marks were to be applied to the former equipment. In the case of revenue rolling stock and OCS equipment the bulletins were in the form of bound booklets which listed old and new numbers of every car the company had inherited. One book for CNoR, CGR and other government-owned roads was printed and issued in December 1920, and another for the GTR family in July 1923.

But transformation tasks didn't exclusively involve the running trades. The accounting department created records for all CNR equipment from a myriad of predecessor documents. In the case of motive power, a hand-written data card for each locomotive was created, recording origins, and cost entries for every major improvement and betterment made before and after 1919. The drafting department began creating diagram sheets for each class of locomotive, passenger equipment and freight car service groups which when completed, were copied as blue or white-prints and circulated to every shop and major terminal. In the case of the steam classes, the CGR sheet format was adapted as the CNR standard.

Thus during the forty years of CNR steam operation, Hungerford's basic classification and numbering structure remained virtually intact, proving flexible enough to incorporate new power and equipment after 1923. Initially used to classify diesel-electric power beginning in 1929, the concept was retained to meet a different set of needs when the revised diesel class system in 1954 and renumbering in 1956 were approved. The new plans had major similarities to the 1912 and 1919 concepts. It separated the diesel models from different builders into 100 or 1000 number blocks, created an alpha code for each builder and type of service. Numerals indicated axle count and horsepower, but the use of a subclass was retained, similar in function to that used during the age of steam.

### **Photographs - A Period of Transition**

Coincident with the movement to create a nationalized system, most pre-1914 railway locomotives and rolling stock used during the prolonged wartime economy were nearing the end of their efficient service lives. To remedy the inability of the cash-strapped railways to purchase new equipment the government as early as 1916, had begun to order the

pour usage futur. Les numéros de parc donnés par le CNoR à ses locomotives demeurèrent inchangés dans pratiquement tous les cas, à l'exception de ceux à trois chiffres de celles aux arrangements de roues J (4-6-2), O (0-6-0) et P (0-8-0). Les locomotives des CGR de spécifications similaires furent alors incorporées au tableau de service du CNoR et en 1923, celles du GTR et du GTP le furent aussi avec peu de changements. Les voitures pour voyageurs, les wagons de marchandises et jusqu'à un certain point les wagons sans revenus suivirent avec une hiérarchie semblable : le CNoR au départ, puis les CGR, GTR et GTP et finalement l'équipement des petites compagnies acquis entre 1923 et 1949.

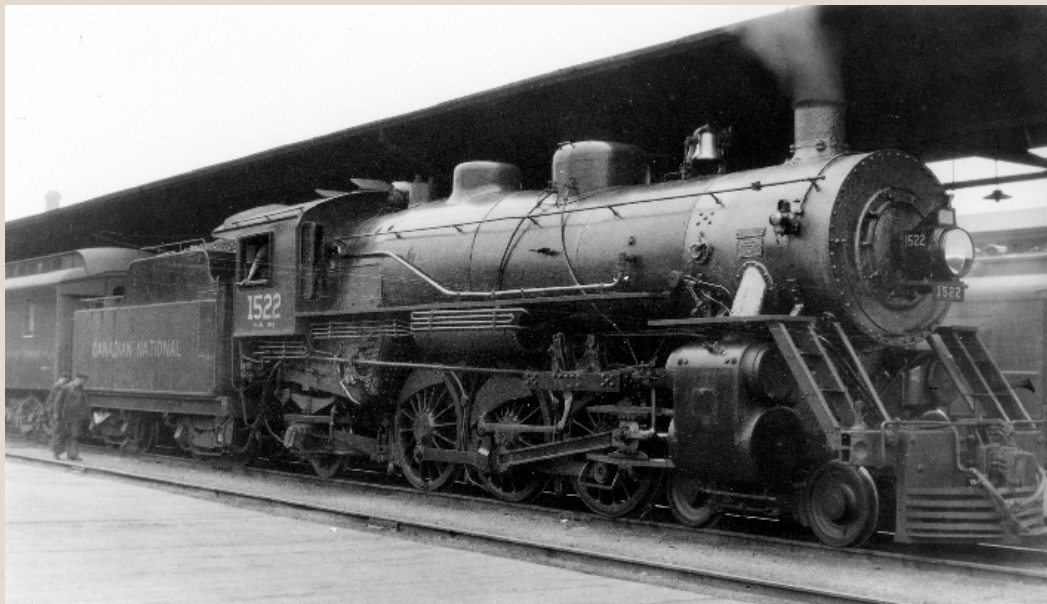
Commença alors la tâche herculéenne d'enseigner à tous les groupes d'opération à apposer physiquement tous les nouveaux numéros, classes et marques à tout l'équipement acquis. Aussi tard que 1930, la procédure de refaire le marquage du matériel roulant rapportant des revenus était encore inachevée. Seul le mot « Northern » avait à être remplacé sur la majorité des équipements du CNoR, mais leurs marques d'identification restaient les mêmes puisque les lettres CNR avaient été transférées à la nouvelle compagnie. Des bulletins furent envoyés aux ateliers et terminaux pour stipuler quelles nouvelles marques devaient être apposées sur l'ancien équipement. Pour le matériel roulant à revenu et celui à non-revenu, les bulletins furent émis sous la forme de livrets reliés donnant les anciens et nouveaux numéros de chaque voiture et wagon dont la compagnie avait hérité. Un volume pour le CNoR, les CGR et les autres compagnies propriétés du gouvernement fut imprimé et distribué en décembre 1920 et un autre pour l'ensemble du GTR le fut en juillet 1923.

Cependant les tâches de conversion n'impliquèrent pas exclusivement les groupes d'opération. Le département de la comptabilité créa des fiches pour tout l'équipement du CNR à partir d'un éventail de documents hérités. Pour la force motrice, une fiche écrite à la main fut créée pour chaque locomotive afin d'enregistrer son origine et les coûts de toute modification ou amélioration majeure lui ayant été faite avant et après 1919. Le département de dessin technique commença à élaborer des schémas pour chaque classe de locomotive et de groupe de voitures pour voyageurs et de wagons de marchandises selon leur service qui lorsque complétés, furent reproduits en imprimés blancs ou bleus et envoyés à tous les ateliers et terminal majeur. Pour les classes de locomotives, le format de feuille des CGR fut adopté comme norme au CNR.

needed equipment, assign it to the Canadian Government Railways fleet, and transfer the remainder to either the Canadian Northern, Grand Trunk Pacific or the Grand Trunk Railway of Canada. A summary of these orders can be found in Table F, vol.1, page 23 of Canadian National Steam! Two images illustrate this period of transition before the newly-formed CNR initiated orders of its own in 1919.

Ainsi, durant les quarante ans d'exploitation de la vapeur au CNR, la structure de base d'Hungerford pour la classification et la numérotation demeura en pratique intacte, s'avérant suffisamment flexible pour incorporer les nouveaux équipements de traction et de transport après 1923. D'abord utilisée pour classer l'équipement de traction diesel-électrique à partir de 1929, la structure fut conservée pour satisfaire des besoins différents lorsque des systèmes révisés de classes et de numérotation des diesels furent respectivement approuvés en 1954 et 1956. Les nouveaux systèmes ressemblaient beaucoup aux

concepts adoptés en 1912 et en 1919. Ils séparèrent les modèles de diesels de différents fabricants en des groupes de numéros à trois ou quatre chiffres et créèrent un code alphabétique pour chaque fabricant et genre de service. Des chiffres donnèrent le nombre des essieux et la puissance en HP, mais l'utilisation de sous-classes fut conservée, semblable en fonction à celles du temps de la vapeur.



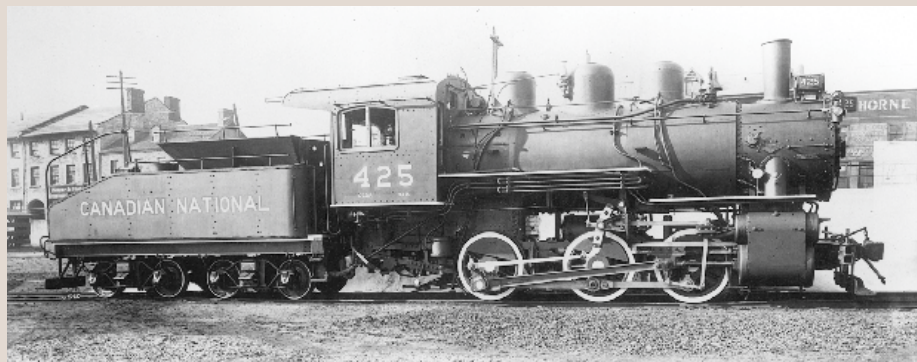
**5294**, one of fifteen Pacific Types (5280-5294) ordered by the Government in June 1918, was delivered from Montreal as CNR 1522 during May of 1919. The order was assigned to the Canadian Government Railways as CGR 508-522. But by July 1918 as it became apparent the Grand Trunk Railway was drifting toward insolvency, the Government earmarked the order for a GTR lease. However the three-digit road number would conflict with existing GTR Mikados, and a December 1918 memo directed the class be assigned temporary numbers 1508-1522. The fifteen Pacifics received their CNR road numbers between October 1920 and March 1921 while remaining leased to the GTR. The future 5294 as 1522 at Montreal's Bonaventure Station during 1919 is an informative image illustrating this transition period - Canadian National tender lettering, CGR classification and haulage % marks under the cab's GTR / CGR road number and a standard GTR smokebox number plate and headlamp design. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paterson

*La 5294, l'une de quinze locomotives de type Pacific, numérotées de 5280 à 5294 et commandées par le gouvernement en juin 1918, fut livrée des MLW, au cours de mai 1919, en tant que la 1522 du CNR. La commande fut affectée aux CGR sous les numéros 508 à 522. Cependant, par juillet 1918, alors que le GTR allait de toute évidence à la faillite, le gouvernement en fit un prêt au GTR. Or la série de numéros de parc à trois chiffres allant entrer en conflit avec celle de Mikados en service; un mémo de décembre 1918 stipula que les numéros 1508 à 1522 iraient sur les nouvelles locomotives. Les quinze Pacific reçurent leurs numéros de parc du CNR entre octobre 1920 et mars 1921 alors qu'elles demeuraient louées aux CGR. La future 5294 portant le numéro 1522 à la gare Bonaventure de Montréal au cours de 1919 constitue une intéressante illustration de cette période de transition : lettrage Canadian National sur le tender, classe CGR et symbole % de taux de traction sous le numéro GTR/CGR inscrit sur la cabine de conduite, style de phare et plaques de numéros normalisés du GTR sur la boîte à fumée. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Paterson*

### I: Une période de transition

En même temps que s'amorçait l'effort de création d'un réseau national, la majeure partie des locomotives et du matériel roulant, datant d'avant 1914 et utilisée durant la période



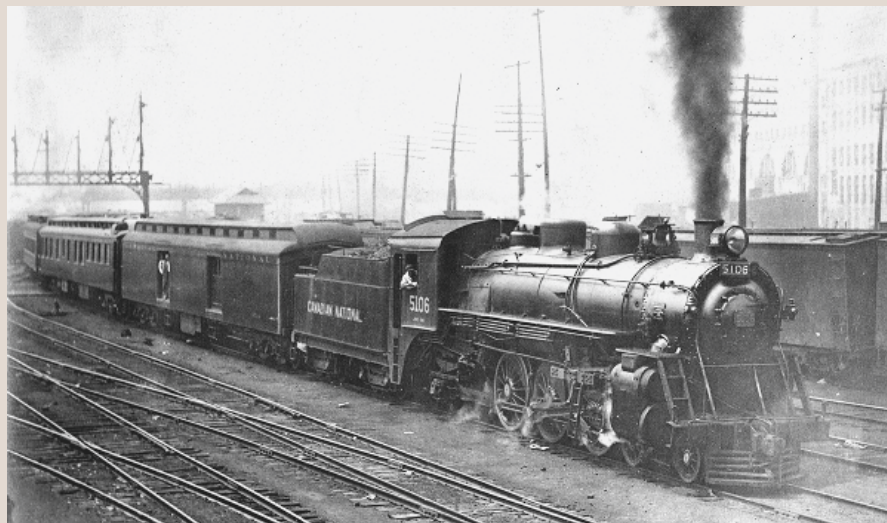


**7384** as CNR 425, was photographed while being positioned for builder's photos a few days before delivery from Kingston on November 12, 1919. The future CNR 7369-7393 had been ordered by Canadian Northern on January 28, 1919 and had received the first six in CNoR livery as O-12-B 410-415. But by the time the remainder of the order was ready for delivery, CNR had become a reality, but as the new road number plan had yet to be put into effect, they were shipped with Canadian National tender lettering and CNoR road numbers. Butler photo for CLC, Don McQueen collection

*La 7384, en tant que 425 du CNR, fut photographiée alors qu'elle était en position pour les photos du fabricant quelques jours avant sa livraison de la CLC, à Kingston, le 12 novembre 1919. Les futures 7369 à 7393 du CNR avaient été commandées par le Canadian Northern le 28 janvier 1919; les six premières avaient été reçues avec leur livrée du CNoR, numérotées 410-415, classées O-12-B. Toutefois lorsque le reste de la commande fut prêt à être livré, le CNR était devenu une réalité, mais le nouveau système de numérotation du parc étant encore à être instauré, les locomotives furent expédiées avec le lettrage Canadian National sur leurs tenders et des numéros de parc du CNoR. Photo de Butler pour la CLC, collection de Don McQueen*

### Photographs - Canadian National's First Orders in 1919 & 1920.

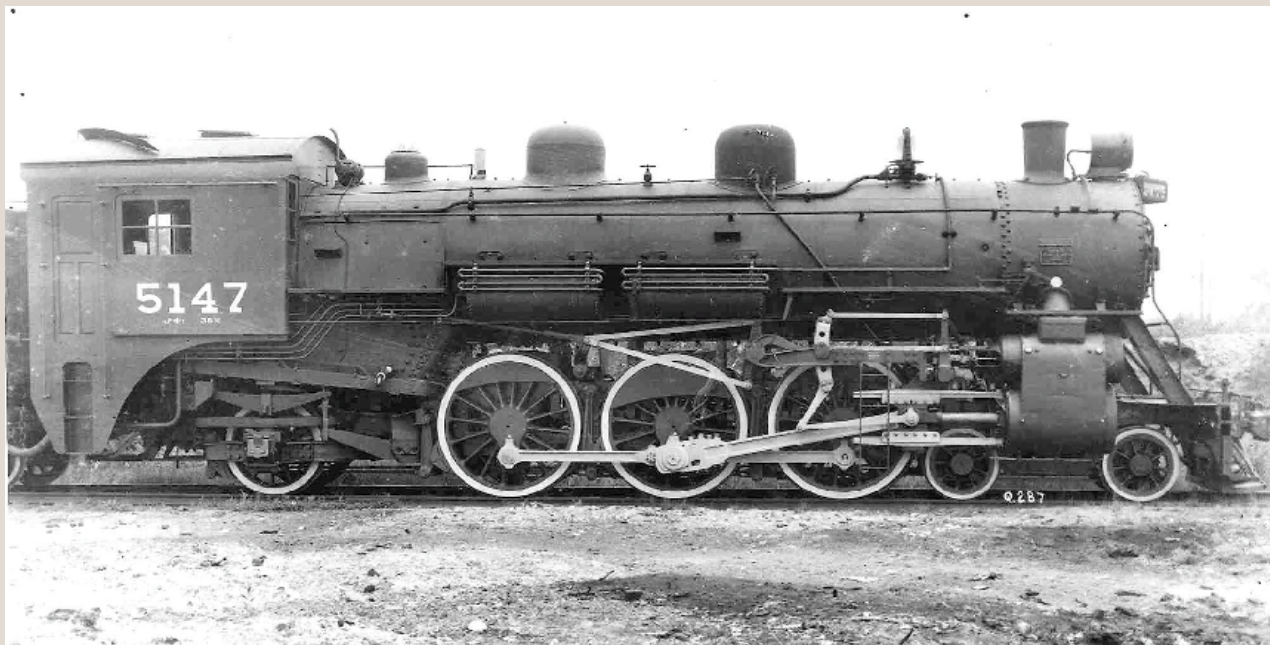
### II: Les premières commandes du Canadien National en 1919 et 1920



**5106**, shipped from Montreal on May 31, 1919 was photographed in service a year later, on June 28, 1920 at Toronto's (old) Union Station when it was assigned as power for the inaugural run to Montreal of The Capital City. The 4-6-2 was one of twenty-five Pacifics (5100-5124) tendered on February 14, 1919 by the government as one of the first orders for the newly created CNR, for assignments on its Canadian Northern lines. The Canadian Northern had planned to acquire between sixteen and twenty Pacifics as early as 1916, but financially was unable proceed with an order. CNR, Don McQueen collection

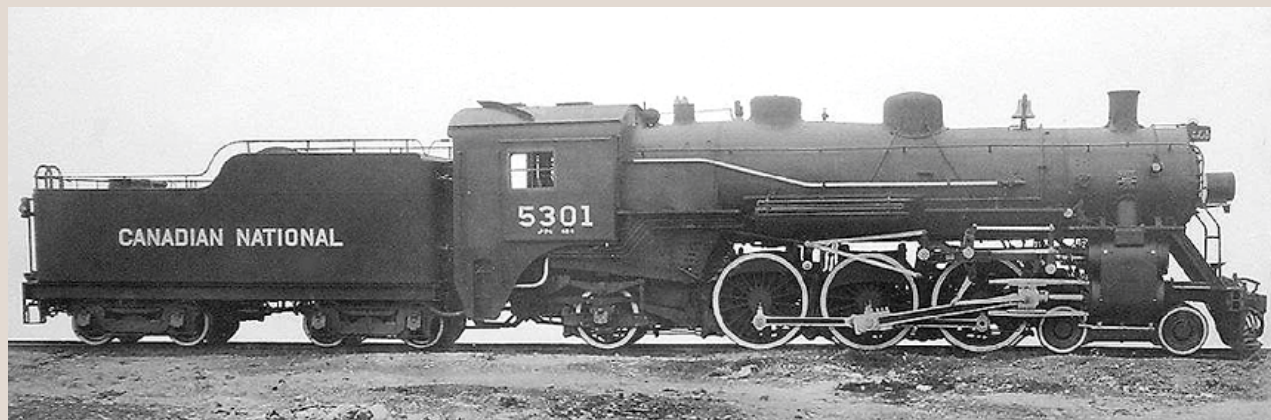
prolongée de l'économie de guerre, approchait la fin de sa durée de service utile. Afin de compenser l'incapacité des compagnies à bout de ressources d'acheter de nouveaux équipements, le gouvernement avait commencé, aussi tôt qu'en 1916, à acquérir l'équipement nécessaire, à l'affecter aux parcs des CGR et à en transférer le reste au CNoR, au GTP ou au GTR. Un sommaire de ces commandes peut être trouvé dans le Tableau F, page 23 du volume 1 de Canadian National Steam! Deux photos illustrent cette période de transition avant que le CNR nouvellement constitué commence à faire ses propres commandes de matériel en 1919.

*La 5106, expédiée de Montréal le 31 mai 1919, fut photographiée en service un an plus tard, le 28 juin 1920, à l'ancienne (première) Gare Union de Toronto alors qu'elle avait été affectée comme force motrice du train inaugurant le trajet vers Montréal sous le nom de The Capital City. La 4-6-2 était l'une de vingt-cinq Pacific pour lesquelles le gouvernement avait soumissionné le 14 février 1919 pour le CNR nouvellement créé pour être affectées sur ses lignes Canadian Northern. Le CNoR avait planifié d'acquérir entre seize et vingt Pacific aussi tôt que 1916, mais son état financier ne lui avait pas permis de passer une commande. Photo du CNR, collection de Don McQueen*



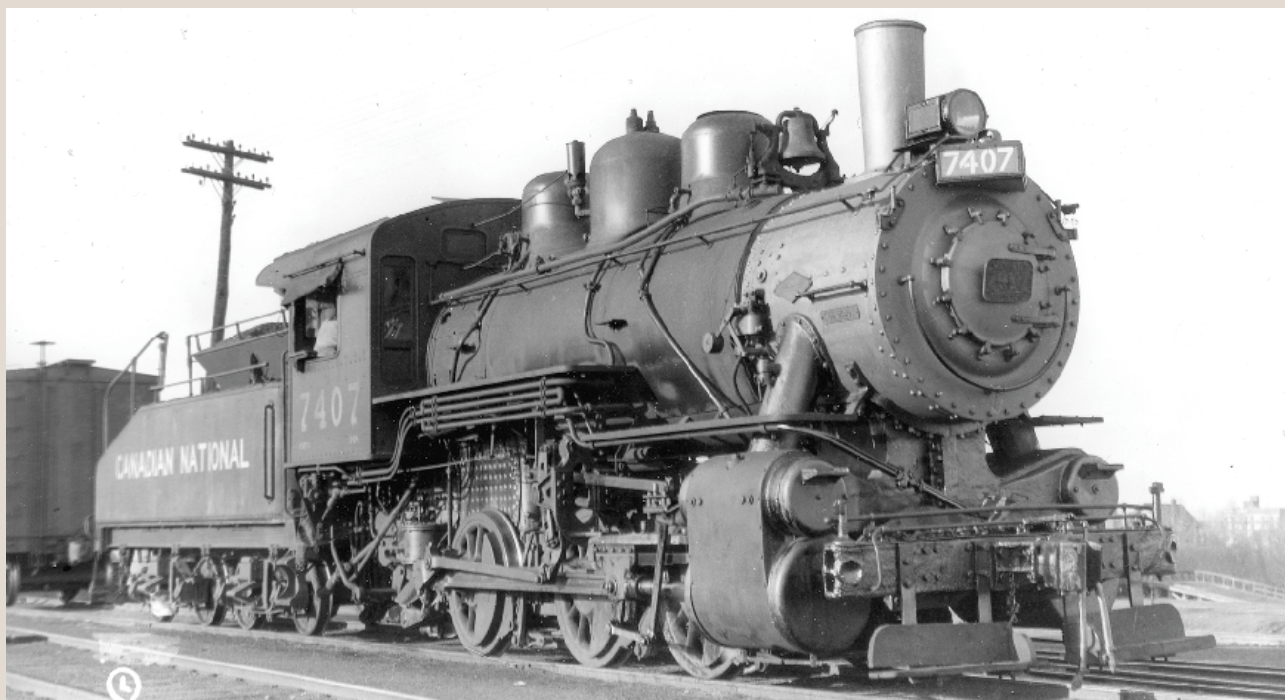
**5147** was shipped from Montreal during mid-July 1920 as part of thirty ordered by CNR in February 1920. 5125-5144 were medium Pacifics for use on former Canadian Northern lines; twelve in the Western Region, three to the Ontario District in the Central Region and five to the Atlantic Region. 5145-5154 were assigned to Grand Trunk Pacific lines. All came from the builder with superheaters and steel vestibule cabs. MLW, Don McQueen collection

*La 5147 fut expédiée de Montréal à la mi-juillet de 1920 comme partie d'une commande de trente placée par le CNR en février 1920. Les 5125 à 5144 étaient des Pacific de poids moyen prévues pour servir sur d'anciennes lignes du CNoR, douze dans la Western Region, trois dans le district Ontario de la Central Region et cinq dans l'Atlantic Region. Les 5145 à 5154 furent affectées aux lignes du Grand Trunk Pacific. Toutes arrivèrent du fabricant avec des surchauffeurs et des cabines de conduite en acier avec vestibule. Photo des MLW, collection de Don McQueen*



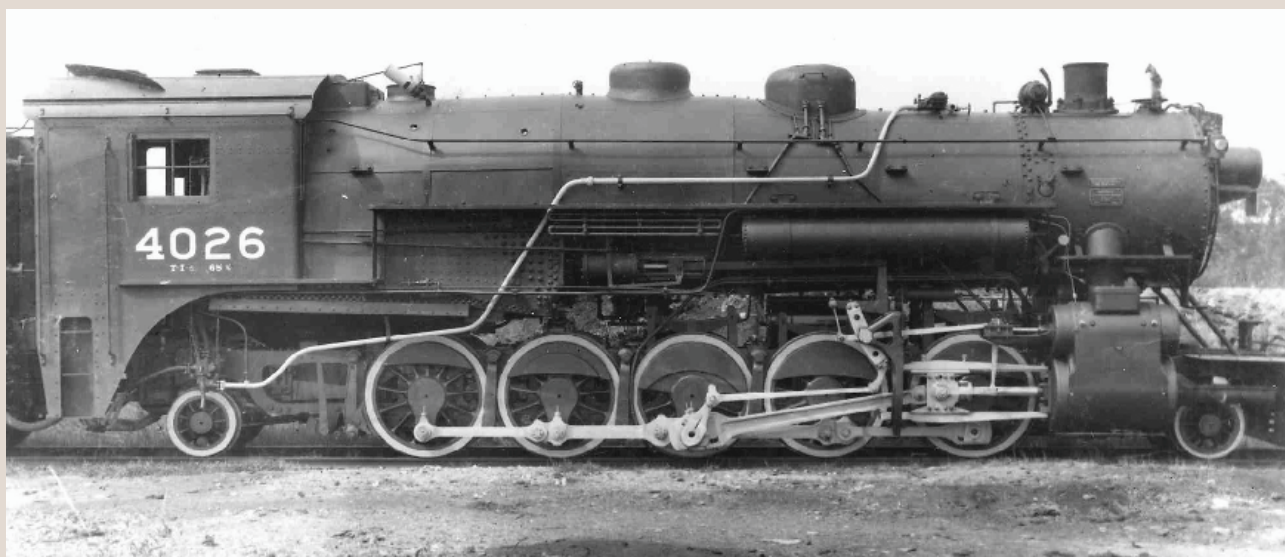
**5301**, shipped from Montreal on August 4, 1920 was the second-last in a CNR order for ten made in either late 1919 or early 1920. 5295-5304 were to be assigned the Canadian Northern lines in the west, but subsequently leased in 1921 to the Grand Trunk in CNR livery. These light Pacifics when delivered were superheated and had steel vestibule cabs. MLW, Don McQueen collection

*La 5301, expédiée de Montréal le 4 août 1920, fut l'avant-dernière d'une commande de dix du CNR passée, soit à la fin de 1919, soit au début de 1920. Les 5295 à 5304 devaient être affectées aux lignes du Canadian Northern dans l'ouest, mais elles furent par après louées en 1921 au Grand Trunk exhibant une livrée du CNR. Ces Pacific légères étaient équipées de surchauffeurs et de cabines de conduite en acier avec vestibule lors de leur livraison. Photo des MLW, collection de Don McQueen*



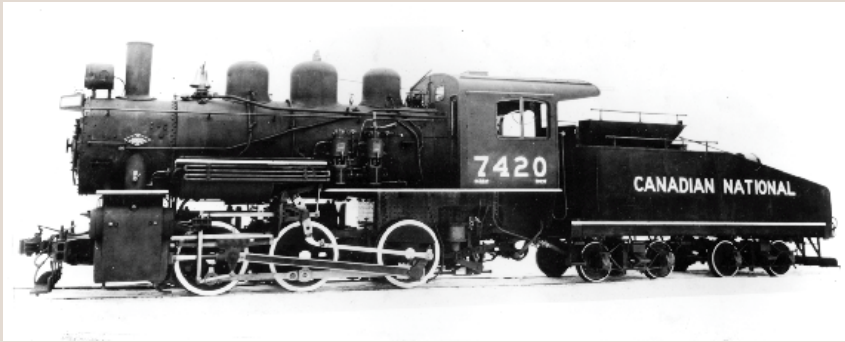
**7407**, shipped from Kingston on August 20, 1920, was photographed in the earliest CNR livery style by Cyril Littlebury in Calgary's Sarcee Yard on January 15, 1923. It was one of twenty (7394-7413) which had been ordered by Canadian Northern as 435-454 in 1919. CNR 7395 and 7396, shipped from the plant on July 9, 1920, were the first locomotives to be delivered from CLC with CNR markings and road numbers. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paterson

*La 7407, expédiée de Kingston le 20 août 1920, fut photographiée dans la livrée originelle du CNR par Cyril Littlebury dans la cour Sarcee, à Calgary, le 15 janvier 1923. Elle était l'une des vingt numérotées de 7394 à 7413, qui avaient été commandées par le Canadian Northern en 1919 avec les numéros 435 à 454. Les 7395 et 7396 du CNR, expédiées de la CLC le 9 juillet 1920, furent les premières locomotives livrées par cette compagnie avec des numéros de parc et des marques de classification du CNR. Collection d'Al Paterson*



**4026**, ordered by the CNR in January 1920 and delivered from Montreal on August 22, 1920, was the one chosen for the builder's photographs a few days before leaving the MLW plant. All twenty-five Santa Fe Types in the order (4020-4044) were delivered between August and November, 1920. MLW, Don McQueen collection

*La 4026, commandée par le CNR en janvier 1920 et livrée de Montréal le 22 août suivant, fut choisie par les MLW pour être sur la photo officielle du groupe, quelques jours avant qu'elle quitte son usine. Toutes les vingt-cinq Santa Fe de la commande, numérotées de 4020 à 4044, furent livrées entre août et novembre 1920. Photo des MLW, collection de Don McQueen*



**7420** was shipped from Kingston on November 26, 1920. Ten (7414-7423) had been ordered by the Canadian Northern Railway's Board in March 1920, to be delivered in CNR livery with the new road numbers. CLC, Don McQueen collection

*La 7420 fut expédiée de Kingston le 26 novembre 1920. Dix, numérotées de 7414 à 7423, avaient été commandées par le conseil d'administration du Canadian Northern en mars 1920 pour être reçues avec la livrée du CNR et les nouveaux numéros. Photo de la CLC, collection de Don McQueen*



**3401** was one of twenty-five Mikados (3390-3404) shipped from Kingston on March 21, 1921 which had been ordered by the federal government for use on the Grand Trunk Pacific. But as the CNR had begun managing and operating the line beginning on July 12, 1920, the 2-8-2s were delivered from CLC with Canadian National lettering and road numbers. The first three were delivered in late December 1920, the remainder between January and March 1921. Canada Science and Technology Museum, Fonds CLC

*La 3401 fut expédiée de Kingston le 21 mars 1921 et fut l'une des quinze Mikados (numérotées 3390-3404) commandées par le gouvernement fédéral pour servir sur le Grand Trunk Pacific. Mais comme le CNR avait commencé à administrer et exploiter ce réseau le 12 juillet 1920, les 2-8-2 furent livrées par la CLC avec un lettrage et des numéros de parc du CNR. Les trois premières furent livrées tard en décembre 1920, le reste entre janvier et mars 1921. Photo C547-2 de la CLC, collection du MSTC*

**4104** Underneath the engineer's armrest of 2-10-2 T-2-a 4104 was the identification arrangement chosen for the CNR locomotive fleet in 1919. The road numerals, the details of its class, and the use of a percent sign to represent haulage rating, were inherited from Canadian Northern practice introduced in 1912. The 'B' was a CNR adaptation during the 1920s to indicate a locomotive was equipped with a booster engine. Within two years the Santa Fe Type, waiting for another assignment outside Toronto's Cabin D about 1948, would have the decal road numbers replaced with cast numerals. Wes Dengate collection



*La 4104 Le système d'identification choisi en 1919 par le CNR pour son parc de locomotives apparaît sous l'appui-bras du mécanicien de la 2-10-2 classe T-2-a 4104. Le numéro de parc, les détails de sa classe et taux de traction exprimé en pourcentage furent hérités d'une pratique du Canadian Northern adoptée en 1912. Le B fut une addition du CNR faite au cours des années 1920 pour désigner une locomotive équipée de cylindres de traction d'appoint au démarrage. En moins de deux ans, ce type Santa Fe, attendant une autre affectation près de la Hutte D de la cour Toronto autour de 1948, aura eu les chiffres décalqués de son numéro remplacés par des chiffres en métal coulé. Photographe inconnu, collection de Wes Dengate*

Canadian National's first public timetable, besides the system timetable, the CNR issued regional Folders. All of these were sequentially numbers from No. 1 issued on June 24, 1923. Gerald E Gaugl collection

*Le premier indicateur pour le public du Canadien National. En plus de l'indicateur du réseau, le CNR publiait des dépliants régionaux. Tous ces derniers furent numérotés en séquence à partir du No 1 publié le 24 juin 1923. Collection de Gerald E. Gaugl*



Sir Henry Thornton burst on the scene in 1922 succeeding David B Hanna. He was an American by birth, and had built a reputation as a shrewd railroader before being recruited by the British to manage the Great Eastern Railway, which he did with much success right through World War I. His leadership style had been honed in the United Kingdom, and was smoothly transferred to Canada. He marshalled personal characteristics such as personality, drive, vision, showmanship and communication skills, that soon began to give CPR a run for its money. He was the leader in 'pull' rather than 'push'; instilling pride in the workforce and encouraging innovation that could sway the public, which, of course included his political masters, and customers, both existing and potential. He encouraged the development of new ideas and was soon seen to be championing such innovations as radio transmission to passengers aboard his premier trains, on-board telephone service, the establishment of Colonization and Agriculture offices throughout the United Kingdom and Europe to promote immigration to Prairie land, as well as the first main line diesel-electric locomotives and a fleet of self-propelled units to replace many local passenger trains at much lower costs.

En 1922, sir Henry Thornton entra subitement en scène, succédant à Hanna. Il était Américain de naissance et il s'était bâti une réputation d'homme de chemin de fer astucieux avant d'être embauché par les Anglais pour gérer le Great Eastern Railway, ce qu'il fit avec brio tout au long de la Grande Guerre. Son style de direction avait été perfectionné au Royaume-Uni et fut appliqué au Canada avec succès. Il alliait de telles qualités, comme le charisme, l'ambition, la vision, la brillance et l'habileté dans les relations d'affaires, que cela donna vite du fil à retordre au CPR. Son ascendant était d'attirer plutôt que de pousser, inspirant la fierté parmi la main d'oeuvre et motivant les innovations qui pourraient avoir la faveur du public; ce dernier, évidemment, incluait ses patrons politiciens et les clients, autant actuels que futurs. Il encouragea la progression d'idées nouvelles et fut vite vu en champion d'innovations telles que la réception radio et le service téléphonique à bord des trains de marque de la compagnie, la mise en place, à travers le Royaume-Uni et l'Europe, de bureaux fédéraux de la colonisation et de l'agriculture pour promouvoir l'immigration vers les terres des Prairies, ainsi que les premières locomotives diesels-électriques pour voies principales et une flotte d'autorails pour remplacer, à coût bien moindre, de nombreux trains de passagers.

### **POLITIQUE, GRANDE DÉPRESSION ET GUERRE**

Ce furent les trois grandes forces qui ralentirent, mais n'arrêtèrent pas, le cours du progrès. Avec le passage du gouvernement des libéraux aux conservateurs, Thornton perdit ses appuis politiques et fut remplacé en 1932. La Grande Dépression sévissait depuis trois ans et la compagnie ferroviaire avait été durement touchée. Le déficit du CNR avait gonflé de 24 millions de dollars, en 1928, à plus de 96,5 millions de dollars en 1932, alors que le chiffre de tonnes-milles de marchandises, le revenu principal de la compagnie, avait baissé de 43 % et le nombre de voyageurs de 54 %.

Les Conservateurs nommèrent un conseil de trois curateurs dont la tâche principale était de prôner toutes les réductions de coûts possibles, y compris la coopération avec le CPR pour éliminer les services, les infrastructures et les voies en double. Beatty, le président du CPR qui avait ragé lorsque Thornton avait fait la promotion de trains de luxe, de navires à vapeur et d'hôtels qui avait sabré les revenus du CPR, avait discoursu en long et en large des grandes économies qu'une telle coopération amènerait. En dépit de nombreuses études faites entre 1933 et 1939 sur les épargnes attribuables à la combinaison de lignes principales et secondaires, de trains pour voyageurs et de gares, les résultats furent modestes pour deux principales raisons. La première fut que le CPR refusait de reculer sur ses positions et s'attendait à ce que le CNR fasse la plupart des concessions. La seconde fut que tout abandon de voie

## POLITICS, DEPRESSION AND WAR



CNR passenger trains polished the rails through good times and bad, this photo dates from 1948. Canada Science and Technology Museum (CSTM), Fonds CN002682

*Les trains de voyageurs du CNR polirent les rails, bon temps, mauvais temps. Cette photo date de 1948. Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC), fonds CN002682*

These were the three great forces that slowed the pace tremendously, but never stopped progress. With a change in government from the Liberals to the Conservatives, Thornton lost political support and was replaced in 1932. The Depression had been on-going for three years and the railway was hard hit. The CNR's deficit had ballooned from \$24 million in 1928 to over \$96.5 million in 1932 while freight ton miles, the financial mainstay of the company, fell by 43% and passenger miles by 54%.

The Conservatives appointed a board of three trustees whose main business was to enforce all possible economy, including 'co-operation' with the CPR to eliminate duplicate services, facilities and lines. CPR President Beatty, who had raged as Thornton promoted luxury passenger trains, steamships and hotels that cut into the CPR's business, had spoken often and long of the huge economies to be found by such co-ordination. Despite the many studies between 1933 and 1939 of the savings from combining parallel main and branch lines, passenger trains and stations, the results were modest largely due to two causes. First, the CPR refused to cede its position and expected most reductions to be made by the CNR. Second, any rail line abandonment or station closure required approval from the Board of Railway

ou fermeture de gare requérait l'approbation de la Commission des chemins de fer du Canada qui, de façon générale, ne l'accordait pas par protection de l'intérêt public.

En fin de compte, la longueur du réseau du CNR diminua de manière insignifiante, passant à 38 042 kilomètres, une baisse de seulement 391 kilomètres. Les abandons totalisèrent de fait 599 kilomètres, mais ce chiffre fut réduit par la construction de nouvelles voies secondaires.

Le plus gros changement amené par la coopération fut ce qui fut appelé le « Pooling », soit l'exploitation en commun de trains pour voyageurs par le CNR et le CPR sur certains trajets entre Québec et Montréal, Ottawa et Toronto et Montréal et Toronto qui procura des économies. Le gouvernement, désespérant d'obtenir une réduction de coûts à fort retentissement, imposa de force cette idée aux deux compagnies.

Durant la Grande Dépression, la main d'oeuvre des chemins de fer fut réduite de moitié, les salaires diminués et plusieurs autres économies faites. Des projets majeurs, tels que la nouvelle Gare Centrale à Montréal, furent arrêtés. Les seules locomotives ou pièces de matériel roulant acquises durant cette période furent subventionnées par le gouvernement du Dominion par le

Commissioners which generally refused such applications to protect the public interest.

As a result the CNR system mileage dropped insignificantly; going to 23,638 miles a difference of only 243 miles from before. Abandonments actually totalled 372 miles, but these were offset by the construction of new branch lines.

The largest change from 'co-operation' was the 'Pooling', that is, the combining of CNR and CPR services on some passenger routes in the Quebec City-Montreal, Ottawa-Toronto and Montreal-Toronto services with resultant cost savings. The Government, desperate to have a major high profile reduction, forced the concept.

During the depression, the railway's workforce was slashed by 50%, salaries were reduced and many other economies made. Capital projects were halted including the new Central Station in Montreal. The only locomotives or cars acquired in this period were funded by the Dominion government as part of make work programs (much like infrastructure programs today). Wages and employment slowly increased as the economy showed improvement after 1935, reaching the level of 1928 hourly wage rates in 1938 and surpassing 100,000 employees for the first time since 1930 in 1942.

The government undertook one major step to clear the crushing debt burden carried by the railway. In 1937, following the return of the Liberals to power, the government forgave all of the interest it had been charging on the funds it had loaned the railway. The Capital Revision Act of 1937 also converted \$270 million of loans for capital improvements to stock relieving the CNR from paying

biais de programmes de création d'emploi (un peu comme ceux d'infrastructures de nos jours). Lorsque l'économie montra des signes d'amélioration après 1935, les salaires et le nombre des emplois augmentèrent lentement atteignant respectivement, en 1938, la moyenne de salaire de 1928 et surpassant, en 1942, le nombre de 100 000 salariés pour la première fois depuis 1930.

Le gouvernement entreprit une étape majeure pour réduire le fardeau de la dette écrasante de la compagnie. En 1937, avec le retour au pouvoir des libéraux, il effaça tous les frais d'intérêt sur les sommes qu'il avait prêtées au chemin de fer. La Loi de révision du capital de 1937 convertit en actions 270 millions de dollars de prêts de capitaux pour améliorations, libérant ainsi la compagnie des frais d'intérêts sur ces derniers. Ceci représentait des économies annuelles de 36 millions de dollars, soit presque la moitié du déficit de 79 millions de dollars de 1936. Du refinancement additionnel allait être fait jusqu'au moment de la vente du chemin de fer au secteur privé.

#### LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE

La Deuxième Guerre mondiale amena immédiatement une montée du trafic voyageur et marchandise qui exerça une forte pression sur toutes les ressources. De son point le plus bas en 1933, le trafic de marchandises augmenta d'un multiplicateur de 2,5 et celui des voyageurs d'un approchant 3,5. Les revenus montèrent en flèche et les années de guerre virent la compagnie faire son premier profit véritable alors que les revenus couvrirent tous les frais d'exploitation et d'intérêts sur la dette.



Troops returning home after World War II. Canada Science and Technology Museum (CSTM), Fonds CN009685

*Des troupes de retour à la maison après la Deuxième Guerre mondiale. Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC), fonds CN009685*

interest on the amount. Further refinancing would be made right up to the time of the sale of the railway to the private sector. This represented an annual saving of \$36 million to the railway or almost half of the \$79 million deficit in 1936.

## WORLD WAR II

World War II caused an immediate surge in both passenger and freight traffic, straining all resources. From the low point in 1933 freight traffic jumped by almost 2.5 times and passenger traffic by almost 3.5 times. Revenues skyrocketed and the wartime years saw the railway turn its first true profit as revenues covering all operating and interest costs on its debt.

The railway was seriously clogged, but never stopped, as seasoned railroaders found new ways to circumvent problem areas; such as introducing Centralized Traffic Control at a few key bottle-necks. Materials to build new locomotives and cars were scarce and would only be allocated by Government according to a scale of need for the war effort. CNR was granted a number of new, modern steam locomotives in order to keep transport flowing.

This surge in traffic came at a time when suddenly a wide range of young, talented male employees disappeared into the military. Railway experience among more mature employees brought great ingenuity into play, as ways were found to recycle old locomotives and rolling stock that the Depression had forced into storage, engage women for non-traditional jobs, pay overtime for longer work days, and figure out ways to do more with less.

CNR was a vital force in pursuing the Canadian war effort. There were troop trains in profusion (for example, when Cunard's Queen Elizabeth docked in Halifax it was filled with 15,000 soldiers, all of whom came from all over the country in some 100 extra trains). The main shops in Moncton, Montreal, Stratford, Winnipeg and Edmonton were partially converted to the production of guns, ammunition and tanks. Meanwhile every depression-stored locomotive and rail car had to be quickly refurbished for urgent demands.

## A MULTIFACETED COMPANY

CNR was a true conglomerate; sort of a holding company with lots of managerial freedom granted to each division. The principal restriction imposed from the government was the requirement to submit for approval all capital projects above a certain small discretionary amount. Given CNR's Crown Corporation status, the logic was that the only source for capital dollars was the government's agreement to issue more bonds, thus adding to the company's debt load.

Le chemin de fer fut sérieusement congestionné, mais n'arrêta jamais, parce que ses employés expérimentés trouvèrent de nouvelles manières de contourner les problèmes telles que l'introduction de la Commande centralisée de la circulation (CCC) à certains points d'engorgement notoires. Les matériaux pour construire des locomotives et wagons neufs furent rares et distribués par le gouvernement selon une échelle basée uniquement sur la contribution à l'effort de guerre. Le CNR fut alloué un nombre de locomotives modernes neuves afin de garder le flot de circulation en bonne marche.

Cette montée du trafic coïncida avec le soudain départ pour l'armée d'un vaste éventail de jeunes hommes talentueux. Une grande ingéniosité fut mise en jeu grâce à l'expérience des employés plus âgés, alors que des moyens furent trouvés pour remettre en service les locomotives et le matériel roulant ancien entreposés durant la Grande Dépression, embaucher des femmes pour des emplois inédits pour elles, payer des heures supplémentaires pour allonger les journées de travail et figurer, somme toute, comment faire plus avec moins.

Le CNR fut une force essentielle dans la poursuite de l'effort de guerre. Il y eut quantité de trains de transport de troupes (par exemple, lorsque le Queen Elizabeth de la Cunard, amarré à Halifax, reçut plus de 15 000 soldats, il fallut plus de 100 convois pour les y amener de partout à travers le pays). Les ateliers de la compagnie à Moncton, Montréal, Stratford, Winnipeg et Edmonton furent transformés en partie pour la production de canons, de munitions et de chars d'assaut. Pendant ce temps, toute locomotive et tout wagon entreposés durant la Grande Dépression ont dû être remis en état rapidement pour les besoins urgents.

## UNE COMPAGNIE À PLUSIEURS FACETTES

Le CNR était un véritable conglomérat, une société de portefeuille dont chaque division avait une direction autonome. La restriction majeure imposée par le gouvernement était l'exigence de lui soumettre pour approbation toutes les dépenses de capitaux de plus d'un certain petit montant discrétionnaire. Le CNR ayant le statut de société d'État, la logique était que sa seule source de capitaux à investir était l'accord du gouvernement pour que plus d'actions soient mises sur le marché, augmentant ainsi l'endettement de la compagnie.

### Les messageries du CNR

Le service des messageries fut l'ancêtre des compagnies de messagerie privées. Les petits paquets et les boîtes d'au plus 180 kg pouvaient être transportés dans un wagon à la tête des convois de voyageurs. C'était alors, mettons de 1850 à 1940, la manière la plus rapide d'expédier par voie de surface. Évidemment, cette vitesse comparée à celle des envois de moins d'un wagon (less



**CN Express**



Transferring express from truck to train circa 1942. Canada Science and Technology Museum (CSTM), Fonds CN003989

*Le transbordement de colis d'un camion à un train autour de 1942. Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC), fonds CN003989*

The courier service of its time. Ad from the June 1945 system timetable. Douglas N W Smith collection

**IN CAPABLE HANDS**

**CANADIAN NATIONAL EXPRESS** is well equipped to give safe and speedy dispatch to jewelry, precious stones, bonds, securities and all valuable articles, and will also make any collections required on drafts, notes and legal documents.

Canadian National Express Service is dependable, fast and safe. Rates are reasonable.

*Le service de messagerie privée de son époque. Une publicité tirée de l'indicateur de juin 1945 du réseau. Collection de Douglas N.W. Smith*

Express was the predecessor of the couriers. Small packages and boxes, up to 400 pounds, could be carried at the head end of passenger trains. At that time, from say, 1850 to 1940, it was the fastest way to ship

than carload lot ou LCL en anglais) se reflétait dans le prix exigé.

Au fil du temps, des concurrents comme le camionnage à longue distance, le fret aérien et finalement

overland. Of course, the relative speed compared to less than carload lots (LCL) on freight trains was reflected in the pricing.

As time went on, competitors emerged; including highway trucking, air cargo, and finally the couriers. Express traffic went into a steep decline, until the service ceased, and then was sold in the early 1990s. But in its heyday, Express was the mainstay of the retail catalogue sales, the auto parts business, farm suppliers and many other catalogue operations.

### CN Hotels <sup>1</sup>

les messageries privées appaurent. Le service subit un déclin rapide jusqu'à sa suspension et puis sa vente au début de 1990. Mais, dans ses meilleurs jours, le service fut le principal soutien des vendeurs au détail par catalogue de pièces d'automobiles, d'outils de ferme et de bien d'autres produits.

### Les hôtels du CNR <sup>1</sup>

La chaîne d'hôtels du CN eut ses origines au CNoR et au GTR / GTP, qui utilisèrent la construction d'hôtels dans les grandes villes telles qu'Ottawa, Winnipeg,



The Grand Trunk's Chateau Laurier Hotel in Ottawa was probably the diamond in the crown of the CN Hotel chain. Built between 1909 and 1912 it was scheduled to open on April 26 of that year. Sir Charles M Hays, President of the Grand Trunk Railway (GTR) was en route from Europe for the opening but was lost in the Titanic disaster on April 15, 1912. A more subdued opening was held on June 12 of that year. The hotel has 429 rooms and is still welcoming guests under the Fairmont Hotels banner. Kevin J. Holland collection

*L'hôtel Chateau Laurier du Grand Trunk Railway (GTR), à Ottawa, fut probablement le joyau de la couronne de la chaîne d'hôtels du CNR. Construit entre 1909 et 1912, il devait ouvrir le 26 avril de cette année-là. Sir Charles M. Hays, le président du GTR, revenait d'Europe pour son inauguration, mais il périt dans le naufrage du Titanic, le 15 avril 1912. Une cérémonie plus réservée fut tenue le 12 juin suivant. L'hôtel comptait 429 chambres et il accueille encore des visiteurs sous la bannière des Hôtels Fairmont. Collection de Kevin J. Holland*

<sup>1</sup> For more information on Canada's Railway Hotels see Canadian Rail No. 586 September-October 2018.

<sup>1</sup> Pour plus d'information sur les hôtels des chemins de fer au Canada, référez au numéro 586 (septembre-octobre 2018) de Rail canadien.

### CNR and CN Registered Mark Crests by David Smith

All images, except the last, are from the collection of David Smith. His next book will be the second in a 4 volume series - Dining With Canadian Railways: Volume II, Canadian National Chinaware and predecessor railways.

Over the years the CNR has used several commercial symbols from the 'tilted box' to the famous CN logo. These symbols invariably were used on china for hotel, dining car, parlour car, and other services across the system. Samples of these mark crests are presented in chronological order.



Tilted Box - In 1923, after Canadian National Railways amalgamated all the railways operating under its purview, the first top mark symbol appeared on its chinaware. According to Canadian National Railways September 1959 Tracks magazine, "the trade mark originated in 1896 on the Grand Trunk Railway. When the CNR took over the Grand Trunk in 1923, it adopted the crest and changed the lettering". Known as the Tilted Box Crest or Rectangle Herald, it is placed on a seven-degree angle suggesting motion. The earliest known chinaware was manufactured by Wood & Sons and later by other well known manufacturers. It was used on tableware throughout CNR's operation circa 1923-1954.

*Le rectangle incliné - En 1923, après que les Chemins de fer nationaux du Canada eurent amalgamé toutes les compagnies sous sa supervision, la première marque de premier plan apparut sur leur vaisselle de porcelaine. Selon le numéro de septembre 1959 du magazine « Tracks » du CNR, « la marque de commerce fit son apparition en 1896 sur le chemin de fer du Grand Trunk. Lorsque le CNR prit le contrôle du GTR en 1923, il adopta le rectangle et modifia le lettrage ». Connue sous les appellations anglaises « Tilted Box Crest » ou « Rectangle Herald », la marque est apposée à un angle de 7 degrés suggérant le mouvement. La plus ancienne vaisselle de porcelaine du CNR fut fabriquée par Woods & Sons et plus tard, par d'autres fabricants bien connus. Elle orna les tables de l'ensemble de ses opérations en gros de 1923 à 1954.*

Canadian National House Flag - In 1923, Canadian National Railways incorporated a house flag for the steamships operating under its purview. Again, adopted from the Grand Trunk Pacific Steamship Company, it was a red flag with a white circle flying on a mast. Inside the circle was a green maple leaf with the initials CNR inlayed in the leaf.

*Le pavillon du Canadien National - En 1923, le CNR incorpora un pavillon pour les navires opérant sous son contrôle. Encore une fois adopté d'une compagnie du Grand Trunk, la Grand Trunk Pacific Steamship Co., le pavillon était constitué d'un drapeau rouge arborant un cercle blanc et flottant au haut d'un mât. Les initiales CNR étaient inscrites sur une feuille d'érable verte placée dans le cercle blanc.*



### Les emblèmes des marques déposées du CNR et du CN Par David Smith

Toutes les illustrations, à l'exception de la dernière, sont de la collection de David Smith. Son prochain livre va être le deuxième d'une série de quatre - Dining With Canadian Railways: Volume II, Canadian National Chinaware and predecessor railways.

Au fil des années, le CNR a utilisé plusieurs marques de commerce, du rectangle incliné au fameux logo du CN en un seul trait. Ces marques furent invariablement utilisées sur la vaisselle de porcelaine des hôtels, des voitures-lits, des voitures-parloirs et d'autres services à travers le réseau. Des échantillons de ces emblèmes suivent en ordre chronologique.



The Maple Leaf motif - Later in 1923, the Maple Leaf motif became the first known corporate symbol with a maple leaf utilized as a top mark crest. Over time, the maple leaf would become a recognizable corporate symbol distinguishing the CNR as a Canadian company. In the years to follow, five other variations on this symbol appeared as a top mark crest on chinaware.

*Le motif à feuille d'érable – plus tard en 1923, le motif à feuille d'érable devint connu comme le premier emblème avec la feuille d'érable utilisé comme marque de commerce par le CNR. Au cours des années, il allait devenir une marque corporative identifiant le CNR comme une société canadienne. Cinq autres variantes de celui-ci apparurent au cours des années suivantes en tant qu'emblème principal sur la vaisselle de porcelaine.*

Sprigs of leaves surrounding the Tilted Box crest - Circa 1926, the company introduced a new look with sprigs of leaves surrounding 'Canadian National Railways' inlayed in the Tilted Box Crest with 'Hotel System' in an upward arching angle all in metallic gold. Originally manufactured on white bone china by Wm. Guerin circa 1926-1929, it was later manufactured by Hall Co. and Fraunfelter China circa 1936-1941, both USA companies.

*Branches autour de l'emblème à rectangle incliné - Autour de 1926, la compagnie fit peau neuve en ajoutant des feuilles sur branches autour du rectangle CNR incliné surmontant les mots « Hotel System » disposés en un arc ouvert vers le haut, le tout en doré métallique. Apposée à l'origine sur la vaisselle de porcelaine blanche fabriquée par Wm. Guerin autour de 1926-1929, la marque fut plus tard utilisée par Hall Co. et Fraunfelter China, toutes deux des compagnies américaines.*



Maple Leaf Motif with superimposed Tilted Box - In 1937, the Tilted Box Crest was superimposed onto a maple leaf. This would become the new corporate identifiable standard used as a top mark symbol on chinaware through to 1945.

*Le motif à feuille d'érable avec rectangle incliné surimposé – En 1937, le rectangle incliné fut surimposé sur une feuille d'érable. Cet emblème allait devenir la nouvelle marque normalisée utilisée comme marque de commerce sur la vaisselle de porcelaine de la compagnie jusqu'en 1945.*

Maple Leaf Motif with superimposed straight box - In 1945, the Tilted Box Crest was made upright and superimposed onto a maple leaf. Circa 1945 to 1954, several variations on this top mark crest appeared on chinaware. By 1954, the square box on a specific leaf was made standard throughout the system.

*Le motif à feuille d'érable avec rectangle vertical surimposé – En 1945, l'emblème à rectangle incliné fut redressé et surimposé sur une feuille d'érable. À partir de 1945 jusqu'en 1954, plusieurs variantes de cette marque de la corporation apparurent sur la vaisselle de porcelaine. En 1954, la boîte carrée sur une feuille d'érable au contour normalisé devint la norme à travers tout le réseau.*



In 1964, the Trend-setter CN was introduced as the new corporate identifiable standard across the system. The Trend-setter CN appeared as a top and bottom mark crest on company chinaware until the company had discontinued railway passenger service in 1977 and sold its entire hotel portfolio in 1988. CRHA / ACHF Exporail Archives

*En 1964, la compagnie, instaurant une mode nouvelle, lança le fameux logo CN en un seul trait comme nouvelle marque de commerce corporative répandue à travers tous ses services. Le logo CN fut utilisé comme marque au haut et au bas de la vaisselle en porcelaine de la compagnie jusqu'à ce qu'elle arrête l'exploitation du service voyageurs en 1977 et vende son portefeuille entier d'hôtels en 1988. Archives CRHA / ACHF Exporail*

The CN hotel chain originated with the Canadian Northern and Grand Trunk / Grand Trunk Pacific, which used the construction of big city hotels in such places as Ottawa, Winnipeg, Edmonton and Vancouver to gain favourable treatment from city councils for station and yard projects. They also provided the cities with prestigious hotels, attractive destinations and overnight stopping places for rail passengers as well as quickly becoming local hot spots for entertainment and fine food.

Seasonal lodges were built at the same time in scenic areas and offered hunting and fishing for sportsmen and golf, tennis and boating for others. Jasper Park Lodge is the most famous of these, but others were located in Northern Ontario and Nova Scotia.

Edmonton et Vancouver pour obtenir de celles-ci des traitements de faveur pour leurs projets de gares et de triages. Ils fournirent aussi des édifices de prestige aux villes, des destinations attrayantes et des possibilités de séjour de nuit aux voyageurs par train en plus de devenir des lieux fort fréquentés pour des spectacles et de la fine cuisine.

Des auberges saisonnières furent construites à la même période dans des lieux pittoresques et offrirent chasse et pêche aux amateurs de plein air et golf, tennis et canotage aux autres. Le Jasper Park Lodge fut le plus réputé d'entre elles, mais d'autres furent localisées dans le nord de l'Ontario et en Nouvelle-Écosse.

Pour bien des années sous l'égide du CNR, ces auberges furent exploitées à perte, mais leur valeur fut reconnue pour leur rôle dans la promotion de l'image commerciale de la compagnie et pour l'augmentation des



Minaki Lodge formerly part of the chain of Canadian National Hotels, was originally built in 1914 by the Grand Trunk Pacific Railway (GTP). It was located on the route of the National Transcontinental Railway (NTR) at Minaki, Ontario, between Sioux Lookout, Ontario and Winnipeg, Manitoba. It was destroyed by fire in 2003. Wikipedia

*Le Minaki Lodge, autrefois partie de la chaîne d'hôtels du Canadien National, a été construit à l'origine par le Grand Trunk Pacific Railway (GTP). Il était localisé sur la ligne du National Transcontinental Railway (NTR), à Minaki, Ontario, entre Sioux Lookout, Ontario, et Winnipeg, Manitoba. Il fut détruit par un incendie en 2003. Wikipédia*

In many of their years under CNR they operated as loss leaders, but were valued for their role in corporate image building and in augmenting passenger revenues. The hotels in smaller cities and those relying primarily upon sportsmen were gradually sold off after World War II. The remaining hotels were sold in 1988 during the process of divesting CN of its non-rail assets.

revenus du service voyageurs. Les hôtels dans les villes plus petites et ceux qui dépendaient principalement des sportifs de plein air furent graduellement vendus après la Deuxième Guerre mondiale. Le reste des hôtels le fut en 1988 alors que le CN se départit de ses actifs non ferroviaires.

**CNR Radio**

**La radio au CNR**



Ralph Friske collection  
Collection de Ralph Friske

To promote train travel, CNR, in the 1920's, pioneered network radio in Canada, focusing on receiving music, sports commentaries and lectures aboard the lounge cars of moving trains. Many of the broadcasting studios were located in CN Hotels across the country. The service became the basis for the Canadian Broadcasting Corporation (CBC) in 1932.

### Telephones on Trains

In the late 1920's, the idea of offering telephone service to and from certain inter-city fast trains became Sir Henry Thornton's pet project. The service ended in the depression years and was only picked up again by VIA in recent years.

Pour mousser les voyages par train, le CNR, dans les années 1920, fut un pionnier de la diffusion radiophonique au Canada, se concentrant sur la réception de musique, de commentaires sportifs et de conférences à bord des voitures-parloirs de ses trains en marche. De nombreux studios de diffusion furent localisés dans des hôtels du CNR à travers le pays. Le service se changea, en 1932, en la base de ce qui devint la Société Radio-Canada (SRC).

### Le téléphone à bord des trains du CNR

Par la fin des années 1920, l'idée d'offrir un service téléphonique vers, et à partir de, certains rapides intercités devint le projet fétiche de Sir Henry Thornton. Le service fut abandonné durant la Grande Dépression et seulement repris par VIA récemment.



Canadian National Telecommunications ad from the April 1960 system timetable. Douglas Smith collection

*Une publicité du groupe des télécommunications du CNR tirée de l'indicateur du réseau d'avril 1960. Collection de Douglas N.W. Smith*

The railway, from very early days, needed Morse Code transmission for safe train operations. The extensive network of pole lines alongside the tracks prompted the offering of a commercial telegram service. It took the Canadian National Telegraph Company until 1929 to consolidate all the telegraph companies operating along its line into its holdings.

With the introduction of business services such as teletype and broadband, the name was changed in the 1960's to CN Telecommunications. The company was merged with its CP counterpart in 1981 as CNCP Telecommunications. Due to change in the telecommunications sector, CN sold its part to Rogers in 1988 which operated it under the name Unitel.

### Immigration

From the 1880's until the 1950's CNR and its predecessors sought European immigrants to take up prairie farming; expecting that, eventually, they would produce grain for rail shipment. Offices were set up in UK and European cities under the Colonization and Agriculture Department. They arranged transport, and designated specific pioneering sites. Of course, train travel from arrival port to Prairie was by CNR, using Colonist Cars; a utilitarian type of sleeping car with facilities for cooking.

### Le service de télégraphie du CNR

Les chemins de fer eurent besoin dès leurs origines de la transmission par code Morse pour assurer l'opération sécuritaire de leurs trains. Le réseau très développé de poteaux télégraphiques le long des voies amena l'offre d'un service de télégraphie commerciale. Ce n'est qu'en 1929 que la Canadian National Telegraph Company termina la consolidation, dans ses actifs, de toutes les compagnies de télégraphie se servant de son infrastructure.

À la suite de l'apparition de services d'affaires tels que les télétypes et les envois par micro-ondes, le nom fut changé, en 1960, en celui de Télécommunications CN. La compagnie s'associa, en 1981, avec sa contrepartie au CP pour former les Télécommunications CNCP. À cause de changements dans le secteur des télécommunications, le CN vendit sa part à Rogers en 1988 qui l'exploite depuis sous le nom d'Unitel.

### L'immigration

Des années 1880 jusqu'aux années 1950, le CNR et ses prédécesseurs cherchèrent à inciter les immigrants européens vers les Prairies, s'attendant qu'ils produisent un jour du grain à transporter par rail. Des agences furent établies au Royaume-Uni et dans des villes européennes sous l'égide du département fédéral de la colonisation et de l'agriculture. Celles-ci assurèrent le transport et désignèrent des sites d'établissement spécifiques aux colons. Leur transport depuis leur port d'arrivée jusqu'aux Prairies fut évidemment fait par des trains du CNR à l'aide des voitures dites « Colonist Cars », des voitures-lits de type utilitaire avec équipements de cuisine.

La CNLSA (au long et en anglais la Canadian

Illustrative of the great role the railways played in western settlement was the Canadian National Land Settlement Association (CNLSA). The Dominion government regulations of 1925 specified that immigrants from Continental Europe should deposit in trust money for their establishment with a government approved land settlement agency as surety they would indeed settle in and farm their land. This money had to be paid before a visa for admission to Canada would be issued.

The CNR Colonization and Agriculture Department received legislation incorporating the CNLSA as an agency which could hold these deposits. The funds would only be released after a railway inspector was satisfied that the funds were to be used to purchase land, equipment and/or livestock. From 1925 through 1956, 27,106 farms were established on almost 4.9 million acres.

After WWII, there was an added burden of shiploads of refugees and war brides. The offices were closed after air travel took over.

### On the Seven Seas and More

CNR operated a large variety of steamship services. On the west coast the Canadian National Steamship Company operated passenger services from Seattle, Victoria and Vancouver northward to Prince Rupert

(National Land Settlement Association) illustre bien le grand rôle que la compagnie ferroviaire a joué dans le peuplement de l'Ouest canadien. Les règlements du Dominion adoptés en 1925 spécifiaient que les immigrants en provenance de l'Europe continentale devaient déposer en fiducie l'argent destiné à leur établissement au pays dans une agence approuvée par le gouvernement, et ce comme gage qu'ils allaient de fait occuper et cultiver leurs terres. Cette somme devait être déposée avant que le visa d'immigration au Canada ne leur soit fourni.

Le département de la colonisation et de l'agriculture du CNR reçut par législation l'incorporation de la CNLSA comme telle agence. Les fonds ne seraient retournés aux colons que lorsqu'un inspecteur de la compagnie serait satisfait que les fonds allaient servir à l'achat de terres arables, d'équipement aratoire et/ou de bétail. De 1925 à 1956, 27 106 fermes furent établies sur une superficie de près de 2 millions d'hectares.

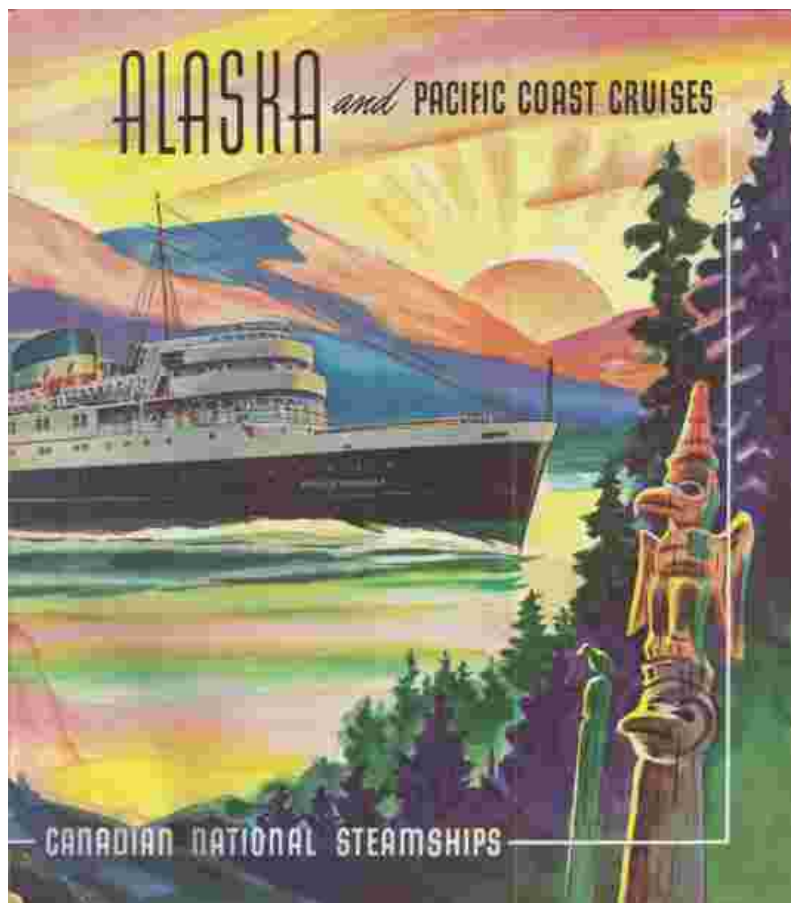
À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, s'ajouta le fardeau des navires remplis de réfugiés et d'«épouses de guerre». Les bureaux furent fermés lorsque le transport aérien remplaça celui par navire.

### Sur les sept océans et plus

Le CNR a exploité une grande variété de services maritimes. Sur la côte ouest, la Canadian National Steamship Company offrit des passages de Seattle, Victoria et Vancouver en direction nord vers Prince Rupert et l'Alaska. Après la Deuxième Guerre mondiale, elle passa des navettes entre ports aux croisières saisonnières en Alaska. Le dernier navire à vapeur, le Prince George, fut vendu en 1976.

Le CNR exploita le traversier-rail Canora entre Vancouver et diverses localités sur l'île de Vancouver jusqu'en 1967. Il accorda des contrats à des compagnies privées pour transporter des wagons entre ces points jusqu'en 1990, année où il cessa toutes ses opérations ferroviaires sur l'île.

Sur les Grands Lacs, le CNR, par l'entremise de la Canada Atlantic Transit Company, exploita des services pour wagons de marchandises jusqu'en 1942. Les traversiers-rail desservirent quatre complexes portuaires dans cette région. La Grand Trunk Milwaukee Car Ferry Company relia Muskegon à Milwaukee jusqu'en 1978. Le CN exploita des traversiers-rail entre Detroit et Windsor jusqu'en 1976 et entre Sarnia et Port Huron jusqu'en 1995. Ces deux opérations furent remplacées par des tunnels sous des rivières. Le dernier traversier-rail fut celui de l'Ontario Car Ferry Company reliant Cobourg, Ontario, à



Gerald E Gaugl Collection



and Alaska. After World War II, these shifted from intercity service to seasonal Alaska cruises. The last vessel, the TSS Prince George, was sold in 1976.

The rail car ferry Canora between Vancouver and various points on Vancouver Island until 1967. It contracted with private companies to ferry railway cars between these points until 1990 when it abandoned all rail operation on the Island.

On the Great Lakes, CNR, through the Canada Atlantic Transit Company, operated freight service until 1942. Rail car ferries operated four sets of ports in the Great Lakes region. The Grand Trunk-Milwaukee Car Ferry Company ran between Muskegon, Michigan and Milwaukee until 1978. CN operated rail car ferries between Detroit and Windsor until 1976 and between Sarnia and Port Huron until 1995. Both of these operations were retired when replaced by tunnels under the rivers. The final rail car ferry was the Ontario Car Ferry Company running from Cobourg, Ontario to Charlotte, New York. It ceased operations in 1950.

Starting in 1919, CNR operated the Canadian Government Merchant Marine Limited (CGMM). Using surplus freighters built for World War I needs, the CGMM operated global shipping services from both the east and west coast. It was wound up in 1936.

The Canadian National (West Indies) Steamship Company was formed in 1929 to assume the Canada-West Indies route from the CGMM. The service linked Halifax and Montreal to several British islands and carried both passengers and freight. It ceased operating in 1957.

As a constitutional obligation, the Dominion government required the CNR to operate rail and passenger ferries between the mainland and Prince Edward Island. CN also inherited the rail car ferry service between mainland Nova Scotia and Cape Breton. This, however, was not guaranteed constitutionally. It ended in 1955 when the Canso Causeway opened.

Charlotte, New York. Il cessa d'opérer en 1950.

À partir de 1919, le CNR exploita la compagnie appelée la Marine marchande du Canada (Canadian Government Merchant Marine Limited ou CGMM en anglais). Utilisant des cargos surplus de la Grande Guerre, la CGMM exploita des services à travers le monde à partir des côtes est et ouest. Elle cessa d'opérer en 1936.

La Canadian National (West Indies) Steamship Company fut formée en 1929 pour reprendre de la CGMM la ligne Canada-Antilles. Ce service reliait Montréal et Halifax à plusieurs îles britanniques et transportait passagers et marchandises. Il cessa en 1957.

S'appuyant sur une clause de la Confédération canadienne, le gouvernement obligeait le CNR à exploiter un service de traversiers pour trains et pour voyageurs entre le continent et l'Île-du-Prince-Édouard. Le CNR hérita aussi du service similaire entre la Nouvelle-Écosse et l'île du Cap Breton. Ce dernier cependant n'était pas garanti par la Constitution et le service cessa lorsque le pont-jetée de Canso fut inauguré en 1955.

Le chemin de fer de Terre-Neuve avait été construit de voies à écartement étroit avec de nombreuses pentes, courbes en S et courbes serrées. Dans le but de remplacer la tâche onéreuse de transborder toutes les marchandises de gros wagons de marchandises à de plus petits, le CNR décida que certains des premiers pouvaient circuler sur les voies de Terre-Neuve si l'on remplaçait leurs bogies à Port-aux-Basques. Ceci diminua considérablement les vols et dommages aux marchandises de plus grande valeur.

Ces services maritimes opérèrent à forte perte essuyée par la compagnie. Alors que le trafic passait du chemin de fer à la route, la logique qu'elle les fournisse devint discutable. Elle établit un nouveau centre de coûts appelé CN Marine en 1977. Ceci mena à la création, en 1986, de Marine Atlantique, une société d'État autonome.

The SS Burgeo was purchased by the Newfoundland Railway in 1940. It spent most of its career operating from Port aux Basques to isolated outports along the south coast of Newfoundland. J.D. Knowles, Douglas N.W. Smith collection

*Le SS Burgeo fut acheté par le Newfoundland Railway en 1940. Il passa le gros de sa carrière à naviguer entre Port-aux-Basques et des localités isolées le long de la côte méridionale de Terre-Neuve. J. D. Knowles, collection de Douglas N.W. Smith*





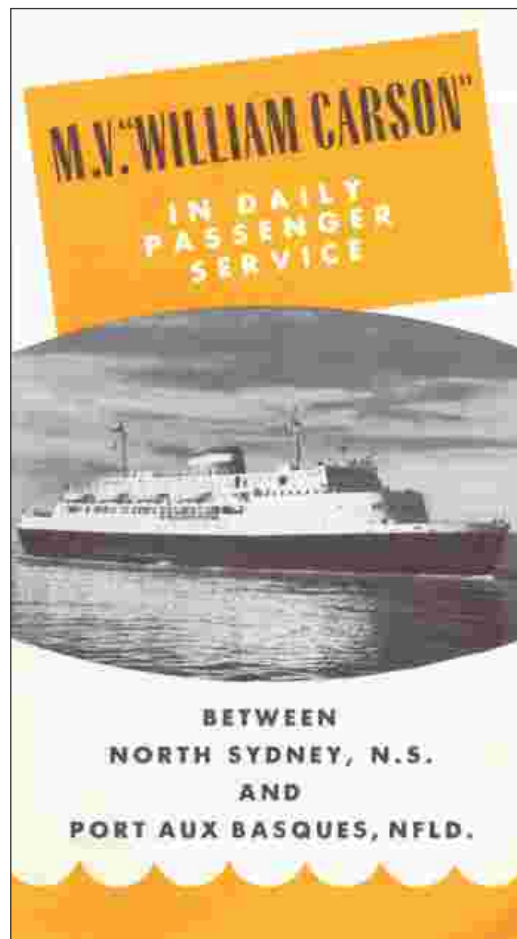
Newfoundland Railway (NR) freight train No. 16 led by 2-8-2 Mikado Type locomotive 316 at an undisclosed location and date unknown but in the CNR era. The 316 was a Schenectady Locomotive Works (ALCO) 1944 product, serial 71963 and was delivered as NR 1016, it was acquired by the CNR in 1949. Omer Lavallee, CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie

*Lorsque Terre-Neuve joignit le Dominion en 1949, les responsabilités des grands réseaux de transport des voyageurs et des marchandises par traversiers et navires tout autour de la province insulaire et le long des côtes du Labrador furent transférées au CNR. Omer Lavallée, Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Ritchie*

The MV William Carson was the first true auto ferry to serve Newfoundland and the largest ship every put on the Port aux Basques-North Sydney run when it took up duties in 1958. Timetable cover from Gerald E. Gaugl collection

*Lorsqu'il entra en service en 1958, le navire diesel William Carson fut le premier traversier véritable pour automobiles à desservir Terre-Neuve et le plus gros navire à avoir été affecté au trajet entre Port-aux-Basques, Terre-Neuve, et North-Sydney, Nouvelle-Écosse. Couverture d'un indicateur de la collection de Gerald E. Gaugl*

When Newfoundland joined the Dominion in 1949, the responsibilities for the extensive passenger and freight ferry and steamship operation around the island province and along the Labrador coast were transferred to the CNR



The Newfoundland Railway had been built as a narrow-gauge line, with many grades, twists and turns. To replace the onerous task of trans-shipping all cargo from large to smaller freight cars, the CNR decided certain classes of freight rolling stock could fit on Newfoundland rails, if the wheel-trucks were changed at Port aux Basques, Newfoundland. This greatly reduced damage and pilfering of desirable cargo.

These marine services operated at a considerable loss which was borne by the railway. As traffic shifted from the railway to roads, the logic of having CN provide the service became questionable. CN created a new cost centre called CN Marine in 1977. This led to the creation of a separate Crown Corporation named Marine Atlantic in 1986.

Surprisingly, CN continues to be involved in the ferry business. The Compagnie de gestion de Matane (COGEMA) was acquired by CN in 2008. It operates the rail car ferry MV Georges Alexandre Lebel from Matane to Sept Isles, Port Cartier and Havre St Pierre. It also has an ownership stake in several ore-carriers on the Great Lakes, inherited when it purchased a U.S. railway (Duluth, Missabe and Iron Range).

Étonnamment, le CN continue d'être impliqué dans l'exploitation de traversiers. En 2008, il acquit la Compagnie de gestion de Matane (COGEMA). Cette dernière exploite le traversier-rail Georges-Alexandre-Lebel de Matane à Sept-Îles, Port-Cartier et Havre-Saint-Pierre. Le CN possède aussi plusieurs minéraliers sur les Grands Lacs à la suite de l'achat d'un chemin de fer américain, le Duluth, Missabe and Iron Range.

### Sur les routes

En 1931, l'incorporation de la compagnie Canadian National Transportation Limited (CNTL) permit au CNR de commencer l'exploitation d'autobus et de camions. À ses débuts, la CNTL acquit des autobus qui furent loués à ses filiales de tramways, les Niagara, St. Catharines & Toronto et Oshawa Railways, pour remplacer leurs opérations à l'électricité. Ces compagnies furent dissoutes en 1961.

En 1940, après une première d'exploitation d'autobus et de camions entre Geraldton et Longlac, en Ontario, la compagnie prit lentement de l'expansion pour inclure des trajets en Colombie-Britannique, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario et au Québec.

MV Georges Alexandre Lebel, this CN car ferry connects Matane, Quebec with three destinations on the North Shore of the St. Lawrence River. Wikipedia

*Le navire diesel Georges-Alexandre-Lebel. Ce traversier-rail du CN relie Matane à trois destinations sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, au Québec. Wikipédia*



### On The Road



Canadian National Transportation Ltd. bus 33 meets Niagara St. Catharines & Toronto car 82 at Niagara Falls, Ontario in 1943. R.T. Vincent

*Rencontre de l'autobus No 33 de la CNTL et du tramway No 82 du Niagara, St. Catharines & Toronto, à Niagara Falls, en 1943. R.T. Vincent*

The incorporation of the Canadian National Transportation Limited (CNTL) in 1931 allowed the CNR to engage in bus and truck operation. Initially CNTL acquired buses that were leased to its electric railway subsidiaries - the Niagara, St Catharines & Toronto, and Oshawa Railways, to replace electric operation. These were discontinued by 1961.

Starting from a bus and truck operation between Geraldton and Longlac in 1940, it slowly expanded to include routes in BC, Saskatchewan, Manitoba, Ontario and Quebec.

In 1959 CNTL acquired its first trucking companies: Sydney Transfer and Storage Limited and Eastern Transport Limited. By 1966, CNTL controlled eight trucking companies that offered long haul trucking services across the country. These helped to fuel the growth of the railway's piggyback service<sup>2</sup>.

CNTL is one of the few subsidiaries of CNR days to remain part of CN today. It is based at CN's Intermodal Terminals in Canada and in the United States, and its over 1,000 drivers handle the road delivery of containers to CN customers

### Up in the Air

The CNR became involved in the airline business in 1930 when it became a minority partner in Canadian Airways Limited whose primary purpose was to handle mail. It planned to gradually expand from its base on the prairies to a transcontinental carrier, but the elimination of mail subsidies by the Bennett administration in 1932 as an economy measure ended such plans.

En 1959, la CNTL acquit ses premières entreprises de camionnage : la Sydney Transfer and Storage Limited et l'Eastern Transport Limited. Par 1966, la compagnie avait le contrôle de huit compagnies de camionnage qui offraient des services de transport à longue distance à travers le pays. Celles-ci contribuèrent à faire croître le service rail-route (« Piggyback ») de la compagnie ferroviaire<sup>2</sup>.

De nos jours, la CNTL est l'une des rares filiales du temps du CNR qui fait encore partie du CN. Elle est basée aux terminaux intermodaux du CN au Canada et aux États-Unis, et ses plus de mille conducteurs vont chercher et livrent par la route les conteneurs chez les clients du CN.

### Dans les airs

En 1930, le CNR devint impliqué dans les affaires des compagnies aériennes lorsqu'il devint un actionnaire minoritaire de la Canadian Airways Limited dont la raison d'être principale était le transport de courrier. La compagnie planifiait d'agrandir graduellement son centre d'opérations dans les Prairies pour devenir un transporteur transcontinental, mais, en 1932, l'élimination des subventions pour le transport du courrier par mesure d'économie de l'administration Bennett mit fin à tels plans.

En 1937, le gouvernement libéral de Mackenzie King décida d'établir un transporteur aérien national propriété du gouvernement qui fut appelé Trans-Canada Air Lines (TCA). Il en fut fait une filiale du CNR avec le président de la compagnie de chemin de fer étant en même temps celui de la compagnie aérienne. Les deux compagnies partagèrent des infrastructures là où c'était possible. L'exploitation conjointe des services express du



Wikipédia

<sup>2</sup> The total number of piggy back (trailers on flat cars) grew from 2% of all railway cars loaded in 1958, before CNR ownership of truck companies, to about 5% in 1966. The acquisition of truck lines by both CN and the CPR probably influenced this rapid growth. Dominion Bureau of Statistics, Catalogue Number 52-001, Queen's Printer, 1966

<sup>2</sup> Le nombre total de wagons chargés du service rail-route passa de 2 % du total des wagons chargés de marchandises en 1958, alors que le CNR ne possédait aucune compagnie de camionnage, à environ 5 % en 1966. L'acquisition par le CN et le CP de compagnies de camionnage eut probablement un effet sur cette rapide croissance. Bureau des statistiques du Dominion, numéro de catalogue 52-001, Imprimeur de la Reine, 1966.



The co-operation between the two transcontinental carriers was exemplified in their joint credit card. Ad from the April 1960 system timetable. Douglas N W Smith collection

*Un exemple de la coopération entre les deux transporteurs intercontinentaux est cette carte de crédit conjointe. Publicité tirée de l'indicateur du réseau d'avril 1960. Collection de Douglas N.W. Smith*

In 1937, the Liberal government of Mackenzie King decided to set up a government-Owned national air carrier called Trans Canada Airlines (TCA). It was made a subsidiary of the CNR with the president of the railway holding the same office at the airline. The two companies shared facilities where feasible. One example was the joint operation of CNR and TCA express delivery. During the 1960s, CN President Gordon sought to take over competitor Canadian Pacific Airlines.

In 1965 the name was changed to Air Canada. The airline separated from the railway in 1978 and was privatized in 1988.

#### The CN Tower

CNR et des TCA en fut un exemple. En 1960, le président Gordon du CN essaya de prendre le contrôle d'une concurrente, les Canadian Pacific Air Lines.

Le nom de la compagnie fut changé en celui d'Air Canada en 1965. Elle se dissocia du chemin de fer en 1978 et fut privatisée en 1988.

#### La tour du CN

Atteignant une hauteur record, la plus haute tour autoportante au monde fut complétée par le CN en 1976. Sa raison d'être est sa capacité de transmission de signaux de radio, de télévision et de données numériques bien au-dessus de tout le « bruit » électronique présent au niveau du sol. Et, en primes, il y a un restaurant tournant et



Reaching new heights, CN completed the tallest freestanding structure in the world in 1976. The CN Tower's reason for being is its capability in the field of TV, radio, and data transmission, rising above all the electronic 'noise' at ground level. But the bonuses are a revolving restaurant and impressive viewing platforms at various levels.

The other large bonus was the impact of the CN identity on Toronto and in the rest of the tourist world, where the tower became the prime identifier for Toronto. Prior to the sale of the railway, the tower was transferred to the federal government as a non-core asset and is owned by the Canada Lands Company, a crown corporation.

Similar but more modest benefits have accrued from the prominent displays of huge illuminated CN logos on tall CN buildings; the largest today is on CN headquarters in Montreal which is 15 by 40 feet.

### IN POST WORLD WAR II EVERYTHING CHANGES

**CANADIAN NATIONAL**  
**is READY!**

**A Big Job Ahead**

● Till V-E Day and beyond, the demands of war will continue. The Canadian National is now faced with an immense job . . . the return movement of our victorious army from Europe, the movement of wartime traffic to the Pacific, and the handling of traffic that will develop as food for European countries is available and civilian controls of production for domestic needs are eased. Canadian National undertakes this tremendous task with confidence based on its handling of record wartime traffic from September 1939 to V-E Day.

During this period of more than five and one-half years, Canadian National carried more than 144 million passengers . . . 8,540 special trains transported four million troops . . . Canadian National dining cars served almost 23 million meals . . . freight carried exceeded 483 million tons. These new records were made despite wartime shortages of manpower and materials.

Proud of the part we have been privileged to play in Canada's war effort, we of the Canadian National System will continue to "put Victory first" until we can return to the ways of a world at peace.

**CANADIAN NATIONAL RAILWAYS**

**THE LARGEST RAILWAY SYSTEM IN AMERICA**

RAILWAYS • STEAMSHIPS • AIRWAYS  
**CANADIAN NATIONAL**  
WORLD • TRANSPORTATION • SERVICES

plusieurs niveaux de plateformes d'observation avec une vue extraordinaire.

L'autre grand boni a été l'impact de la notoriété du CN sur la ville de Toronto et sur les touristes à travers le monde pour qui la tour devint le principal emblème de la ville. La tour fut transférée au gouvernement fédéral en tant qu'actif non ferroviaire avant la vente du chemin de fer et elle appartient à la Société immobilière du Canada, une société d'État.

Des gains similaires, mais plus modestes, furent obtenus par la pose bien en vue de grands logos illuminés sur les édifices élevés du CN, le plus grand de nos jours ornant les quartiers généraux à Montréal sur environ 12,2 m de largeur par 4,6 m de hauteur.

### TOUT CHANGE DANS L'APRÈS-GUERRE MONDIALE

À la fin du conflit mondial, les craintes de perdre du trafic à d'autres modes concurrents de transport, datant d'aussi loin que les années 1920, augmentèrent. Les pouvoirs publics s'étaient engagés à construire la route Transcanadienne et à fournir des routes carrossables à longueur d'année à presque toutes les communautés sauf celles localisées dans les régions nordiques les plus éloignées. Ceci mena à une compétition intense pour les voyageurs et le fret. Les camions devinrent plus gros, les autobus plus répandus et les automobiles, des produits de consommation incontournables.

De nombreux programmes furent adoptés par le CNR pour réduire les coûts d'exploitation et faire face à la concurrence, les deux plus grands étant la diésélisation et la signalisation des voies principales. Ces dernières allaient changer l'aspect du chemin de fer par la disparition des agents de gare et des locomotives à vapeur et de leurs châteaux d'eau, rotondes et ateliers d'entretien. Pour freiner les déficits, le CN rechercha la permission d'abandonner des

With the end of the global conflict, the worries about loss of traffic to competing modes of transport that had begun as far back as the 1920s deepened. Governments were committed to building the Trans-Canada Highway and the provision of year-round roads to just about all communities except those in the most remote far northern regions. This led to intense competition for freight and passengers. Trucks became larger, buses more available and cars a 'must have' consumer product.

lignes secondaires et d'annuler des trains pour voyageurs sur une grande échelle. L'opposition du public mena à la décision du gouvernement d'accorder des subventions pour leur conservation là où requise dans l'intérêt public conformément à la Loi sur les transports au Canada de 1967.

### Refaire l'image de la compagnie

Le titre de cette section pourrait être « Aligner



Steam to diesel transition years saw both forms of motive power pulling trains. Leaving the South Devon, NB yard on October 29, 1955, Train 646 departed for McGivney, NB with CLC H12-64 16121 leading Consolidation 2519. Kenneth S MacDonald, Douglas N W Smith collection

*Les années de transition de la traction à la vapeur à la traction par diesel virent les deux modes de force motrice à la tête de trains. Le 29 octobre 1955, sortant de la cour de South Devon, Nouveau-Brunswick, le train 646 prend le départ à destination de McGivney, N.-B., avec à sa tête la 1621, un diesel CLC modèle H12-64, précédant la 2519, une Consolidation. Collection de Douglas N.W. Smith*

Many programs were adopted by the CNR - two major ones being dieselization and signalling of the main lines - designed to help reduce railway costs to meet the competition. These would change the face of the railway as steam locomotives, towers, station agents, roundhouses and steam backshops - disappeared. To curb deficits, CN sought approval for large scale branch line abandonments and passenger train discontinuances. Public opposition led to the government decision to include subsidies for their continuance when needed in the public interest as part of the 1967 National Transportation Act.

l'image d'entreprise du CN avec les courants de modernisation en cours. ». Le logo du CN symbolise bien sûr tout cela.

Le processus débuta en 1969 alors que le CNR était fort avancé dans sa reconstruction suite aux contraintes de la guerre et à la négligence datant de la Dépression. Ayant à priori pensé qu'un nouveau logo était requis, la compagnie était entrée dans l'inconnu lorsqu'elle avait engagé une petite firme en image de marque pour lui faire des propositions. Les professionnels sollicités lui signalèrent qu'elle avait plus besoin d'une

## REBRANDING THE COMPANY

The title of this section could be 'Bringing CN's corporate identity into line with ongoing modernization.'. Of course, the CN logo is the concise symbol for all that.

The process began in 1959 when the CNR was well advanced in rebuilding following wartime strain and depression neglect. The company stepped into the unknown when it hired a small New York corporate design firm to make proposals, having begun with the thought that a new logo was required. Professionals called in to consult pointed out that the CNR required more than a new logo, it required a whole new corporate identity. Research had disclosed that the public, the customers, and the railway's owner, the Canadian Government and its civil service administrators, viewed the company as anachronistic, stodgy and not at all modern. No credit was being given to the intense modernization going on, including complete dieselization, welded rail, new freight and passenger equipment in profusion, and more.

The design group knew that a visual leap beyond even what was actually happening could be accepted; with reality catching up a bit later. A major change was dropping the word 'railways' - thus the CNR became CN, a reflection of the multifaceted operations of the railway that went well beyond trains. And as a bonus, it was bilingual, whereas CNR was not.

By 1960 the design proposals were ready but the approval stages and the process of translating the proposals into action steps, took until the next January before the logo could be launched. It was an instant success but not without mockers (lazy three, bent paper clip, etc.). The designers were delighted with that because it showed that folks were already seeing the logo as more than just two letters. The true symbolism would emerge overtime.

Then began the long implementation process, more or less over the next seven years. This involved design standards for trains, trucks, ships, signs, building colour schemes, interior design of passenger equipment and

toute nouvelle image d'entreprise que d'un nouveau logo.



Allan Fleming left (Designer of the CN logo) with Charles Harris (Director CN Public Affairs) at the launch of the CN logo in 1960. CN

*À gauche, Allan Fleming, concepteur du logo CN, avec Charles Harris, Directeur aux Relations publiques du CN, au lancement du logo CN en 1960. CN*

Des recherches avaient révélé que le public, les clients, le gouvernement canadien, son propriétaire, et le service civil, ses administrateurs, la considéraient comme une entreprise désuète, lourdaude et pas moderne du tout. Aucun crédit ne lui était accordé pour les grands efforts de modernisation en cours, y compris son entière diésélisation, ses rails soudés, son abondance de nouveau matériel roulant pour voyageurs et fret et plus encore.

Le groupe de conception savait qu'un bond visuel allant même

au-delà de ce qui était accompli de fait était acceptable, la réalité pouvant le rattraper un peu plus tard. Un changement majeur fut d'abandonner le mot « railways », ce qui faisait CNR devenir CN, un reflet des opérations à nombreuses facettes de la compagnie qui touchaient bien plus que les trains. Et en boni, CN était bilingue alors que CNR ne l'était pas.

Par 1960, les propositions du groupe étaient prêtes, mais leur processus d'approbation et celui de les mettre en action prirent jusqu'au janvier suivant avant que le logo ne puisse être lancé. Il fut un succès immédiat, mais non sans détracteurs (« nouille », « attache-feuille crochu » et autres). Les concepteurs furent très heureux du tout parce que cela montrait que les gens voyaient déjà plus que seulement deux lettres dans le logo. Le vrai symbolisme allait apparaître avec le passage du temps.

Puis débuta le long processus d'implantation au cours plus ou moins des sept années suivantes. Cela impliquait de nouvelles normes pour les trains, les camions, les navires, les affiches, les livrées d'édifices, la conception intérieure des voitures pour voyageurs et des bureaux, le matériel imprimé, la publicité et ainsi de suite. Le logo primé s'est avéré durable, défiant toute tentative d'ajout ou de remplacement.

## Les ordinateurs changèrent bien des choses

Durant les années 1950, le CNR introduisit, par salles entières, de gros ordinateurs IBM dédiés à la comptabilité des feuilles de paie et autres. Les progrès ont été constants de sorte que maintenant, disponibles instantanément, de partout et en tout temps, les cartes



offices, printed matter, advertising and so on. The award-winning logo has proved durable; defying any attempt to add to it or replace it.

### COMPUTERS CHANGED MANY THINGS

In the 1950's CNR introduced major room-filling IBM machines dedicated to payroll and other accounting tasks. Progress has been steady so that digital mapping of the whole network from air and ground, real-time monitoring and control of train and maintenance operations, stock-keeping records, employee data instantly available anywhere, anytime, are all helping manage operations, plan the future, and permitting excellent cost control.

### BILINGUALISM



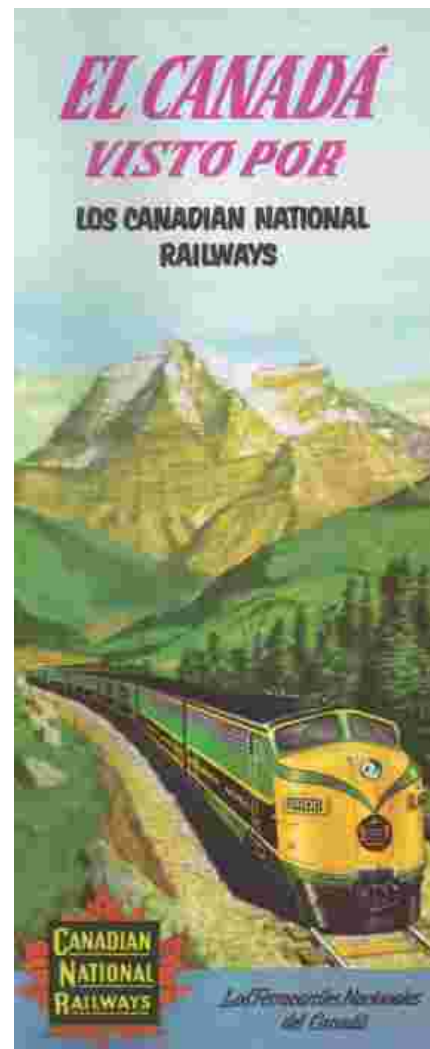
Early bilingual timetable from June 24, 1951. Gerald E Gaugl collection

*Un des premiers indicateurs bilingues daté du 24 juin 1951. Collection de Gerald E. Gaugl*

numérisées du réseau entier vu des airs et en surface, la surveillance et contrôle en temps réel des opérations de trains et celles d'entretien, les données de stockage et les fiches des employés contribuent toutes à la gestion des opérations, la planification du futur et l'obtention d'un excellent contrôle des coûts.

### Le bilinguisme

La direction du CN manqua à noter qu'au sein de la Révolution tranquille et du nationalisme du Québec des années 1960, les firmes canadiennes opérant dans la province risqueraient fort de devenir des emblèmes impopulaires si leur direction était en majorité unilingue et leur exploitation et gestion faites la plupart du temps en



Passenger publications were not only bi-lingual, but promotional material was even produced in other languages - including Spanish - to promote tourism! Gerald E Gaugl collection

*Les publications pour les voyageurs ne furent pas seulement bilingues; du matériel publicitaire pour promouvoir le tourisme fut même produit dans d'autres langues, l'espagnol y compris! Collection de Gerald E. Gaugl*

CN management failed to notice, in the midst of Quebec's Quiet Revolution/nationalism in the 1960s, that Canadian institutions operating in Quebec would likely become unpopular symbols if their organizations were largely unilingual; operating and managing mostly in English.

It got to the point of actually burning an effigy of the President, Donald Gordon. This provoked some quick responses with programs to hire upper echelon Francophone executives, provide language training for employees, produce a version of the 'Uniform Code of Operating Rules' in French, replace English only signs with bilingual ones and lettering freight cars in two official languages.

### CN PASSENGER

**Canadian National Railways**  
ACROSS CANADA

**THROUGH TRAIN  
ALL STEEL  
EQUIPMENT**

**THE CONTINENTAL LIMITED**  
Daily in Either Direction Between Montreal and Vancouver  
Depart Montreal (Bonaventure Stn.) 9:00 p.m.  
Through All-Steel Compartment-Observation-Library Car; Standard and Tourist-Sleeping and Dining Cars; Colonist Cars and Coaches.

**THE NATIONAL**  
Daily in either direction between Toronto and Winnipeg  
Dep. Toronto (Union Station), 10:35 p.m. (Standard time)  
Tickets and full information obtainable from nearest Canadian National or Grand Trunk Railway Agent.

anglais.

Cela en vint au point qu'une effigie du président Donald Gordon fut brûlée. Ceci suscita quelques réponses rapides telles que des programmes d'embauche de dirigeants francophones pour la haute direction, des cours de langue pour les employés, la production d'une version française de l'« Uniform Code of Operating Rules », le remplacement d'affiches unilingues anglaises par des affiches bilingues et le lettrage des wagons de marchandises dans les deux langues officielles.

### Le service voyageurs du CN

À l'instar d'autres compagnies ferroviaires contemporaines avec service voyageurs, le CN recherchait constamment des occasions additionnelles de

Ad from Canadian Railway & Marine World, January 1923. CRHA / ACHF Exporail Archives

Une publicité dans le numéro de janvier 1923 de Canadian Railway & Marine World. Archives CRHA/ACHF Exporail



CNR / CP Pool Train 15 to Toronto departing Montreal West Station in June 1962. Peter Cox

Le train en commun CNR / CP numéro 15 pour Toronto quittant la gare Montreal West en juin 1962. Peter Cox

CNR, along with contemporary passenger railways, was always looking for extra, volume business, which might result in reserved cars on regular trains, special package fares (such as New York for Easter, a golf tournament at Jasper Park Lodge or snowshoe clubs heading for the hills), whole trainloads such as for Boy Scout Jamborees, large tour groups to Hudson Bay, or to Prince Rupert to board TSS Prince George, or to Halifax to board a Cunard Liner.

Then there were special trains for Royalty on tour, Circus Trains moving from point to point in time to set up for the next 'Really Big Show', and to take patrons from Toronto to Stratford for the summer Shakespearean Festival performances.

In the midst of a serious decline in passenger loads in the 1950's and 60's, CN launched a series of initiatives designed to bring travellers back to rail, and widen the net to entice new patrons. The pricing concept of Red, White and Blue Fares, dividing the year into peak demand days with high Blue fares, or very low Red fares for the valleys, was introduced in 1963 and continued until 1974. It was a success in terms of increased passenger revenues, but the downside was that costs seemed to mount at the same rate.

trafic de voyageurs en grand nombre, qui pourraient résulter en des voitures nolisées sur des trains à l'indicateur, en des excursions avec tarifs spéciaux (tel que des voyages vers New York à Pâques, un tournoi de golf au Jasper Park Lodge ou des clubs de raquetteurs allant aux collines) et en des convois entiers tels que ceux des jamborees de scouts, de groupes de touristes allant à la baie d'Hudson, ou à Prince-Rupert pour monter à bord du vapeur Prince George ou à Halifax pour prendre un navire de ligne de la Cunard.

Il y avait aussi des trains spéciaux pour les tournées de la royauté, les trains de cirque circulant d'une localité à une autre à temps pour présenter leur prochain « Really Big Show » et les convois pour transporter les amateurs de théâtre de Toronto à Stratford pour les présentations estivales de pièces de Shakespeare du Festival de Stratford.

Au milieu d'une sérieuse diminution du trafic de passagers dans les années 1950 et 1960, le CN lança une série d'initiatives visant à ramener les voyageurs vers le rail et à élargir le champ d'action pour en avoir de nouveaux. Le concept des Tarifs Bleu-Blanc-Rouge divisant l'année des périodes de trafic le plus achalandé (billets à coût normal Bleu) aux périodes de trafic le plus faible (billets à coût le plus bas Rouge) fut introduit en 1963 et resta en vigueur jusqu'en 1974. Il fut un succès pour augmenter les revenus du service voyageurs, mais par contre les frais d'exploitation semblèrent monter au même rythme.

En 1965, le CN inaugura le service Rapido sur la

This white flagged special train carried American President Franklin Roosevelt from Montreal to Toronto in August of 1943. CNR's most modern steam power was called on to do the honours. Canada Science and Technology Museum (CSTM), Fonds CN004203

*Ce train spécial aux fanions blancs transporta le président américain Theodore Roosevelt de Montréal à Toronto en août 1943. Le CNR confia l'honneur à sa force motrice la plus moderne. Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC), fonds CN004203*



On the line between Quebec City and Toronto, CN introduced Rapido service in 1965, with faster schedules, and a Bistro Car between Montreal and Toronto offering non-stop beverage service and live entertainment. Between Toronto and Windsor/Sarnia, new Tempo trains made up of lighter weight cars and dedicated locomotives geared for higher speeds were placed in service.

A major passenger development was the Turbo, presented as a new concept in ground transportation. Service began in 1969 between Montreal and Toronto; two years later than CN had planned. It turned out to be a mixed blessing; very popular with intercity travellers, but requiring a high level of maintenance, at least in its early years, plus a couple of withdrawals from service to make important modifications. CN craftily required the manufacturer to stay on in charge of maintenance. The Turbos continued into the VIA era, but increased fuel costs dealt the final blow, and the equipment was retired in 1982.



CN brochure dated May 1963. Gerald E Gaugl collection

*Brochure du CN datée de mai 1963. Collection de Gerald E. Gaugl*

ligne entre Québec et Toronto avec des temps de voyage raccourcis et une voiture-bistro entre Montréal et Toronto offrant boissons et spectacles sur place de façon continue. De Toronto à Windsor et à Sarnia, les nouveaux trains Tempo formés de locomotives dédiées capables de plus grandes vitesses et de voitures-coach légères furent mis en service.

Une évolution majeure pour les trains de voyageurs fut le Turbo, présenté comme un nouveau concept dans les transports de surface. Le service débuta en 1969 entre Montréal et Toronto, deux ans plus tard que planifié par le CN. Il s'avéra être un bienfait mitigé, très populaire auprès des voyageurs intercités, mais au prix d'un niveau élevé d'entretien, surtout les premières années, en plus de quelques retraits du service pour des modifications importantes. Le CN exigea subtilement que le manufacturier de ces trains demeure responsable de leur entretien. Les Turbos continuèrent de rouler à l'ère de VIA, mais les hausses de coût de combustible leur portèrent le coup de grâce et ils furent retirés du service en 1982.

Comme il l'avait fait avec ses services maritimes sur la côte est, le CN décida de placer ses exploitations de



CN Turbo speeds through Oshawa on September 13, 1968. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 58772

*Le 13 septembre 1968, un Turbo du CN traverse Oshawa à toute vitesse. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 58772*

VIA CN era Train 12 led by FPA-4 6787 at Napadogan, New Brunswick in January, 1977. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 14047

*Le train numéro 12 de la période VIA CN, avec à sa tête la FPA-4 6787, à Napadogan, Nouveau-Brunswick, en janvier 1977. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Linley 14047*



As it was doing with its east coast marine services, CN decided to place its rail passenger operations into a separate cost centre called VIA CN. A major factor was the need for large capital infusions into these money-losing operations; in new ships for its marine operations and new passenger equipment for the trains. It dramatized the new cost centre with new blue and yellow train colours and advertising. At the same time CP Rail was having the same problems and wished to totally abandon the service. The upshot was to fold both passenger services into one new Crown Corporation named VIA Rail Canada in 1978.

trains pour voyageurs sous un centre de coût dédié appelé VIA CN. Un facteur majeur était le besoin d'investissements importants dans ces opérations déficitaires : navires neufs pour les services maritimes et nouveau matériel roulant pour les trains de voyageurs. Il mit l'accent sur le nouveau centre de coût avec une nouvelle livrée bleu et jaune pour les trains et de la publicité. Au même moment, CP Rail avait des problèmes similaires et souhaitait abandonner tout service voyageurs. Le résultat de ceci fut d'incorporer, en 1978, les services voyageurs des deux compagnies dans une nouvelle société d'État appelée VIA Rail Canada.

### L'intermodal

### INTERMODAL



Toronto piggyback freight terminal in Toronto in 1956. Canada Science and Technology Museum (CSTM). Fonds CN009852

*Le terminal Toronto de marchandises ferroutées à Toronto, en 1956. Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC), fonds CN009852*

The movement of highway trailers and un-wheeled boxes (called Containers) by rail was an attempt to win back some high-rated traffic that had eroded from rail to highway. Even though the margin of profit was thinner, it was deemed smart to give the highway carriers some competition. This began in 1952 as relatively short inter-city runs, with ramps at each end for circus-style loading and unloading of semi-trailers. Pricing was set a bit under the truckers' costs, and the service was soon expanded to more distant cities. It lasted until shippers converted to Containers, even for shorter hauls unrelated to ports. CN set up a unit called CN Transportation Limited to handle road pick-up and delivery of its domestic containers beyond rail terminals, making every customer an 'on line' shipper.

Container traffic was starting to move across the seas in the early 1950's. The beauty of the Container was its ease of transfer from ship to land vehicle using huge crane structures. Also, ships, trucks and trains would share a single, simple tie-down locking system. The railways spied their opportunity and were soon reducing the appeal of trucks for the long-haul, based on speed and lower cost. Some large truckers converted entirely to containers.

It soon emerged that CN's direct route from Halifax to Chicago could beat the service being offered from New York to Chicago, because of the much shorter time at sea from Europe. Prince Rupert later benefited from the shorter Pacific crossing, allowing CN to be competitive from there to Chicago.

Thirty years ago, the concept of low-rider well cars allowed stacking containers two high. Such a train of hundreds of containers looks like a mobile Great Wall of China as it snakes through the landscape. Just don't load the very heavy Containers on the top tier!

The railways that engaged in moving containers, including CN, must be content with relatively thin margins, and instead must rely on efficiency. This can easily be demonstrated by considering the very low friction inherent in rail transport, the low power to weight ratio and the economies of scale resulting from hundreds of containers with just two employees up front.

### **DIRECTIONAL RUNNING**

Cooperation between railways had been important from early days, such as the adoption of one track gauge for the major railways across the continent, agreement to exchange loaded and empty freight cars between railways and the joint government/railway decision to accept time zones.

In the 1990's the two major railways saw the wisdom of running some parallel routes as twin one-way lines as their individual single track lines approached capacity, especially as the cost of double tracking would be very expensive. Directional running applies from Ashcroft

Le transport sur rail de remorques de grande route et de boîtes sans roues (conteneurs) fut un effort pour récupérer du trafic rémunérateur qui avait émigré des rails vers les grandes routes. En dépit d'une marge de profit plus mince, il fut jugé à propos de concurrencer les transporteurs routiers. Ceci commença en 1952 par des trajets plutôt courts entre villes avec chargement et déchargement des remorques par rampes d'extrémités de wagons comme pour les chariots de cirque. Les tarifs furent fixés tout juste sous les coûts défrayés par les camionneurs et le service fut rapidement étendu vers des villes plus éloignées. Ceci perdura jusqu'à ce que les transporteurs adoptent les conteneurs, même pour de courts périodes qui n'impliquaient pas des ports. Le CN mit sur pied une filiale dont le sigle est la CNTL (voir plus haut) pour aller chercher ou livrer les conteneurs chez ses clients au-delà des limites de ses terminus ferroviaires, faisant ainsi de chacun d'eux un « transporteur en ligne ».

Le trafic de conteneurs a commencé à traverser les océans au début des années 1950. Leur avantage était la simplicité de leur transbordement des navires à des véhicules de surface par l'utilisation d'énormes grues. Les navires, camions et trains allaient bénéficier aussi d'un mode d'arrimage de conteneurs commun. Les chemins de fer saisirent l'occasion et firent rapidement baisser l'attrait des camions pour les trajets sur de longues distances par des temps de transport et des coûts réduits. Quelques grosses compagnies de camionnage se convertirent pour ne transporter que des conteneurs.

Il apparut très vite que le service direct du CN entre Halifax et Chicago pouvait être supérieur à celui offert de New York à Chicago, à cause du trajet en mer beaucoup plus court à partir de l'Europe. Prince Rupert bénéficia plus tard de la traversée plus courte du Pacifique permettant au CN d'être compétitif de la côte ouest jusqu'à Chicago.

Il y a trente ans, la conception de wagons à évidement central roulant au ras des rails permit de charger les conteneurs sur deux niveaux. Un tel train de centaines de conteneurs ressemble à une Grande Muraille de Chine mobile alors qu'il roule à travers le paysage. Ne chargez pas les conteneurs les plus lourds au haut niveau cependant!

Les chemins de fer, le CN compris, s'engageant à déplacer des conteneurs doivent se contenter de marges relativement faibles et au lieu de cela, se fier à leur efficacité. Ceci peut être aisément démontré en regardant le très faible coefficient de frottement lié au transport sur rails, le faible rapport puissance/poids et les économies d'échelle résultant d'avoir seulement deux employés à l'avant de trains de centaines de conteneurs.

### **La circulation à sens unique**

Dès leurs débuts, la coopération entre les compagnies ferroviaires avait été très importante, comme l'illustrent l'adoption du même écartement de rails pour toutes les voies d'importance à travers le continent, l'entente d'échanger les wagons de fret et la décision mutuelle des gouvernements et compagnies d'adopter les fuseaux horaires.

CN 2177 is seen leading 'hotshot' Q108 eastbound on CP's Thompson Subdivision at Gladwin, British Columbia on March 25, 2019. CN and CP have a directional running agreement between Nepa (Basque, near Ashcroft) to Mission, British Columbia. Trains run west on the CN and east on the CP. Kevin Dunk

*Le 25 mars 2019, la 2177 du CN est aperçue en tête du train de marchandises prioritaire Q108 en direction est à Gladwin, Colombie-Britannique, sur la subdivision Thompson du CP. Le CN et le CP ont une entente de circulation à sens unique entre Nepa (Basque, près d'Ashcroft) et Mission, Colombie-Britannique. Les trains du CN roulent vers l'ouest sur les voies de la compagnie et vers l'est sur celles du CP. Kevin Dunk*



to Vancouver and south of Sudbury to Parry Sound. The direction with a preponderance of loaded trains was chosen for the easiest mountain grades. The empty trains got to climb more hills. The financial benefits to each company soon overcame the suspicions about their rival.

Even in more level areas, the one-way flow on each line produced nice economies and slicker operation as there was no need for meets at passing tracks.

### THE CIRCLE COMPLETED

The CNR was created between 1919 and 1923 out of the failed dreams of business leaders and politicians to create new private sector transcontinental railway competitors to the CPR, open more western lands to settlement and resource exploitation, while cheapening the cost of transport and eliminating rate discrimination

The transition from government to private ownership was marked by the CN 1995 annual report. Gerald E Gaugl collection.

*La transition de la propriété publique à celle privée fut soulignée dans le Rapport annuel 1995 du CN. Collection de Gerald E Gaugl*



Durant les années 1990, les deux principales compagnies reconnurent la sagesse d'exploiter quelques voies mutuellement parallèles en tant que voies à sens unique alors que leurs propres voies simples approchaient le point de saturation, d'autant plus que doubler ces dernières allait coûter très cher. La circulation à sens unique est établie entre Ashcroft et Vancouver, en Colombie-Britannique, et entre le sud de Sudbury et Parry Sound, en Ontario. La direction offrant les pentes les plus faibles en montagne fut choisie pour la voie desservant surtout des trains chargés. Les convois de wagons vides eurent à gravir plus de pentes. Les avantages financiers pour chacune des compagnies ont vite chassé leur méfiance à l'égard de leur rivale.

Même sur les étendues plus plates, la circulation à sens unique a amené des économies intéressantes et des opérations sans heurts puisqu'il n'y avait plus de besoin de croisements de trains à l'aide de voies d'évitement.

### LE CERCLE EST FERMÉ

Entre 1919 et 1923, le CNR fut formé à partir de vains efforts de chefs d'entreprise et de politiciens pour créer de nouveaux concurrents transcontinentaux privés au CPR et ouvrir plus de territoires dans l'Ouest au peuplement et à l'exploitation des ressources naturelles, tout en diminuant le coût du transport et en éliminant les différences de tarifs entre les régions. Ceci devint impossible pour le CNoR et le GTP qui comptaient énormément sur les prêts garantis et les subventions publiques, lorsque le climat économique de la Première Guerre mondiale amena une inflation galopante et la disparition de l'immigration. Le gouvernement intervint pour stabiliser la situation par la création du CNR. Il s'avéra impossible cependant d'isoler la nouvelle société d'État des interférences politiques parce que les membres du Parlement se montrèrent, comme toujours, plus enclins à écouter les électeurs que les dirigeants d'entreprises.

between regions. In the wartime economy, with overheated inflation and immigration drying up, this proved impossible for the Canadian Northern and Grand Trunk Pacific that relied heavily upon bonded debt and government grants. The Dominion government moved to stabilize the situation through creating the CNR. It proved, however, impossible to isolate the new Crown corporation from political interference as politicians proved, as always, more ready to listen to voters than managers.

Buried within its many operations, lay a profitable core - the main line, heavy haul freight railway. By the divestment of unprofitable and/ or non-core capital intensive operations such as branch lines, passenger trains, hotels, ferry operations, and express service; by the passage of the revised National Transportation Act in 1988 that gave the railways rate making and line abandonment freedom; and by forgiving a lot of the historic debt, CN was groomed through the 1980s and early 1990s in preparation for it to be sold as a profit-making company.

#### Grooming for the Big Change

In the decades following its creation, the challenges faced by CN Executive management in running CN as a major commercial crown corporation operating in a competitive environment were considerable. While it is always a bit dangerous to focus on a single event in a complex history, I think we can say that the serious groundwork leading to the very successful 1995 privatization really began in 1978. From then to 1995 many changes in general company culture and outlook were put in place and important investments were made in plant and systems. In many years over that period rather than receiving funds from government, CN sent dividend payments to the Federal Government. CN had been well prepared for the 1995 privatization. (Ian MacDonald, CN Retired)

In 1995 the markets seemed ripe and the Government, dealing with the questions about the sustainability of the level of national debt, agreed. Royal assent was given to the CN Commercialization Act on July 13, 1995. Two key prohibitions in this legislation permitted no individual or corporate shareholder to own more than 15% of the stock, and required that the company's headquarters must remain in Montreal, thus maintaining CN as a Canadian corporation. By November 28, 1995, the sale of CN had completed. The public offering was a huge success, all stock being acquired in record time. The share value increased swiftly and more recently has more or less stabilized. It called for a major culture change within, and this was well managed; soon producing a new sense of purpose and pride. The full story could be told another day.

Cachée au fond des multiples exploitations du CN, il en existait une, le transport de marchandises lourdes sur voie principale, qui était profitable. Pendant les années 1980 et les premières des 1990, tirant parti de révisions approuvées de la Loi sur les transports au Canada en 1988 qui permit aux chemins de fer d'établir leurs tarifs et leur donna main libre d'abandonner des lignes et ayant été gracié d'une grande partie de sa dette accumulée, le CN fut préparé pour être vendu en tant qu'entreprise rentable, en le débarrassant d'exploitations non profitables et/ou requérant beaucoup de capital, tout en étant étrangères à la raison d'être de l'entreprise, telles que l'opération de voies secondaires, les trains pour voyageurs, les hôtels, les traversiers et les messageries.

En 1995, les marchés semblaient favorables et le gouvernement, traitant de questions relatives au soutien du niveau de la dette nationale, acquiesça. Le 13 juillet 1995, la

#### La préparation au grand changement

Au cours des décennies qui suivirent sa création, les défis auxquels fit face le conseil d'administration du CN pour le diriger en tant que société d'État commerciale majeure en compétition avec d'autres compagnies furent considérables. Bien qu'il soit toujours discutable de mettre l'accent sur un seul événement le long d'un parcours complexe, je crois que nous pouvons affirmer que le sérieux travail de préparation qui a précédé la privatisation très réussie de 1995 commença réellement en 1978. À partir de cette année et jusqu'en 1995, plusieurs changements dans la culture et l'apparence de la compagnie furent mis en place et des investissements importants furent faits dans les infrastructures et les systèmes. Au cours de nombreuses années de cette période, la compagnie, plutôt que de recevoir des subventions du gouvernement, envoya des paiements de dividendes à celui-ci. Le CN fut bien préparé pour la privatisation de 1995. (Ian Macdonald, président à la retraite du CN)

sanction royale fut accordée à la Loi sur la commercialisation du CN. Deux clauses majeures de cette loi interdirent à toute personne ou entreprise actionnaire de posséder plus de 15 % du capital-actions et rendirent obligatoire de garder les quartiers généraux de la compagnie à Montréal, assurant ainsi le maintien du CN en tant qu'entreprise canadienne. Par le 28 novembre 1995, la vente du CN avait été complétée. L'offre publique fut un grand succès, toutes les actions étant vendues en un temps record. La valeur de l'action augmenta rapidement et plus récemment s'est plus ou moins stabilisée. Ceci exigea un grand changement dans la culture interne de la compagnie et cet effort fut fort bien dirigé, amenant très tôt un nouveau sens d'appartenance et de fierté. Toute l'histoire pourra être racontée un de ces jours.



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

March - April / Mars - Avril

**Diamonds in the Valley - The tracks and trains of Smail country**  
*Les croisements de voies à niveau de la vallée - Les voies et trains du pays de Stan*

**Translation / Traduction: Gilles Lazure**

### Introduction

The 'valley' referred to in the title of this gallery is the Chateaugay River valley in southwestern Quebec. As many of you know by now, based on our two part photo story on the New York Central in Quebec (Canadian Rail Nos. 596 and 597), that is where my roots are, specifically Huntingdon, Quebec. In fact, we hope to publish this photo gallery simultaneously in the Chateaugay Valley Historical Society's 2021 Journal. I am a life member of that society, one of Canada's best when it comes to depicting Canadian social history of a particular region.

Relatively speaking, railways came late to the Chateaugay valley. The Grand Trunk Railway's Montreal and Champlain Junction property between Montreal and Fort Covington, New York was opened for business in October 1883 as far as Huntingdon, Quebec. It then crossed the border into New York State later in 1883 to Fort Covington, thence to Helena and Massena, New York.

The Canada Atlantic Railway built across the Chateaugay valley in the late 1880's linking Ottawa with railway connections in the State of Vermont. This enabled the lucrative lumber traffic from J R Booth's Ottawa Valley timberlands to reach the seemingly insatiable American markets for wood products. The crossing of the St. Lawrence River at Coteau Landing, Quebec was accomplished at first with a train ferry, followed by a magnificent multi spanned truss bridge which included a swing span for marine traffic traversing the Soulanges canal. These bridge structures still stand and are used by CN and CSX trains.

Not long after the Canada Atlantic Railway built across the Chateaugay valley, the New York Central Railroad predecessor St. Lawrence and Adirondack built their line in the eighteen nineties from Adirondack Junction, Quebec near Montreal to Malone, New York and the vast timber holdings of the northern Adirondack region owned by Dr. Seward Webb, president of the St. Lawrence and Adirondack. This railway would eventually become a New York Central property.

By the eighteen nineties, the Chateaugay valley now had four trunk line railways. Prior to 1880, there had been but one, the former Montreal and New York Railway. Many of these regional rail lines intersected with each other at diamond crossings; hence the title of this gallery.

### Introduction

La vallée à laquelle le titre de cette galerie de photos réfère est celle de la rivière Chateaugay au sud-ouest du Québec. Comme plusieurs d'entre vous le savent maintenant suite à l'article en deux parties sur le New York Central (NYC) au Québec (Rail canadien Nos 596 et 597), c'est là que sont mes origines, plus précisément à Huntingdon. De fait, nous espérons publier cette galerie de photos simultanément dans l'édition 2021 du journal de la Société historique de la Vallée de la Chateaugay. Je suis un membre à vie de cette société, l'une des meilleures au Canada lorsqu'il s'agit de décrire l'histoire de la vie sociale dans une région particulière du pays.

Relativement parlant, les chemins de fer arrivèrent tard dans la vallée de la Chateaugay. Le Montreal and Champlain Junction, propriété du Grand Trunk Railway (GTR) reliant Montréal à Fort Covington, New York, fut ouvert au commerce en octobre 1893 jusqu'à Huntingdon. Il franchit la frontière de l'état de New York plus tard en 1893 jusqu'à Fort Covington, puis il atteignit Helena et Massena, New York.

Le Canada Atlantic Railway traversa la vallée de la Chateaugay vers la fin des années 1880 pour relier Ottawa à des jonctions ferroviaires dans l'état du Vermont. Ceci permit au profitable commerce de bois de J.R. Booth provenant des terres à bois de la vallée de l'Outaouais d'atteindre les marchés américains apparemment insatiables quant aux produits forestiers. La traversée du fleuve Saint-Laurent à Coteau Landing fut d'abord faite par un traversier pour trains puis par un superbe pont à fermes en treillis à travées multiples qui comprit une travée mobile pour le passage du trafic maritime empruntant le canal Soulanges. Ces structures survivent à ce jour et sont utilisées par les trains du CN et du CSX.

Au cours des années 1890, peu de temps après que le Canada Atlantic Railway eut posé sa voie à travers la vallée de la Chateaugay, le St. Lawrence and Adirondack (SL & A), le prédécesseur du NYC, posa la sienne à partir d'Adirondack Junction, près de Montréal, jusqu'à Malone, New York, et les vastes réserves de bois du nord de la région des Adirondacks propriétés du Dr Seward Webb, président du SL & A. Ce chemin de fer devint éventuellement une propriété du NYC.

Par les années 1890, la vallée de la Chateaugay

At one time, in the Chateauguay valley region, there were no less than seven railway crossings at grade. The map prepared by James Taylor which accompanies this gallery will guide the reader as to the location of these diamonds in the valley.

This photo gallery is dedicated to J. Howard Easton former CNR official, a great friend to the Canadian Railway Museum and a former resident of Aubrey, Quebec on the CNR Valleyfield Subdivision, to Evelyn J. Kerr, past president of the Chateauguay Valley Historical Society and a great friend as well as to the memory of all my Smaill-Sutherland elders and predecessors from Huntingdon and Elgin, Quebec.

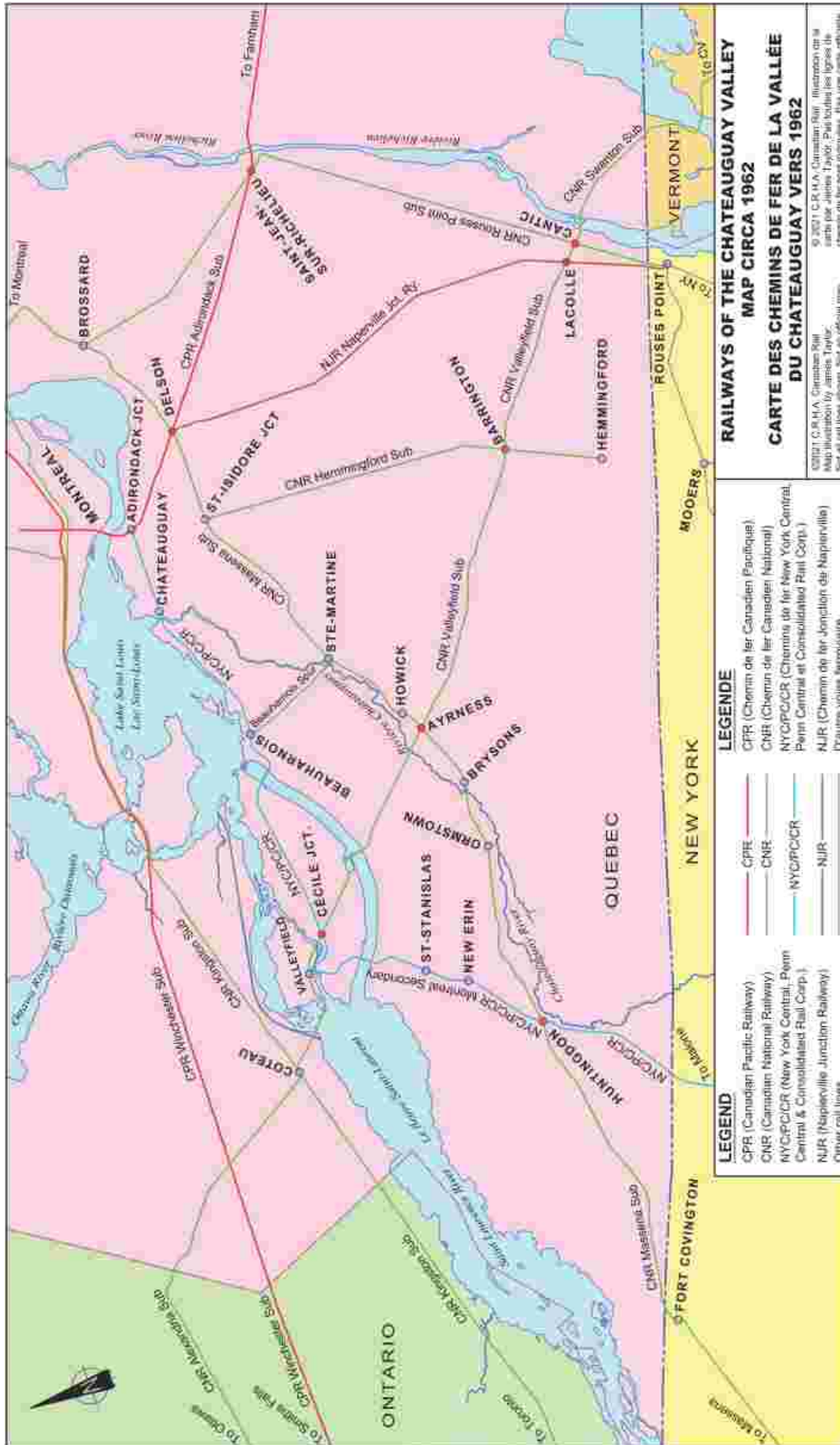
avait maintenant quatre voies ferroviaires principales. Avant 1880, il n'y en avait qu'une, celle du Montreal and New York Railway maintenant disparu. Plusieurs de ces lignes régionales s'entrecoupaient à des croisements à angle à niveau d'où le titre de cette galerie. À un moment donné, il n'y avait pas moins de sept croisements à niveau de chemins de fer dans la région de la vallée de la Châteauguay. La carte tracée par James Taylor qui accompagne cette galerie guidera le lecteur vers la localisation de ces croisements dans la vallée.

Cette galerie de photos est dédiée à J. Howard Easton, un officier vétérinaire du CN, un grand ami du Musée ferroviaire canadien (maintenant Exporail) et un ancien résident d'Aubrey, le long de la subdivision Valleyfield du CN, à Evelyn J. Kerr, ancienne présidente de la Société historique de la Vallée de la Châteauguay et à tous mes aînés et prédécesseurs des familles Smaill-Sutherland d'Huntingdon et d'Elgin, au Québec.



In December 1971, CNR train 435, the northbound Massena, New York to Montreal through freight crosses the CP - CN diamond at Delson, Quebec. Appropriately, 435's lead GP9 is a Grand Trunk unit reflecting the GTR heritage of the CNR Massena Subdivision. Mylene Belanger, this one's for you!. Stan J. Smail

*En décembre 1971, le train numéro 435 du CN, le train en direction nord entre Massena, New York, et Montréal, traverse les croisements à angle des voies du CP et du CN, à Delson, Québec. La GP9 en tête du convoi reflète de façon appropriée l'héritage du Grand Trunk Railway (GTR) de la subdivision Massena du CN. Mylène Bélanger, celle-ci est pour vous! Stan J. Smail*



**RAILWAYS OF THE CHATEAUGUY VALLEY  
MAP CIRCA 1962**  
**CARTE DES CHEMINS DE FER DE LA VALLÉE  
DU CHATEAUGUY VERS 1962**

© 2021 C.R.I.A. - Canadian Rail Illustration est le  
titre par lequel Taylor, Pall, utilise les lignes de  
chemin de fer pour évaluer, voir et décrire les  
autres voies ferroviaires.

**LEGEND**  
CPR (Canadian Pacific Railway)  
CNR (Canadian National Railway)  
NYCP/CR (New York Central, Penn  
Central & Consolidated Rail Corp.)  
NJR (Napierville Junction Railway)  
Other rail lines.

**LEGENDE**  
CPR (Chemin de fer Canadien Pacifique)  
CNR (Chemin de fer Canadien National)  
NYCP/CR (Chemin de fer New York Central,  
Penn Central et Consolidated Rail Corp.)  
NJR (Chemin de fer Jonction de Napierville)  
D'autres voies ferroviaires.



All eyes are on photographer Poupore as he captures a marvellous moment circa 1890 of the Grand Trunk Railway station at St. Isidore Junction, Quebec. The former Montreal and New York Railway intersected with the GTR at this location. Most stations of Grand Trunk heritage had a large upstairs dwelling for the agent and his family. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Poupore

*Tous les yeux se portent vers le photographe Poupore alors qu'il saisit ce merveilleux moment, autour de 1890, à la gare du GTR, à St. Isidore Junction, Québec. Le Montreal and New York Railway, maintenant disparu, croisait le GTR à cet endroit. La plupart des gares héritées du GTR avaient, à leur étage supérieur, un grand logement pour le chef de gare et sa famille. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Poupore*

As late as the nineteen fifties, St. Isidore Junction saw no less than six mixed trains that operated on at least a thrice weekly basis. CRHA legend Forster Kemp lensed CNR H-6-g class 4-6-0 1402 on what appears to be the Montreal to Beauharnois, Quebec mixed train steaming into St. Isidore Jct., Quebec circa 1956. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Kemp

*Aussi tard que les années 1950, St. Isidore Junction ne voyait passer rien de moins que six trains mixtes sur une fréquence d'au moins trois fois par semaine. Autour de 1956, à cette gare, Forster Kemp, un membre inoubliable de l'ACHF, a photographié la 1402, une 4-6-0 de la classe H-6-g du CNR en tête de ce qui semble être le convoi mixte de Montréal à Beauharnois. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Kemp*





Canadian Rail No. 598 featured a photo from the Poupore holdings at Exporail of the former Canada Atlantic - Grand Trunk Railway station at Barrington, Quebec circa 1890. In June 1964, with the impending abandonment of the CNR Hemmingford Subdivision between St. Remi and Hemmingford, the CRHA attached a coach to one of the last local freight trains to service this line. From the gondola car in the consist of this train, Barrington station is captured on film as Extra 1719 South crosses the diamond with the CNR Valleyfield Subdivision. Not long after this photo was made, Barrington station was preserved by the CRHA and relocated to its present location at Exporail. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Angus

*Le numéro 598 de Rail canadien a publié une photo d'autour 1890 du fonds Poupore à Exporail de la gare qui a servi au Canada Atlantic Railway (CAR) puis au GTR à Barrington, Québec. En juin 1964, alors que l'abandon de la subdivision Hemmingford du CNR entre Saint-Rémi et Hemmingford était imminent, l'ACHF fit coupler une voiture-coach à l'un des derniers trains de marchandises locaux à desservir cette ligne. La gare Barrington fut photographiée d'un wagon-tombereau faisant partie de cet Extra 1719 Sud alors qu'il traverse le croisement à angle de la voie de la subdivision Valleyfield du CNR. Peu de temps après la prise de cette photo, la gare Barrington fut préservée par l'ACHF et déménagée à Exporail, son site actuel. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Angus*

A fantastic find from the Poupore collection unearthed by the late Selkirk Bryson is this circa 1890 view of GTR 4-4-0 No. 41 with a northbound mixed train at Hemmingford, Quebec. Note that No. 41 still has a pilot mounted link and pin coupler. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Poupore.

*Cette photo de la 41, une 4-4-0 du GTR, avec un train mixte en direction nord à Hemmingford est une formidable trouvaille faite par le regretté Selkirk Bryson dans la collection Poupore. Notez que la 41 est encore équipée d'un coupleur à barre et goupille fixé à sa partie avant. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Poupore*





Another time, another mixed train. In this case CNR Extra 1719 South is arriving Hemmingford, Quebec on June 6, 1964. Resident CNR agent Bill Bailey's Volkswagen sedan is parked beside the ancient station / dwelling. Mr. Bailey was the last CNR agent at Hemmingford and he will soon close the depot for the last time. CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Pharoah.

*Une autre époque, un autre train mixte. Dans le cas présent, l'Extra 1719 Sud du CNR arrive à Hemmingford le 6 juin 1964. L'automobile Volkswagen de l'agent-télégraphiste résident Bill Bailey du CNR est garée à côté de l'ancienne maison-gare. M. Bailey fut le dernier agent de la compagnie à Hemmingford et il allait bientôt fermer le dépôt pour la dernière fois. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Pharoah*

Back up to Barrington, Quebec, we attain the metals of the CNR Valleyfield Subdivision, originally the Canada Atlantic Railway, which crossed Quebec's Chateauguay valley between Coteau and Cantic. The CAR was conveyed to the Grand Trunk Railway circa 1906. In October 1962, a CNR steam excursion operated from Montreal to Cantic and return powered by J-4-d 4-6-2 5107 doubleheaded with U-2-c 4-8-4 6153. Accelerating west of the diamond crossing at Barrington, Quebec, the excursion train is homeward bound for Montreal. Michael A. Eagleson from Nils Huxtable

*De retour à Barrington, nous voyons la voie de la subdivision Valleyfield du CNR qui était autrefois celle du CAR et qui traverse la vallée de la rivière Châteauguay entre Coteau et Cantic. Le CAR fut dévolu au GTR autour de 1906. En octobre 1962, un train d'excursion à la vapeur du CNR fit un aller-retour entre Montréal et Cantic tiré par la 5107, une 4-6-2 classe J-4-d, en traction double avec la 6153, une 4-8-4 classe U-2-c. Accélérant vers l'ouest près du croisement à angle à cet endroit, le train roule vers son point de départ de Montréal. Michael A. Eagleson, courtoisie de Nils Huxtable*





On April 20, 1969, the CRHA operated a Montreal to Huntingdon, Quebec excursion train, powered by CNR dual service RS-3 3900, especially requested as the motive power for this trip. The special train returned to Montreal via Ayrness and Coteau, Quebec. The Swift style train order signal displays 'STOP' and the old Ayrness station of Canada Atlantic heritage is about to be replaced by the cube style portable station seen just beyond the throng of railfans riding Passenger Extra 3900 West. CRHA / ACHF Exporail Archives, FondsAngus

*Le 20 avril 1969, l'ACHF nolisa un train d'excursion entre Montréal et Huntingdon tracté par la 3900, une diesel classe RS-3 de service mixte, qui avait été spécialement demandée pour le faire. Ce spécial retourna à Montréal via Ayrness et Coteau. Le signal d'ordre de trains de type Swift montre l'aspect STOP et la vieille gare d'Ayrness héritée du CAR est sur le point d'être remplacée par la gare portable de style cube visible à l'arrière de la foule de passionnés des trains voyageant à bord de l'Extra de passagers 3900 Ouest. Archives CRHA / ACHF Exporail, fondsAngus*

On Sunday March 30, 1958, the CRHA operated the famous 'Round the World' excursion train powered by CNR F-1-b 4-6-0 1165 and younger companion CNR H-6-g 4-6-0 1391. In this view, the two ten wheelers execute a runpast for the fans at the twin span Chateauguay River bridge near Ayrness, Quebec after taking on water at the still functioning tank in the background. Jim Guerin courtesy Ian Wilson

*Le dimanche 30 mars 1958, l'ACHF exploita le fameux train d'excursion «*Autour du monde*» tracté par la 1165, une 4-6-0 classe F-1-b du CNR, et la 1391, une compagne plus récente de la classe H-6-g. Sur cette photo, les deux «*Ten-Wheeler*» exécutent un passage pour photographes à l'intention des passionnés de trains au pont à deux travées au-dessus de la rivière Châteauguay, près d'Ayrness, après avoir été ravitaillées en eau au château d'eau encore en service à l'arrière-plan. Jim Guerin, courtoisie d'Ian Wilson*





Many years later, in July 1971, the Ayrness tank is long gone as CNR Passenger Extra 4100 West crosses the Chateauguay River twin span bridge. The train is apparently a special charter movement operating from Burlington, Vermont on the Central Vermont Railway to Burlington, Ontario on the CNR. Stan J. Smail

*Plusieurs années plus tard, en juillet 1971, le château d'eau d'Ayrness est disparu depuis longtemps alors que l'Extra pour voyageurs 4100 Ouest traverse la rivière Chateauguay sur le pont à deux travées. Le convoi est apparemment un train spécialement nolisé roulant de Burlington, Vermont, sur les rails du Central Vermont, vers Burlington, Ontario, sur ceux du CNR. Stan J. Smail*

CNR Extra 4492 South is Montreal to Massena, New York through freight 436 crossing the CNR Valleyfield Subdivision at Ayrness, Quebec in March 1972. As he was at Hemmingford, Quebec, CNR operator Bill Bailey will be the last operator to staff the 'new' station at Ayrness. Stan J. Smail

*L'Extra 4492 Sud est le train de marchandises numéro 436 du CNR allant directement de Montréal à Massena, New York. Il va croiser la voie de la subdivision Valleyfield du CNR, à Ayrness, en mars 1972. Comme il l'a été à Hemmingford, l'agent-télégraphiste Bill Bailey va être le dernier agent du CNR à travailler à la « nouvelle gare » d'Ayrness. Stan J. Smail*







After crossing the New York Central Montreal Secondary at Cecile Junction, (See photos in Canadian Rail No. 596) we have now arrived at Valleyfield, Quebec. In an early fifties view, the former Canada Atlantic / Grand Trunk station bears witness to the departure of a Valleyfield to Coteau, Quebec shuttle passenger train service powered by CNR N-4-a 2-8-0 2608. The shuttle train service will soon be replaced by a bus. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Pharoah.

*Après avoir croisé la voie « Montreal Secondary » du New York Central à Cecile Junction (voir les photos dans Rail canadien No 596), nous sommes maintenant arrivés à Valleyfield, Québec. Sur cette photo du début des années 1950, l'ancienne gare du CAR/GTR assiste au départ d'un train-navette de passagers entre Valleyfield et Coteau tracté par la 2608, une 2-8-0 classe N-4-a du CNR. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Pharoah*

In August 1988, while exploring railway scenes of the Chateauguay valley with the late Jim Brown and Jim Cullen, we paused for refreshment at the Grand Trunk Tavern in Valleyfield, Quebec. The venerable three story wooden structure had once been a full fledged hotel and is still in business today! Stan J. Smail

*En août 1988, alors que j'étais à rechercher les scènes ferroviaires dans la vallée de la rivière Châteauguay avec Jim Cullen et le regretté Jim Brown, nous avons fait un arrêt pour nous rafraichir à la Taverne Grand Trunk, à Valleyfield. Le respectable bâtiment de trois étages avait déjà été par le passé un hôtel en bonne et due forme et il fait encore des affaires aujourd'hui! Stan J. Smail*





At one time, Valleyfield, Quebec actually had two railway hotels. Besides the Grand Trunk Hotel, across town at the corner of rue Jacques Cartier and Webb street, one found the New York Central Hotel just behind the NYC station. (See Canadian Rail 596). A Small Chrysler 'boat' is parked outside the old hotel on a February 1972 afternoon. Stan J. Smail

*À un moment donné, Valleyfield compta deux hôtels ferroviaires. En plus de l'hôtel Grand Trunk, il y eut, de l'autre côté de la ville et à l'intersection des rues Jacques-Cartier et Webb, l'hôtel New York Central juste derrière la gare du même nom (voir Rail canadien No 596). Le « navire sur roues » Chrysler de Smail est stationné près du vieil hôtel en cet après-midi de 1972. Stan J. Smail*

The sweet tones of a Hancock air whistle fill the air as Conrail E8 4022 powers the Conrail inspection train northbound through St. Stanislas, Quebec in September 1986. Long time Canadian railway historian Carl Riff recently reminded me of a fatal rear end collision at 'St. Stan' back in 1945 on the former NYC Montreal Secondary. Stan J. Smail

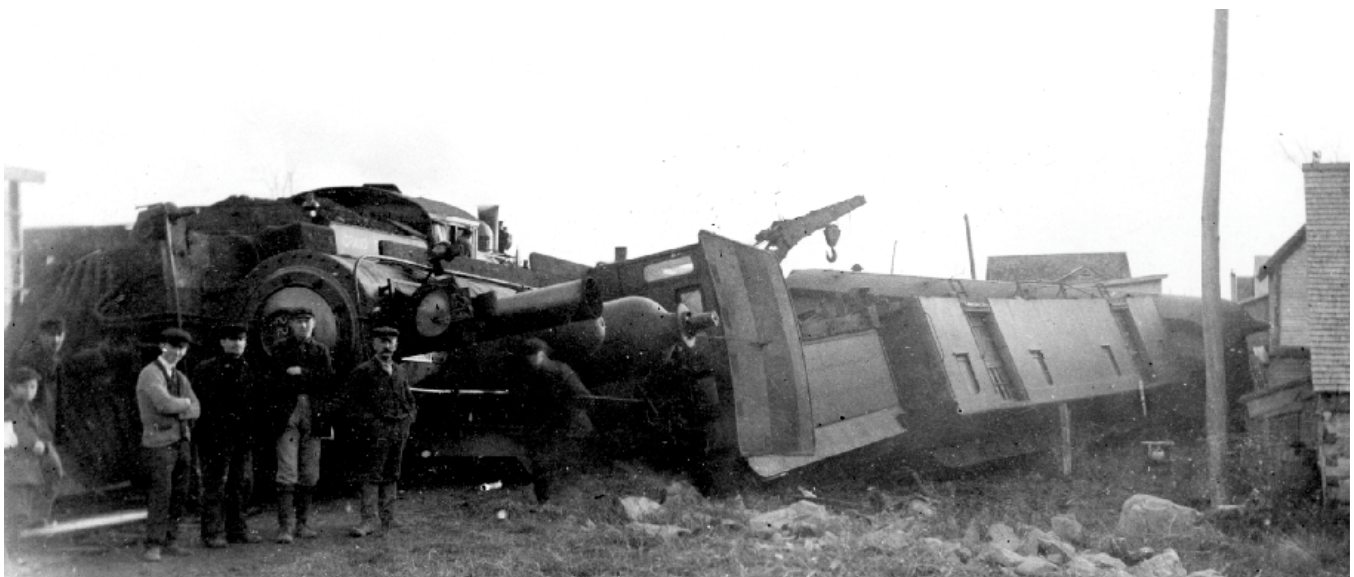
*En septembre 1986, les tons doux du sifflet à air Hancock résonnent dans l'air alors que la E8 4022 de Conrail tracte un train d'inspection à travers Saint-Stanislas, Québec. L'historien de longue date des chemins de fer canadiens Carl Riff m'a récemment rappelé un tamponnage fatal d'arrière de train qui s'est produit à cet endroit, en 1945, sur l'ancienne voie « Montreal Secondary » du New York Central. Stan J. Smail*





The 1968 Fargo pickup owned by Stanton Sutherland Smaill is parked safely in the clear at New Erin, Quebec on the former NYC Montreal Secondary in July 1979. Conrail 8267 North is train VM-11 bound for Montreal and is passing the site of the former milk station. Stanton Smaill senior spent over twelve hours snowbound on a New York Central passenger train near this location back in the nineteen thirties. Stan J. Smaill

*Le pick-up Fargo 1948 appartenant à Stanton Sutherland Smaill est stationné de façon sécuritaire en terrain dégagé à New Erin, Québec, près de l'ancienne voie « Montreal Secondary » du NYC, en juillet 1979. Le train 8267 Nord est le train VM-11 de Conrail à destination de Montréal; il passe devant le site de l'ancienne gare pour bidons de lait. Stanton Smaill Senior passa plus de douze heures dans un train de voyageurs du New York Central emprisonné dans la neige près de cet endroit, il y a bien longtemps, au cours des années 1930. Stan J. Smaill*



Whamm! Sometime after 1910, GTR 4-4-0 2214 was rammed at the NYC - GTR diamond in Huntingdon, Quebec while piloting a Grand Trunk passenger train. 4-4-0 2214 survived the ordeal making it onto the CNR roster until 1925. Smaill collection

*Whamm! Quelque temps après 1910, la 4-4-0 2214 du Grand Trunk fut emboutie au croisement à angle du NYC et du GTR à Huntingdon, Québec, alors qu'elle était en tête d'un convoi de voyageurs. La locomotive surmonta cette épreuve et demeura sur le tableau de service du CNR jusqu'en 1925. Collection de Smaill*



A great find by Canadian Rail Co-Editor Peter Murphy while recently perusing the photographic holdings of Library and Archives Canada is this shot of loading milk cans on a Montreal bound Grand Trunk Railway passenger train at Huntingdon, Quebec circa 1910. The loading of milk cans was a daily ritual at Huntingdon on both the NYC and GTR. The station in this view is the original Huntingdon Grand Trunk station, still standing today as a private dwelling some thirty feet to the east off railway property. We apologize for the quality of this photo as L&AC is temporarily closed because of Covid. Library and Archives Canada No. 3382112.

*Une grande découverte de Peter Murphy, le coéditeur de Rail canadien, alors qu'il examinait les avoirs photographiques de Bibliothèque et Archives Canada est cette photo du chargement de bidons de lait sur un train de voyageurs du Grand Trunk à destination de Montréal, à la gare d'Huntingdon autour de 1910. Le chargement de bidons de lait sur les trains du GTR et du NYC était un rituel quotidien à Huntingdon. La gare sur cette photo est la première gare du Grand Trunk à Huntingdon; elle existe toujours en tant que résidence privée à quelque dix mètres de la propriété ferroviaire. Nous nous excusons de la qualité de cette photo alors que la BAC est temporairement fermée à cause de la pandémie de la Covid. Bibliothèque et Archives Canada No 3382112*

Same location about sixty years later. In July 1974, CN RS-18 3743 and a GP9 have train 435 for Montreal on the move northbound. The white building in the background was once a massive milk plant repurposed as the 'Huntingdon Woolen Mills'. Today the CN Massena Subdivision is abandoned, train 435 is a distant memory, CN RS-18's are a thing of the past, but the former milk plant / woolen mill building survives as a multi-purpose operation. Stan J. Smail

*En juillet 1974, au même endroit, quelque soixante ans plus tard, la RS-18 3743 et une GP9 du CN tractent le train No 435 en direction nord à destination de Montréal. Le bâtiment blanc à l'arrière-plan, autrefois une énorme laiterie, sert maintenant aux « Huntingdon Woolen Mills ». De nos jours, la subdivision Massena du CN est abandonnée, le train No 435 est un lointain souvenir, les RS-18 du CN sont des choses du passé, mais le bâtiment ancienne laiterie et filature survit pour avoir servi à de multiples usages. Stan J. Smail*





A sombre mood prevails on a gloomy morning in 1957 as CNR K-3-a 4-6-2 5559 raises steam prior to powering the last regular service Massena Subdivision passenger train No. 79 to Montreal from Huntingdon, Quebec. Pacific 5559 sported a tilted 'Grand Trunk' herald just before its last shopping at Pointe St. Charles Shops in Montreal which it proudly displays in this view. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Kemp

*Une atmosphère d'amertume domine en ce triste matin de 1957 alors que la 5559, une 4-6-2 classe K-3-a du CNR, laisse monter la pression de la vapeur avant de tracter le dernier train No 79 à l'indicateur pour voyageurs vers Montréal en partance d'Huntingdon sur la subdivision Massena de la compagnie. La Pacific 5559 avait le monogramme « Grand Trunk » incliné qu'elle exhibe fièrement sur cette photo, tout juste avant sa dernière révision aux ateliers Pointe-Saint-Charles de Montréal. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Kemp*

It is June 1969 and CNR Passenger Extra 3900 South has arrived at Huntingdon, Quebec with a CRHA excursion from Montreal. CNR 3900 was built by Alco in the fifties for the Central Vermont Railway. Transferred to the CNR Pointe St. Charles passenger service diesel pool in the late fifties, CNR RS-3's 3900 and 3901 achieved notoriety amongst railfans as the regular power on the CNR south shore commuter service out of Montreal. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Angus 8510

*C'est juin 1969 et l'Extra pour voyageurs 3900 Sud vient d'arriver à Huntingdon avec une excursion de membres de l'ACHF venant de Montréal. La 3900 fut construite par l'ALCO pour le Central Vermont au cours des années 1950. Transférées au tableau de diesels du service voyageurs de Pointe-Saint-Charles du CNR vers la fin des mêmes années, les RS-3 3900 et 3901 acquièrent une notoriété parmi les passionnés de chemin de fer en tant que force motrice habituelle sur le service du CNR provenant de Montréal aux banlieusards sur la rive sud. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Angus 8510*





Geeps abound at Huntingdon, Quebec. CNR train 436, Extra 4482 South is bound for Massena, New York in August 1971. Clear of the CN - PC diamond, Penn Central train VM-11 with leased Bangor and Aroostook GP7 72 in the lead waits its turn before heading for Montreal on the former NYC Montreal Secondary. Stan J. Smaill

*Les « Geeps » sont nombreuses à Huntingdon. L'Extra 4482 Sud, le train No 436 du CN derrière la GP9, roule à destination de Massena, New York, en août 1971. À quelque distance du croisement à angle des CN et Penn Central, le train VM-11 du PC avec à sa tête la GP7 72 louée du Bangor and Aroostook, attend son tour avant de se diriger vers Montréal sur l'ancienne « Montreal Secondary » du NYC. Stan J. Smaill*



By the nineteen forties, CNR Massena Subdivision passenger service was reduced to a pair of trains; No 79 northbound and No. 80 southbound between Montreal and Fort Covington, New York. Circa 1951, the equipment for Montreal bound train 79 pulls into the station at Fort Covington behind K-3-b 4-6-2 5559. Alan Thomas / Smaill collection

*Par les années 1940, le service voyageurs du CNR sur sa subdivision Massena était réduit à une paire de trains, le No 70 en direction nord et le No 80 en direction sud, entre Montréal et Fort Covington, New York. Autour de 1951, le matériel roulant du train No 79 à destination de Montréal entre en gare de Fort Covington derrière la 4-6-2 classe K-3-b 5559. Alan Thomas, collection de Smaill*



Grand Trunk S-1-f 2-8-2 3433 has delivered a small train of international traffic from Massena to Fort Covington, New York. GT 3433 has turned on the wye and is on the way back to Massena as a caboose hop in this summer 1951 scene. GT 3433 ended its days on the CNR subsidiary Duluth, Winnipeg and Pacific where it was retired in 1957. Alan Thomas / Smaill collection

*La 3433, une 2-8-2 classe S-1-f du Grand Trunk, a livré un petit train international de marchandises à Fort Covington à partir de Massena, New York. Elle a changé de direction au moyen du triangle de virage et elle retourne à Massena avec le fourgon de queue de ce convoi sur cette scène de l'été 1951. La 3433 a fini ses jours sur le Duluth Winnipeg and Pacific, une filiale du CNR, où elle fut retirée du service en 1957. Alan Thomas, collection de Smaill*

Closing our tour of the tracks and trains of 'Smaill country', we find Penn Central U25B 2521 on southbound train MV-12 at Fort Covington, New York in March 1972. NYC freight trains began using the CNR Massena Subdivision between Massena and Huntingdon around 1962 with the abandonment of the NYC Adirondack Division main line between Gabriels and Malone, New York. A portable 'cube' station like the one at Ayrness has replaced the large barn-like station structure that was a feature at Fort Covington dating back to Grand Trunk days. Stan J. Smaill.

*Terminant notre incursion dans les voies et trains du « pays de Stan », nous découvrons, en mars 1972, la U25B 2521 du Penn Central sur le train VM-12 en direction sud à Fort Covington, New York. Les trains de marchandises du NYC commencèrent à utiliser les rails de la subdivision Massena du CNR entre Massena et Huntingdon autour de 1962, suite à l'abandon par le NYC de la voie principale de sa Division Adirondack entre Gabriels et Malone, New York. Une gare portable « cubique », du même style que celle d'Ayrness, au Québec, a remplacé la grande gare à structure similaire à celle d'une grange qui avait été un cachet à Fort Covington depuis les jours aussi éloignés que ceux du Grand Trunk. Stan J. Smaill*



## A Brysonville Interlude / Un intermède à « Brysonville »

By/Par Stan J. Smaill

Translation / Traduction: Gilles Lazure

Many years ago when Selkirk Bryson and I were working as Conductor and Engineman on the Sunday passenger train service which operated between Hays, Barrington and Des Bouleaux at Exporail - The Canadian Railway Museum, Mr. Bryson told me his mother had been the Postmistress for Bryson's station on the Grand Trunk / CNR main line between Montreal and Massena, New York. The post office for Bryson's was actually located inside the station building where Mrs. Bryson was also the Grand Trunk Railway caretaker agent.

Mrs. Bryson was also an accomplished photographer who took a number of photographs of the railway scenes at Bryson's station. Apparently she had nerve because at one point she climbed to the top of the GTR water tower which stood just south of the main highway crossing so as to take an aerial shot looking north toward Montreal!

A letter bill from Bryson's is included in this article and note that the Post Office referred to this location as Brysonville. The letter bill was issued by the Railway Post Office clerk on the train whenever non registered mail or items of value were delivered to an on line station from the mail car. Note that the letter bill has an RPO cancellation stating that the letter bill was issued from the RPO of CNR Train No. 80 on December 2, 1948. A Bryson's station sign was donated to Exporail many years ago by Selkirk Bryson and a milk can from Bryson's is in the Smaill collection in Montreal!

Il y a plusieurs années alors que Selkirk Bryson et moi travaillions respectivement comme conducteur et mécanicien sur le train du service voyageurs du dimanche qui faisait la navette entre les gares Hays, Barrington et Des Bouleaux, à Exporail – le Musée ferroviaire canadien, monsieur Bryson me dit que sa mère avait été la maîtresse de poste à la gare Brysons sur la ligne du Grand Trunk Railway/CNR, entre Montréal et Massena, New York. Le bureau de poste de Bryson était de fait localisé à l'intérieur de ce bâtiment où madame Bryson était en même temps l'agente du Grand Trunk.

Elle était aussi une photographe accomplie qui a capturé de nombreuses images de la scène ferroviaire à la gare Brysons. Apparemment elle avait du nerf parce qu'à un moment donné, elle grimpa au haut du château d'eau du GTR qui était localisé tout juste au sud de la traverse à niveau de la route principale pour prendre une photo en hauteur vers le nord, en direction de Montréal!

Une feuille d'avis des Postes canadiennes, à Bryson, fait partie de cet article et porte une note manuscrite selon laquelle les Postes réfèrent à cet endroit par le nom Brysonville. Une lettre d'avis était composée par un commis du service postal ferroviaire sur un train à toutes les occasions auxquelles du courrier non recommandé devait être livré à une gare le long d'une ligne à partir d'une voiture-poste. Notez que la lettre porte une estampe d'annulation stipulant que la lettre avait été livrée de la voiture-postale du train numéro 80 du CNR, le 2 décembre 1948. Un panneau d'identification de la gare Brysons fut donné à Exporail, il y a bien des années, par Selkirk Bryson et un bidon de la gare fait partie de la collection de Smaill, à Montréal!



Mr. and Mrs. Bryson, (Selkirk's mother and father) on the platform at Bryson's station in Quebec's Chateauguay Valley. Note the Post office sign as well as the Canadian Express Company sign. Mrs Bryson was caretaker agent and post mistress at Bryson's for many years. View looks north toward Ayrness, Howick and Montreal. All four photos Mrs. Elsie Bryson, mother of CRHA member Selkirk Bryson

*Monsieur et madame Bryson (le père et la mère de Selkirk) sur le quai de la gare Brysons dans la vallée de la rivière Chateauguay, au Québec. Notez l'affiche du bureau de poste ainsi que celle de la Canadian Express Company. Madame Bryson fut l'agente du chemin de fer et la maîtresse de poste à Bryson durant de nombreuses années. Cette photo pointe vers le nord, en direction d'Ayrness, d'Howick et de Montréal. Toutes les photos sont d'Elsie Bryson, la mère de Selkirk Bryson, membre de l'ACHF.*





Grand Trunk Railway water tank at Bryson's, adjacent to the Chateaugay river. The man on top of the water tower is apparently a young Selkirk Bryson who admonished his mother for climbing up to the top of the tank and shooting from there! View looks south toward Ormstown and Huntingdon., circa 1900.

*Le château d'eau du Grand Trunk Railway à Bryson, près de la rivière Châteaugay. La personne au haut du réservoir est apparemment le jeune Selkirk qui reprocha à sa mère d'avoir grimpé là et pris des photographies de cet endroit! La photo, faite autour de 1900, est en direction sud, vers Ormstown et Huntingdon.*

Southbound Grand Trunk passenger train with GTR engine 199 running tender first approaching Bryson's station circa 1900. Eng 199 is a 4-4-0 rebuilt in 1888 from a 4-4-2T which was built at the GTR Pointe St. Charles Shops in 1883.

*Un train de voyageurs du Grand Trunk, en direction sud, avec la locomotive 199 roulant tender en premier et approchant de la gare Brysons autour de 1900. La locomotive 199 fut une 4-4-0 reconfigurée, en 1888, à partir d'une 4-4-2 qui avait été fabriquée, en 1883, aux ateliers Pointe-Saint-Charles du GTR.*





It seems that Mrs. Bryson did in fact climb the water tank at Bryson's station. From this vantage point we see Bryson's station, the water plug, old highway 4 and a northbound train curving toward Ayrness and Howick, circa 1900.

*Il semble que madame Bryson a de fait grimpé au haut du château d'eau à la gare Brysons. De ce point d'observation, nous voyons la gare, la prise d'eau pour locomotives, l'ancienne route numéro 4 et un train en direction nord roulant le long de la courbe vers Ayrness et Howick, autour de 1900*

Letter bill from Railway Post Office car of CNR train No 80, delivered to Bryson's station on December 2, 1948. This document meant that there was no registered mail for the post office at Brysonville (Post Office spelling for Bryson's station, Quebec).

*La feuille d'avis de la voiture-postale du train numéro 80 du CNR livrée à la gare Brysons le 2 décembre 1948. Le document stipulait qu'il n'y avait pas de courrier recommandé pour le bureau de poste de Brysonville (l'orthographe des Postes canadiennes pour l'endroit).*

Despatching Stamp Receiving Stamp

## LETTER BILL (FEUILLE D'AVIS)

TO BE USED BY POSTMASTERS OR RAILWAY POST OFFICES WHEN  
THERE IS NO REGISTERED MATTER TO BE DESPATCHED.

Les maîtres de poste et les commis ambulants doivent se servir  
de cette feuille quand ils n'expédient pas d'objets recommandés.

Timbre du bureau de départ Timbre du bureau d'arrivée

**CANADA**

From *80*  
De *Brysonville*

To *Howick*  
À *Howick*

---

Initials of P.M. or Clerk Despatching *MB* Initials of P.M. or Clerk Receiving  
Initiales du M. de P. ou du commis du bureau de départ Initiales du M. de P. ou du commis du bureau d'arrivée.

N.B.—This Bill must be Stamped and Initialled by the person Making Up, also by the person Opening the Mails and be filed at Office of receipt.  
N.B.—La personne qui confectionne les dépêches et celle qui les dépouille doivent timbrer cette feuille d'avis et y inscrire leurs initiales. Cette feuille sera gardée dans les archives du bureau d'arrivée.

2 G.—10,000,000—17-7-46

## 'One More Ride - The Man With the Pass' Un trajet de plus – l'homme au laissez-passer

Remembering Richard Charles Harris / En mémoire de Richard Charles Harris  
1944-2021

By/Par Stan J Smaill

Translation / Traduction: Gilles Lazure

One of the most devastating aspects of the COVID-19 pandemic that we all are living is the passage of loved ones and cherished lifelong friends that we cannot properly celebrate the passage of. For me, I count no less than eight losses in this regard including the recent passage of Richard Charles Harris, a beloved kindred spirit in all matters of life especially where it involved travelling, by rail and to railroad destinations, of course! A kindred spirit in a musical sense as well when it came to folk, roots, country and bluegrass music.

I first encountered Richard (I always called him 'Dick') back in the sixties when we were part of a young alumni of volunteers at the fledgling Canadian Railway Museum (today's Exporail) at St. Constant, Quebec. We became fast friends. Dick worked for the CNR as a signal maintainer and I had started a career with the CPR in the track department. Later, the shop and road department of the Northern Alberta Railways eventually winding up in the operating department with the CPR.

Travelling was in the Dick Harris DNA from the start, anywhere, almost anytime with little notice by train, for trains! "It's like answering the Call, Smaill", Dick would say and off we would go. To the hollers of West Virginia, across the great railroad state of Pennsylvania to the coal mine country of Nova Scotia always heeding the call of an ever distant whistle.

Richard was an avowed supporter of all workers, not just railroaders but firefighters, front line health care workers and miners of all stripes. For a time, Richard was the recording secretary of his union lodge of the Brotherhood of Railway Signalmen whose crest he wore with pride on his red Kromer railroad cap.

Dick was not afraid of hard work and was a perfectionist to boot. One summer, his annual vacation time from the CNR was spent installing switch ties for all the turnouts in the upper yard at Exporail - single headedly!

It was my absolute pleasure to serve with Dick on the CRHA Excursions Safety Committee when he was chairman of that committee back in the nineteen-seventies. Firmly, with a sense of purpose he steered that group with many new features that included uniformed



Un des aspects les plus éprouvants de la pandémie de la Covid-19 que nous vivons tous est la disparition d'êtres chers et de précieux amis de longue date dont nous ne pouvons pas célébrer le décès comme il se doit. Quant à moi, je dénombre pas moins de huit pertes du genre, y compris le récent décès de Richard Charles Harris, un compagnon estimé à l'esprit libre à ma manière dans tous les aspects de la vie, spécialement lorsqu'il s'agit de voyager, par rail et vers des destinations ferroviaires, évidemment! Une affinité au sens musical aussi lorsqu'il s'agit de gens,

d'origines, de pays et de musique bluegrass.

J'ai rencontré Richard pour la première fois (je l'ai toujours appelé Dick) au cours des années 1960 alors que nous faisons partie d'un groupe de jeunes diplômés bénévoles au tout nouveau Musée ferroviaire canadien (Exporail de nos jours) à Saint-Constant, Québec. Nous sommes rapidement devenus des amis fidèles. Dick travaillait à l'entretien des signaux au CNR et j'avais amorcé ma carrière au département des voies du CPR. Les ateliers et le département des voies du Northern Alberta Railway firent éventuellement partie du département des voies du CPR.

Voyager fit partie des gènes de Dick Harris dès son jeune âge, pour n'importe où, presque en tout temps avec peu de préavis, en train pour des trains! « C'est comme répondre à l'appel du recrutement, Smaill » de dire Dick et nous partions sur-le-champ, en criant à tue-tête, de la Virginie-Occidentale aux champs de mines de la Nouvelle-Écosse, toujours répondant à l'appel d'un sifflet lointain.

Richard fut un ardent partisan de tous les travailleurs, non seulement cheminots, mais aussi pompiers, aidants aux soins de santé de première ligne et mineurs de tout genre. Pour un temps, il fut le secrétaire archiviste de sa loge syndicale à la Fraternité des signaleurs ferroviaires dont il porta fièrement l'écusson sur sa casquette ferroviaire rouge de style Kromer.

Dick ne craignait pas les durs travaux et de plus il était un perfectionniste. Lors d'un été, tout son temps de vacances du CNR passa à installer, seul, des attaches de rails sur tous les aiguillages de la cour éloignée à Exporail!

Ce fut un véritable plaisir pour moi de travailler avec Dick sur le comité de la sécurité des excursions de l'ACHF alors qu'il était à la tête de celui-ci au cours des années 1970. De main ferme, avec un sens de ce qu'il fallait, il dirigea ce comité en lui faisant plusieurs ajouts qui inclurent des uniformes pour le

staff with red jackets that came from the ranks of Museum volunteers and paid staff. One girl and one guy per coach; girls as car hosts guys as safety crew. The late J Norman Lowe of the CNR Historical projects department picked the Dick Harris / CRHA Safety Crew to staff the first steam excursions out of Montreal with restored CNR U1f 4-8-2 6060 back in 1973. Good times, indeed!

Richard took early retirement from CN after over thirty years service. He and wife Kathy continued to travel by train, sweating the assets of a well earned long service CN railway pass. I never knew anybody in over fifty years of railroading that got more mileage out of a long service railway pass than Dick Harris, including the late Jack Beatty!

In recent years, Dick and I didn't travel as much but we would meet regularly in the Smaill kitchen and travel vicariously! It was great to remember and we would say, "I'm glad we did, what we did when we did it!" Amen to that. As our old mentor Gordon Lightfoot said in his song 'Ten Degrees and getting Colder' - "I don't know when I had a better friend".

Through the night hours, I hear an ever distant whistle as I write this and remember. Godspeed, Dick and always Heed the Call!

We extend our sympathy to his wife Kathy and his children Mark (Daniel), Erin (Diego) and Aileen (Simon), may he rest in peace.



August 1988, Maxville, Ontario CNR Alexandria Subdivision, two legends, Dick Harris and Hans Rostok wait for CPR G5 4-6-2 1201 on a Bytown Railway Society steam excursion from Ottawa. Rostok and Harris were among the first volunteers at the Canadian Railway Museum. Stan Smaill

*août 1988, Maxville, Ontario, subdivision Alexandria du CNR. Deux inoubliables, Dick Harris et Hans Rostok, attendent la 4-6-2 classe G5 1201 du CPR à la tête d'un train d'excursion de la Bytown Railway Society en provenance d'Ottawa. Harris et Rostok comptèrent parmi les premiers bénévoles au Musée ferroviaire canadien. Stan Smaill*

personnel incorporant des vestons rouges qui furent fournis par les employés salariés autant que bénévoles du Musée. Un autre fut l'attribution d'une personne de chaque sexe pour chaque voiture, les femmes comme hôtesse, les hommes comme surveillants pour la sécurité. En 1973, le regretté J. Norman Lowe du département des projets d'histoire du CNR choisit Dick Harris et le groupe du personnel de la sécurité de l'ACHF comme personnel de bord pour les premières excursions à la vapeur tractées par la 4-8-2 classe U-1-f 6060 du CNR à partir de Montréal. C'était vraiment le bon temps!

Richard prit une retraite anticipée du CN après plus de trente années de service. Son épouse Kathy et lui ont continué de voyager par train, profitant à plein de la possession d'un laissez-passer bien gagné à la suite d'une longue carrière. En plus de cinquante ans dans les chemins de fer, je ne connais personne qui a extrait plus de kilométrage d'un laissez-passer récompensant une longue carrière que Dick Harris, et ceci inclut le regretté Jack Beatty!

Au cours des récentes années, Dick et moi n'avons pas autant voyagé, mais nous nous sommes réunis régulièrement dans ma cuisine et avons voyagé par procuration! Il faisait bon de se rappeler des souvenirs et nous nous disions : « Je suis content que nous l'ayons fait, de l'avoir fait lorsque nous l'avons fait! » Ainsi soit-il pour cela! Comme le chante notre guide modèle Gordon Lightfoot dans sa chanson « Ten Degrees and Getting Colder », je ne sais pas quand j'ai eu un meilleur ami. C'est vrai ça!

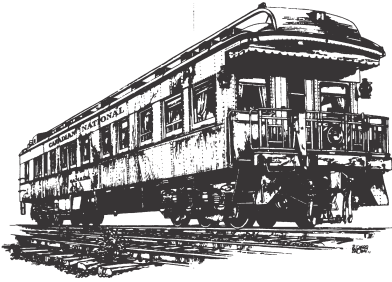
Au fil des heures de la soirée, j'entends un sifflet de plus en plein lointain alors que j'écris ces lignes et me remémore : « Bonne chance, Dick, et réponds toujours à l'appel! »

Nous présentons nos sympathies à son épouse Kathy, ainsi qu'à ses enfants, Mark (Daniel), Erin (Diego) et Aileen (Simon); qu'il repose en paix.

Curiosity, signal style. Dick Harris inspects an upper quadrant semaphore signal on the former Erie Railroad main line in southern New York in 1987. Stan Smaill

*Curiosité, en matière de signaux. Dick Harris examine un sémaphore à quadrant supérieur sur la voie principale de l'ancien Erie Railroad, dans le sud de l'état de New York, en 1987. Stan Smaill*





## Heritage Business Car

By John Godfrey

Edited by David Gawley

Mail Received



Donated by David Jenkins

### Ian MacDonald of Pointe Claire writes:

I want to commend Canadian Rail for running D N W Smith's multi-part series 'The CN Story on the lead-up to the formation of CN. Individual readers of Canadian Rail will have widely varying interests relative to the content of the publication, and some may not have found the series very interesting. However, from my perspective, they have been amongst the best articles that I have ever seen in the publication.

My career was with CN. Although my early years were in the research department and then the transportation and operations departments, my final fifteen years leading up to the 1995 privatization were at a very senior level in the corporate financial and planning area. Consequently I was well acquainted with the major events and considerations in the late 1910s and early 1920s

leading up to the creation of CN as a corporation. However, the extensive details behind the long transition to CN portrayed in Mr. Smith's series were absolutely fascinating to me, particularly those that demonstrated the tough policy challenges faced by the individuals who had the responsibility of solving a very significant problem.

### Richard J. Armstrong of Toronto writes:

Here is some information on the CNR 2-10-2 locomotives that were acquired from the Boston & Albany Railroad in the 1920s. These were mentioned in a recent issue of the CRHA magazine, and it prompted me to write you.



CNR 4209 last in the series of nine locomotives working west through Lachine, Quebec on March 8, 1953. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paterson

*Le 8 mars 1953, la locomotive 4209 du CNR, la dernière d'une série de neuf, roule en direction ouest à travers Lachine, Québec. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Paterson*

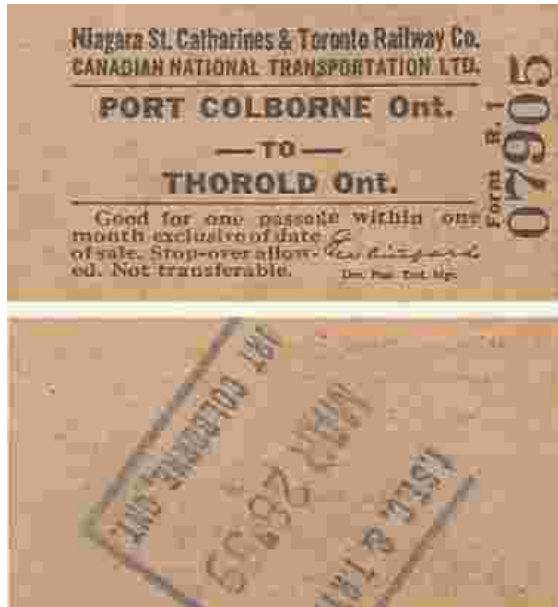
My uncle was a fireman and engineer on the B&A. He drove these locomotives. There was a big problem with them - they tended to derail on curves, on account of their long 10-coupled rigid driving wheel bases. In order to prevent this, the solution was the following: On approaching a problematic curve, my uncle, the engineer, would hand the throttle over to his fireman, climb along the walkway beside the boiler to the front of the locomotive, and peer down at the pilot truck. Then he would hand-signal back to the fireman to increase the speed. At a certain speed, which depended upon the curve, when the wheel would start to climb the rail, he would signal by waving back to his fireman to slow down. This the fireman did; the wheel would slide back down, and the locomotive would not derail.

This is how they got around the troublesome curves. Anyway, eventually management got wind of what was going on, and the locomotives were sold to the CNR but not before a stint on the New York Central. They served

quite well until the end of steam primarily in Quebec, they also acted as helpers and stayed on the track.

**John Freyseng of Toronto writes:**

March 28, 1959, 62 years ago, was the last day of scheduled Niagara, St. Catharines and Toronto (NS&T) interurban service between Thorold and Port Colborne, Ontario. Attached is my ticket from Port Colborne to Thorold, purchased at the Port Colborne CNR - NS&T station.



On Sunday, March 29, 1959 the Upper Canada Railway Society operated a two car charter over the remaining electrified lines including freight spurs. Cost for the charter was \$80 per car for a grand total of \$160 for a seven hour two car excursion. How times have changed!



At that time the NS&T was using so called 600 series lightweight interurbans built in 1929 by the Ottawa

Car Company in regular service. They were built for the Windsor, Essex and Lakeshore interurban line running from Windsor to Kingsville and Leamington. This line was abandoned in September 1932, the cars were stored, and finally, in 1939, they went to the Montreal and Southern Counties Railway. Luckily, one of those cars (621) was preserved at the Seashore Trolley Museum in Maine.



John Freyseng, Helmut Osterman collection/ collection d'Helmut Osterman

Interurban cars 620, 622, 623 & 83, along with express cars 41 & 82, were towed by motor 20 from the car house yard on Welland Avenue in St. Catharines to the CNR interchange beside CNR Merritton Station I believe in July 1959. There the CNR picked them up with a way freight for Hamilton, and from there to CN's East London Reclamation Yard for scrapping. M&SC car 621 was shipped to the Seashore Trolley Museum directly from Montreal and never went to the NS&T. (via John D. Thompson)

**Buckingham Junction / Masson, Quebec Station succumbs to snow load**



Luc Lanthier

The Buckingham Junction / Masson, Quebec Station on CP's Lachute Subdivision was built in 1877 but it looks like its life ended on March 10, 2021 because of a roof collapse caused by the snow load. (Luc Lanthier)

**Grand Trunk Western 5030 sold**



Richard Leonard

GTW 5030 was the first of nineteen light Pacifics, numbered 5030-5048, built by Baldwin Locomotive Works in 1912 for GTW's predecessor, the Grand Trunk Railway. Class J-3-a, it had 69-inch drivers, a boiler pressure of 185 pounds per square inch, and bore and stroke of 23x28 inches. These engines weighed 224,100 pounds and exerted a modest (by later standards) 34,000 pounds of tractive effort.

It has been on exterior display at Jackson, Michigan since circa 1960. This engine represented Jackson's vibrant railroad history. Unfortunately, it has deteriorated and any repair or maintenance is beyond the capacity of the city at this time. In January 2021 the locomotive was sold by the city to the Colebrookdale Railroad, a Pennsylvania tourist line, for eventual restoration to operation. (Railway Preservation News and Branchline)

**EXO's RM90 cars at Pointe St. Charles yard**

Further to an item in our last issue, Ian MacDonald submitted this photo of Montreal's 58 car EXO MR90 electric



Ian MacDonald

commuter car fleet in storage at Pointe St. Charles yard. At the far right edge are ex CP 'Gallery Cars,' the first double deck passenger cars in Canada. They are also up for disposal.

The structure under construction in the background is the elevated portion of the new Réseau express métropolitain (REM) leading from the Champlain Bridge to Central Station. (Ian MacDonald)

**Photo contributor Kevin Dunk writes:**

This marks forty years of railroad photography for me, I thought you might be interested in this early photo I took at Delson just steps away from today's Exporail.



Kevin Dunk

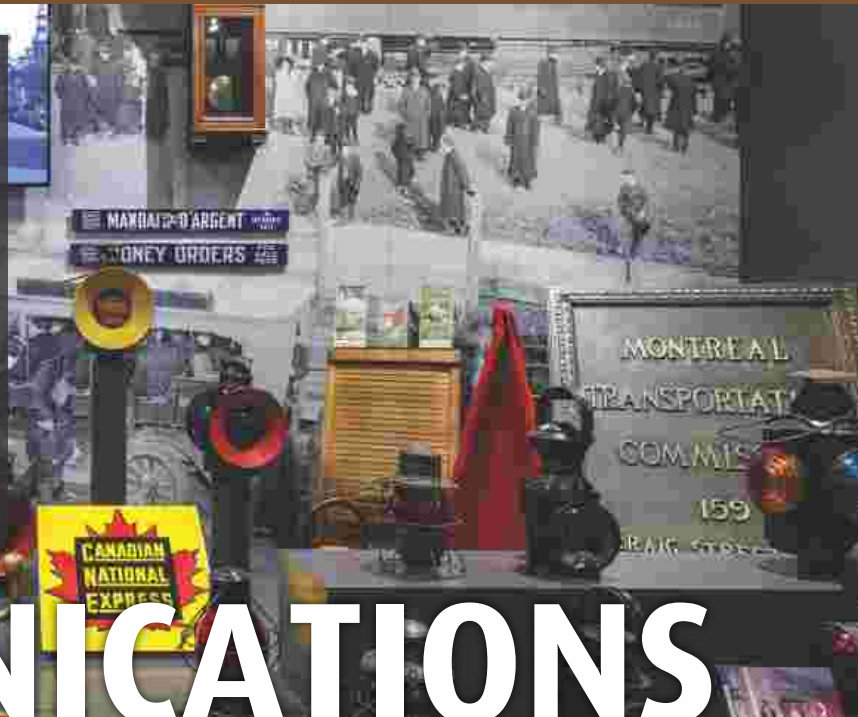
Under morning light on November 24, 1981, a local switcher is working the interchange with the Napierville Junction Railway, a Delaware & Hudson subsidiary, and doing local switching at the nearby Domtar creosoting plant and pole yard. CP8769 (MLW RS-18) (later chopped & rebuilt, re-1860 RS-18u) is seen passing the CP Delson station with caboose in tow and varied cars.

Delson was a really neat place, I photographed this scene likely standing near the diamond of the CN Massena Subdivision to the USA border, now truncated, just to the left of this photo. I can't say enough about how many hours I spent around and inside this station, yes it was still equipped with a wood stove, passenger depot bench and ticket window! If the walls could talk. Sadly after years of yeoman

service and countless vibrations from both railways rumbling by the station, it was replaced by some kind of ATCO trailer. Ahh the memories!

This year marks Exporail's sixtieth anniversary, we have come a long way since 1961. What we have today was only a dream then. This photo shows only a small part of the impressive small artifact display in the new Angus Pavilion exhibition. Many thanks to the hundreds of dedicated volunteers and staff over the past sixty years who have helped make this dream come true.

*Cette année souligne le 60e anniversaire d'Exporail. Nous avons fait bien du chemin depuis 1961. Ce que nous avons aujourd'hui n'était alors qu'un rêve. Cette photo ne montre qu'une faible partie de de l'impressionnant étalage de petits objets anciens inclus dans la nouvelle exposition au pavillon Angus. Remerciements nombreux aux centaines de bénévoles et employés qui nous ont aidé à réaliser ce rêve au cours des soixante dernières années.*



# COMMUNICATIONS

**Version française : Lorence Toutant**

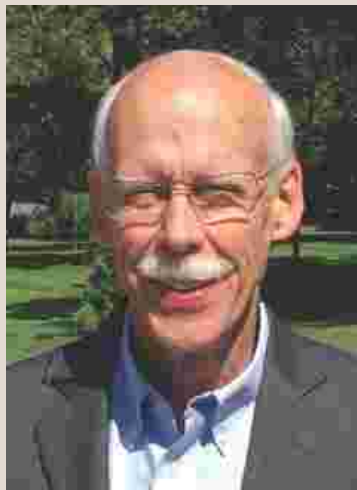
## President's Message

### Sixty years and counting....

This year we mark the 60th anniversary of the establishment of the Canadian Railway Museum, today's Exporail. This is a birthday worth celebrating!

Although the CRHA was founded in 1932 and collected objects and documents from the outset, it did not acquire its first piece of rolling stock until 1950. Through the nineteen fifties and early sixties, with the decline of streetcars and the transition from steam to diesel, scrap lines were everywhere. If it was wood, it got burned; if it was steel it got put to the cutting torch. CRHA members were instrumental in saving many vehicles that were destined for destruction, some at the very last minute. In fact at least one acquisition (CPR 3000 Jubilee Class) was missed as scrapping had started before the hold order reached the field. They collected them and begged track space from Montreal-area industrial companies to store them temporarily.

The decision was made in 1959 to establish a museum, and the Canada Creosoting Company leased ten acres of land to us on July 21st 1961. A track linking the site to CPR's Cadiac spur was completed in 1962 along with the first train shed, and soon there were 25 streetcars, 20 steam locos, and 5 passenger cars stored there. The



Robbie Robinson

## Le mot du Président

### Soixante ans et plus....

Cette année, nous célébrons le 60e anniversaire de la création du Musée ferroviaire canadien, l'actuel Exporail. C'est un anniversaire qui mérite d'être célébré!

Bien que l'ACHF ait été fondée en 1932 et qu'elle ait préservé des objets et des documents dès le début, elle n'acquit pas sa première pièce de matériel roulant avant 1950. Dans les années 1950 et au début des années 1960, avec le déclin des tramways et le passage de la vapeur au diesel, de longues lignes de surplus de tout ce matériel ferroviaire pouvaient être retrouvées un peu partout. Si c'était du bois, on le brûlait; si c'était de l'acier, on le passait au chalumeau. Les membres de l'ACHF ont joué un rôle déterminant dans le sauvetage de nombreux véhicules qui étaient destinés à la destruction, certains à la toute dernière minute. En fait, au moins une acquisition, la No 3000 de la classe Jubilee du CPR, a été manquée, car la mise à la ferraille avait commencé avant que d'attendre n'arrive sur le terrain. Les membres rassemblèrent le matériel roulant et mirent de la place sur des voies de compagnies industrielles de la région de Montréal pour l'entreposer temporairement.

La décision de créer un musée a été prise en 1959 et la Canada Creosoting Company nous a loué quatre hectares de terrain, le 21 juillet 1961. Une voie ferrée reliant le site à



Montreal Street Railway 274 was built by the Newburyport Car Manufacturing Company of Newburyport, Massachusetts in 1892. It survived into the late 1940s as a brine car, it was the first piece of rolling stock donated to the CRHA in the early 1950s. Omer Lavallee, CRHA / ACHF Exporail Archives.

*Le tramway 274 du Montreal Street Railway fut construit, en 1892, par la Newburyport Car Manufacturing Company de Newburyport, Massachusetts. Il a survécu jusqu'à la fin des années 1940 en tant qu'épandeur de saumure. Il fut la première pièce de matériel roulant donnée à l'ACHF au début des années 1950. Omer Lavallee, Archives CRHA / ACHF Exporail*



museum was first opened for public visits in 1965.

The many steps along the way to today's Exporail are fascinating but my space here is inadequate to tell the story. What we have today - Canada's largest and most significant collection of railway - related vehicles, archives and artifacts, visited by over 75,000 people a year - is the result of extraordinary vision, commitment, and effort on the part of passionate volunteers, some of whom are still heavily involved. They assembled a world-class collection, found the money to preserve and display it and construct the buildings, hired the professional staff... We owe these dedicated volunteers great recognition and thanks for their success in preserving Canada's railway heritage.

This is not the culmination of the job though—today's volunteers and staff are equally passionate and diligent, and are busy making plans to build on this legacy so that the next sixty years are equally successful. So Happy Birthday Exporail, and here's to many more!

l'embranchement Candiatic du CP a été achevée en 1962, de même que le premier hangar à trains, et bientôt 25 tramways, 20 locomotives à vapeur et 5 voitures de passagers y ont été entreposés. Le musée a été ouvert au public pour la première fois en 1965.

Les nombreuses étapes en chemin qui ont mené à l'Exporail d'aujourd'hui sont fascinantes, mais l'espace dont je dispose ici ne suffit pas à raconter toute l'histoire. Ce que nous avons aujourd'hui - la plus grande et la plus importante collection de véhicules, d'archives et d'artefacts ferroviaires au Canada, visitée par plus de 75 000 personnes par année - est le résultat d'une vision, d'un engagement et d'efforts extraordinaires de la part de bénévoles passionnés, dont certains sont encore très impliqués. Ils ont rassemblé une collection de classe mondiale, trouvé l'argent pour la préserver, l'exposer et construire les bâtiments, engagé un personnel professionnel... Nous devons à ces bénévoles dévoués une grande reconnaissance et des remerciements pour leur succès dans la préservation du patrimoine ferroviaire du Canada.

Mais ce n'est pas la fin du travail : les bénévoles et le personnel d'aujourd'hui sont tout aussi passionnés et diligents, et s'affairent à élaborer des plans pour faire fructifier cet héritage afin que les soixante prochaines années soient tout aussi fructueuses. Alors, bon anniversaire Exporail, et à beaucoup d'autres!

## 2019 CRHA Awards Les prix 2019 de l'ACHF

These are the award winners for the 2019 competition. Ordinarily, they would have been given out in mid 2020. However, as we all know, Covid-19 interfered and everything was either delayed or cancelled. Our Awards program was delayed, very delayed, not only by Covid -19 but also by other factors as well. However, we are now pleased to announce the winners of the CRHA Awards for 2019.

Voici les lauréats du concours de 2019. Normalement, ils auraient été remis à la mi-2020. Cependant, comme nous le savons tous, la pandémie mondiale de Covid-19 a interféré et tout a été, soit retardé, soit annulé. Notre programme de récompenses a été retardé, très retardé même, non seulement par la Covid-19 mais aussi par d'autres facteurs. Cependant, nous sommes maintenant heureux d'annoncer les lauréats des prix de l'ACHF pour 2019.

## Lifetime Achievement Award

**The winner of this award for 2019 is David R Henderson of Pickering, Ontario.**

In 1959, when Montreal was discontinuing the operation of all its remaining streetcar lines David Henderson wanted to witness the final run of his favourite 'Cartierville' streetcar line and capture some historic movies. He went down to the MTC's massive Youville Shops at St. Lawrence and Cremazie Boulevards where he spoke with a gate official who ultimately put him in contact with Omer Lavallee of the CRHA. This chance meeting led to a chairmanship within CRHA and a lifetime of publishing rail ephemera and books.

By the fall of 1959 David Henderson had become part of the CRHA Publication Committee. The following month the CRHA was using more photos to accompany articles, featuring more artwork font variations to give it a more professional appearance.

In January 1961 when David became Chairman of the Publication Committee, the 8"x11" mimeographed monthly publication changed to an offset printed 6"x 9" booklet, giving it a magazine type format.

In his third year as Chairman of the Publication Committee David pushed to change the name of the monthly publication, CRHA News Report, to something that better reflected the content. His suggestion of Canadian Rail was adopted. In the July - August 1962 publication, issue #135, the new name and look was unveiled. Canadian Rail, with its distinctive meandering tracks and CRHA logo took on a high-quality look with



## Prix de la réalisation à vie

**Le lauréat de ce prix pour 2019 est David R. Henderson de Pickering, Ontario.**

En 1959, alors que Montréal mettait fin à l'exploitation de tous ses circuits de tramway restants, David Henderson voulut assister au dernier trajet sur sa ligne de tramway préférée, Cartierville, et réaliser quelques films historiques. Il s'est rendu aux imposants ateliers Youville de la CTM, à l'intersection du boulevard Saint-Laurent et de la rue Crémazie, où il a parlé à un gardien à l'entrée qui l'a finalement mis en contact avec Omer Lavallée, de l'ACHF. Cette rencontre

fortuite l'a mené à une présidence au sein de l'ACHF et à une vie de publication d'éphémérides et de livres sur le rail.

À l'automne 1959, David fait partie du comité de publication de l'ACHF. Dès le mois suivant, l'ACHF utilisait davantage de photos pour accompagner les articles et présentait des variations de polices de caractères pour leur donner une apparence plus professionnelle.

En janvier 1961, lorsque David est devenu président du comité de publication, la publication mensuelle ronéotypée de 216 x 279 mm a été remplacée par une brochure offset de 150 x 230 mm, ce qui lui donna un format plus standard de magazine.

Au cours de sa troisième année en tant que président du comité des publications, David a insisté pour que le nom de la publication mensuelle, CRHA News Report, soit remplacé par un nom qui reflète mieux son contenu. Sa suggestion de Canadian Rail (en français Rail canadien) a été adoptée. Dans le numéro 135 (juillet-août 1962) de la publication, le nouveau nom et la nouvelle présentation ont été dévoilés. Rail canadien, avec ses rails sinueux caractéristiques et le logo de la CRHA / ACHF, prend une allure de haute qualité avec plus de photos, de diagrammes et de cartes. En 1966, la brochure mensuelle de 20 à 24 pages était lue par plus de 1 000 personnes dans le monde entier. La publication a continué à utiliser le design de la couverture jusqu'au No 485 de novembre-décembre 2001.

June 5, 1959 car 1867 in Cartierville Route 17 service loops at the MTC's Garland Terminus, all Montreal streetcars would be gone by August 30, 1959. Joe Testagrose collection

*Le 5 juin 1959, le tramway 1867 du circuit 17 Cartierville circule le long de la boucle de changement de direction au terminus Garland de la CTM. Par le 30 août 1959, tous les tramways de Montréal étaient disparus. Collection de Joe Testagrose*



more photos, diagrams, and maps. By 1966, the now 20 to 24 page monthly booklet, had readership of over 1,000 people around the world. The publication continued to use the front cover design until issue #485 in November-December 2001.

In 1961, he was part of the official founding of the Canadian Railway Museum, now Exporail. He designed materials to stoke interest in and educate the public about how the museum would highlight the importance of Canadian railway history. Brochures and pamphlets were used to increase public awareness, membership, and fundraising for the construction of the storage building in Delson / St. Constant, Quebec. Daughters Sandra and Jo-Anne appeared in one of the earliest promotional pamphlets titled 'Beyond the Fence', the two girls peering through the new security enclosure. CRHA volunteers would gather at the Henderson home in Dollard des Ormeaux to assemble the monthly magazine, brochures and pamphlets.

In 1967 David became Vice President of Member Activities, and had eight members to assist in carrying out his duties which included the monthly publication, sales of ephemera at the museum store, all publications for trips, meeting, fundraising and membership.

With his significantly-increased business responsibilities at DuPont (who moved their head office from Montreal to the Toronto area around this time), David had to bid farewell to his continuous 8-year executive position at the CRHA in December 1967. However, he never lost his passion for trains, trolleys, transit and streetcars. In the early 1960s he along with Omer Lavallee and Tony Clegg envisioned a publishing program and formed Trains and Trolleys. This company worked to publish pamphlets (small booklets) and books on railway and transit systems.

In 1971 Trains and Trolleys was federally incorporated as Railfare Enterprises Limited. Shortly thereafter, Raymond Corley, James Brown and Ronald Ritchie also became partners. To date, Railfare has published over sixty high-quality books primarily dealing

En 1961, David Henderson a participé à la fondation officielle du Musée ferroviaire canadien, aujourd'hui Exporail. Il a conçu des documents pour susciter l'intérêt du public et l'éduquer sur la façon dont le musée allait souligner l'importance de l'histoire ferroviaire

canadienne. Des brochures et des dépliants ont été utilisés pour sensibiliser le public, augmenter le nombre de membres et recueillir des fonds pour la construction du bâtiment d'entreposage sur le site du musée à Delson / St-Constant, au Québec. Ses filles, Sandra et Jo-Anne, apparaissent dans l'un des premiers dépliants promotionnels intitulé « Beyond the Fence », les deux filles regardant à travers la nouvelle enceinte de sécurité. Les bénévoles de l'ACHF se réunissaient à la maison des Henderson à Dollard des Ormeaux pour assembler le magazine mensuel, les brochures et les dépliants.

En 1967, David devient vice-président des activités des membres, et huit membres l'aident à s'acquitter de ses tâches, qui comprennent la publication

mensuelle, la vente d'éphémérides à la boutique du musée, toutes les publications pour les excursions, les réunions, les collectes de fonds et l'adhésion.

En raison de l'accroissement considérable de ses responsabilités professionnelles chez DuPont (qui a déménagé son siège social de Montréal à la région de Toronto à peu près à cette époque), David a dû faire ses adieux au poste de direction qu'il occupait depuis huit ans à l'ACHF en décembre 1967. Cependant, il n'a jamais perdu sa passion pour les trains, les trolleys, le transport en commun et les tramways. Au début des années 1960, David, avec Omer Lavallée et Tony Clegg, a imaginé un programme de publication et a créé Trains and Trolleys. Cette société s'est employée à publier des brochures (petits livrets) et des livres sur les réseaux ferroviaires et de transport en commun.

En 1971, Trains and Trolleys a été constituée en société sous charte fédérale sous le nom de Railfare Enterprises Limited. Peu de temps après, Raymond Corley, James Brown et Ronald Ritchie sont également devenus



**Beyond this fence...  
...the past**

### Beyond This Fence

Canada's rail transportation museum. It is only a skeleton now -- but in a few more months, children such as these (and grownups too) will be looking at -- and listening to -- the chuffing of steam locomotives and the clanging of trolley cars.

Hard to believe -- a generation of boys and girls is growing up -- without ever travelling behind a steam engine or in an electric tram. Yet these forms of locomotion have been prominent for seventy-five years -- a hundred years -- a century-and-a-quarter. Indeed, railways played the seal of nationhood upon Canada. Tramways made possible the growth of her great cities. Let us not forget our debt....

with the history of Canadian rail transportation and transit. The most successful publication is Van Horne's Road by Omer Lavallee, with over 20,000 books sold and now in its sixth reprint.

In 2000, Railfare teamed up with Fitzhenry & Whiteside in a joint marketing and publishing venture involving five books. Then, in 2005, Railfare struck a similar deal with DC Books. Railfare - Fitzhenry & Whiteside and Railfare DC Books have produced over 60 high quality books. Two of these have won the CRHA Book Award; Quebec Central Railway (Derek Booth / Railfare\*DC Books), and Tracks to the Trenches (David R P Guay / Fitzhenry & Whiteside and Railfare). Their most impressive offering lately is Don McQueen's Canadian National Steam Locomotives, 20 years in the making and is the absolute authority on CN steam power.

Congratulations to David R Henderson and thanks for a lifetime of bringing Canadian railway history to print.

#### Preservation Award

The winner is Heritage Park Historical Village, 1900 Heritage Drive SW, Calgary, Alberta, T2V 2X3

This award is presented for the restoration of the CPR Sleeping Colonist car 1202, as told in the January - February 2019 issue of Canadian Rail No. 588.

partenaires. À ce jour, Railfare a publié plus de soixante ouvrages de grande qualité traitant principalement de l'histoire du transport ferroviaire et du transit au Canada. La publication la plus réussie est Van Horne's Road d'Omer Lavallée, qui a été vendue à plus de 20 000 exemplaires et qui en est à sa sixième réimpression.

En 2000, Railfare s'est associé à Fitzhenry & Whiteside dans un projet commun de marketing et de publication de cinq livres. Puis, en 2005, Railfare a conclu un accord similaire avec DC Books. Railfare, Railfare-Fitzhenry & Whiteside et Railfare-DC Books ont produit plus de 60 livres de haute qualité. Deux d'entre eux ont remporté le prix du livre de l'ACHF : Quebec Central Railway (Derek Booth / Railfare-DC Books) et Tracks to the Trenches (David R.P. Guay / Railfare - Fitzhenry & Whiteside). L'ouvrage le plus impressionnant qu'ils ont publié ces derniers temps est Canadian

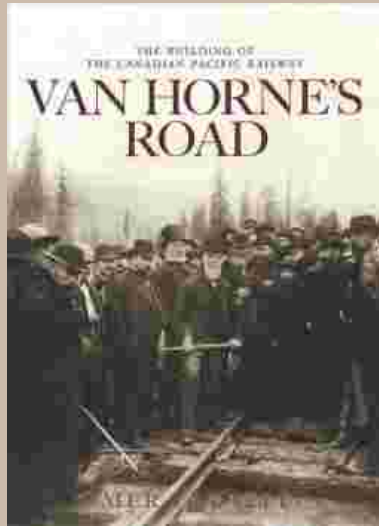
National Steam Locomotives de Don McQueen, un ouvrage qui a mis 20 ans à voir le jour et qui fait autorité en matière de force motrice à vapeur du CN.

Félicitations à David R. Henderson et merci d'avoir consacré toute une vie à la publication et à la préservation de l'histoire ferroviaire canadienne.

#### Prix pour un projet de préservation

Le gagnant est l'Heritage Park Historical Village, 1900 Heritage Drive SW, Calgary, Alberta, T2V 2X3.

Ce prix est décerné pour la restauration de la voiture 1202 du CPR de type Wagon-lit de colonisation, racontée dans le numéro 588 (janvier-février 2019) de Rail canadien.



### Book Award

This year's winner is *When Trains Ruled the Rockies, My Life at the Banff Railway Station*, by Terry Gainer, Rocky Mountain Books, 2019, RMBooks.com

This book provides an insight into the life of the family of a CPR station agent who lived in the Banff, Alberta railway station from 1948 through 1962.

The author is the youngest of the family who recounts his own life growing up in Banff as well as giving considerable insight into the ongoing role of the passenger trains operating through that town. Gainer's story tells of the growth and decline of the passenger train in general and in particular in Banff. For much of that period the passenger train was the principal means of getting to and from Banff. He was fascinated by and keenly aware of the different types of trains and the characteristics of their respective passengers. He tells of how Banff residents relied on the local transcontinental to get to Calgary for major appointments and shopping trips. He discusses consists of the trains, the switching of cars to and from the trains to the Willow tracks at the west end of the station grounds and to the well known Garden tracks at the east end of the station. There were the special trains for large group movements with descriptions of the moods and emotions associated with them.

### Article Award, Canadian Rail

*Pay Cars of the Canadian Pacific Railway* by Douglas R Phillips, a three part article which, appeared in the March - April 2018, January - February and March - April, 2019.

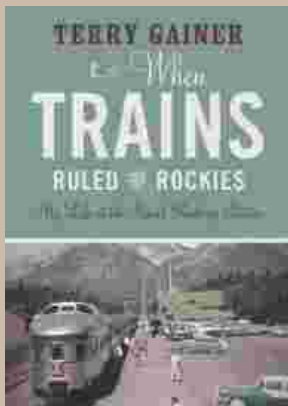
A fascinating article about the various Pay Cars used in different parts of the country (especially in the State of Maine) to pay remote employees in cash. The article is excellently researched and contains original drawings as well as photographs of the cars and people who worked them.

Certificates and congratulatory letters will be sent shortly to the winners.

### Extraordinary Award 2019

'Canadian Railroad Trilogy' is on its own an award winning song. It was commissioned by the CBC in connection with Canada's Centenary in 1967 and has been beloved ever since.

Pierre Berton, who wrote a two volume book on the building of the CPR, said that Gordon Lightfoot put into one song what it took him two books to say. Needless to say, we had no category for this - so we created one! His songs are wonderful prose and award-winning poetry, many of his hits are railroad themed. He is a multi talented



### Prix pour un livre

Le lauréat de cette année est *When Trains Ruled the Rockies, My Life at the Banff Railway Station*, par Terry Gainer, Rocky Mountain Books, 2019, RMBooks.com.

Ce livre donne un aperçu de la vie de la famille d'un agent de gare du CPR qui a vécu dans la gare de Banff, en Alberta, de 1948 à 1962.

L'auteur, le plus jeune de la famille, raconte sa propre enfance à Banff et donne un aperçu du rôle des trains de voyageurs qui traversaient cette ville. Son livre raconte la croissance et le déclin du train de voyageurs en général et à Banff en particulier. Pendant une grande partie de cette période, le train de voyageurs était le principal moyen de se rendre à Banff et d'en revenir. Il était fasciné par les différents types de trains et les caractéristiques de leurs passagers respectifs, dont il avait une connaissance approfondie. Il raconte comment les habitants de Banff comptaient sur le transcontinental local pour se rendre à Calgary pour leurs rendez-vous importants et leurs achats. Il parle de la composition des trains, de l'aiguillage des voitures vers les voies Willow, à l'extrémité ouest de la gare, et vers les voies Garden, bien connues, à l'extrémité est de la gare. Il y avait aussi les trains spéciaux pour les déplacements de grands groupes, avec des descriptions de l'ambiance et des émotions qui y étaient associées.

### Prix pour un article dans Rail canadien

*Pay Cars of the Canadian Pacific Railway* par Douglas R Phillips, un article en trois parties qui a été publié dans les numéros 583 (mars-avril 2018), 588 (janvier-février 2019) et 589 (mars-avril 2019) de Rail canadien.

Un article fascinant sur les différentes voitures de la paye utilisées dans différentes parties du pays (notamment dans l'état du Maine) pour payer en espèces les employés éloignés. L'article est excellentement documenté et contient des dessins originaux ainsi que des photographies des voitures et des personnes qui y travaillaient.

Des certificats et des lettres de félicitations seront envoyés prochainement aux gagnants.

### Prix extraordinaire 2019

« Canadian Railroad Trilogy » est à elle seule une chanson primée. Elle a été commandée par la CBC dans le cadre du Centenaire du Canada en 1967 et a été adorée depuis.

Pierre Burton, qui a écrit un livre en deux volumes sur la construction du CPR, a déclaré que Gordon Lightfoot avait mis en une seule chanson ce qu'il lui avait fallu deux livres pour dire. Inutile de dire que nous n'avions pas de catégorie pour cela - nous en avons donc créé une! Ses chansons sont une prose merveilleuse et une poésie primée, et nombre de ses succès ont pour thème le chemin de fer.

artist and one of Canada's foremost singer / songwriters. His songs have been recorded by many other artists, and he himself is still performing them for all of us. He has sold millions of records / albums / streams. For all of the above reasons, and many more, we think he qualifies as a National Treasure.

We were supposed to present him with his 'National Treasure Certificate' at his Montreal concert on November 30th, 2019. Postponement after postponement and we are now scheduled to make the presentation on October 1, 2021 - fingers crossed.

Submitted by;  
Linda Schwey  
Chair, CRHA Awards Committee



Pinterest

C'est un artiste aux multiples talents et l'un des plus grands auteurs-compositeurs-interprètes du Canada. Ses chansons ont été enregistrées par de nombreux autres artistes, et lui-même les interprète encore pour nous tous. Il a vendu des millions de disques, d'albums et de vidéos en ligne. Pour toutes ces raisons, et bien d'autres encore, nous pensons qu'il peut être considéré comme un trésor national.

Nous étions censés lui remettre son « certificat de trésor national » lors de son concert à Montréal, le 30 novembre 2019. Report après report, nous sommes maintenant censés faire la présentation le 1er octobre 2021. Croisons les doigts!

Soumis par;  
Linda Schwey  
Présidente du comité des prix de l'ACHF

## Division news

### Pacific Coast Division (PCD)

Ian Smith reported that things have been very quiet at the PCD. The last meeting was in February 2020 and there is nothing planned for the future until there is a general return to normalcy after all the members are vaccinated and the Division's public meeting place reopens. Unfortunately there's no expectation that will be during the Spring/Summer.

The Sandhouse has been published quarterly without interruption throughout the pandemic and that is expected to continue. (Ian Smith)

### E & N Division

Glenn Migneault advised that there was not much happening over the winter months. That said, over the next few months they plan to relocate the E&N Water Tower to the north side of the Parksville Station beside the mainline after the Town of Parksville agreed to give the Water Tower plus \$35,000 to the Division to relocate and fix some minor rot on it.

Additionally, the Island Corridor Foundation has given the Division permission to use the former CP storage compound south of the Parksville Station when working on the Port Alberni Subdivision. Currently the Division is searching for liability insurance for volunteers when working on the tracks.

Lastly, the Division is in talks to have the relocation of their wide vision caboose delayed on

## Nouvelles des divisions

### Division de la côte du Pacifique

Ian Smith a signalé que les choses ont été très calmes à la Division. La dernière réunion a eu lieu en février 2020 et il n'y a rien de prévu pour l'avenir jusqu'à ce qu'il y ait un retour général à la normale après que tous les membres aient été vaccinés et que le lieu de réunion public de la division ait rouvert. Malheureusement, il n'y a aucune chance que cela se produise au printemps ou à l'été.

The Sandhouse a été publié trimestriellement sans interruption tout au long de la pandémie et cela devrait continuer. (Ian Smith)

### Division Esquimalt & Nanaimo

Glenn Migneault indique qu'il ne s'est pas passé grand-chose pendant les mois d'hiver. Cela dit, au cours des prochains mois, la Division prévoit de déplacer le château d'eau de l'E&N du côté nord de la gare de Parksville, à côté de la ligne principale, après que la ville de Parksville a accepté de donner le château d'eau et 35 000 \$ à la Division pour qu'elle le déplace et répare quelques pourritures mineures.

De plus, la Island Corridor Foundation a donné à la Division la permission d'utiliser l'ancien entrepôt du CP au sud de la gare de Parksville lorsqu'elle travaille sur la subdivision de Port Alberni. La Division est actuellement à la recherche d'une assurance de responsabilité civile pour les bénévoles qui travaillent sur les voies.

Enfin, la Division est en pourparlers pour que le déménagement de son fourgon de queue à vision large soit retardé en raison de la pandémie. Cela s'appliquerait également à d'autres équipements envisagés pour la collection de la Division. (Glenn Migneault)

account of Covid. This would also apply to other equipment being considered for the Division collection. (Glenn Migneault)

### Calgary & Southwestern Division

BJ Ersson, Division President, advises that their major activity driver is the Supertrain show held in April every year. Last year (2020), Division participation plans were taking shape. Those plans called for a 'full' size operating telephone (real artifacts) line between the caboose phone and a station, with drawings explaining how the caboose crew could select wires to reach a certain station up or down the track.....THEN came the lockdowns. Active board members stopped gathering for a monthly dinner at a restaurant, and that's where it stands currently: no dining nor gathering for meetings. The Supertrain 2021 event has also been postponed.

Activities have focussed on occasional individual 'trainspotting' jaunts: exchanging emails - mostly reporting on sightings along the CP lines and yards. Autumn 2020, a couple of members did maintenance on Division speeder sheds as well as participating in a video production: all at the Champion Park.

Moving forward, it's likely that the monthly dinner / gatherings will resume at the club room, when deemed proper and safe. Among unfinished projects remain cataloging of the extensive British / Canadian library and excess signal equipment. (BJ Ersson)

### Division de Calgary et du Sud-Ouest

B.J. Ersson, président de la Division, indique que leur principal moteur d'activité est l'exposition Supertrain qui a lieu chaque année en avril. L'année dernière (2020), les plans de participation de la Division prenaient forme. Ces plans prévoyaient la mise en place d'une ligne téléphonique (artefacts réels) grandeur nature entre le téléphone du fourgon de queue et une station, avec des dessins expliquant comment l'équipe du fourgon de queue pouvait sélectionner les fils pour atteindre une certaine station en amont ou en aval de la voie ferrée..... PUIS vinrent les fermetures. Les membres actifs du conseil d'administration ont cessé de se réunir pour un dîner mensuel dans un restaurant, et c'est ainsi que les choses en sont restées là : pas de dîner ni de réunion. L'événement Supertrain 2021 a également été reporté.

Les activités se sont concentrées sur des escapades individuelles occasionnelles de « repérage de trains » avec échanges de courriels - principalement des rapports sur les observations le long des lignes et des triages du CP. À l'automne 2020, quelques membres ont effectué des travaux de maintenance sur les hangars servant au remisage de l'équipement servant à l'entretien de la voie appartenant à la Division et ont participé à la production d'une vidéo; le tout au Champion Park.

À l'avenir, il est probable que les dîners/réunions mensuels reprendront dans la salle du club, lorsque cela sera jugé approprié et sûr. Parmi les projets inachevés, il reste à cataloguer la vaste bibliothèque de livres canadiens et britanniques et à faire le don de l'équipement de signalisation excédentaire. (B.J. Ersson)

BACK COVER TOP: From the rear vestibule of CNR Massena Subdivision train No. 79 bound for Montreal, Forster Kemp captured this wonderful image of Hemmingford - St. Isidore, Quebec mixed train No. 197 powered by an almost brand new MLW RSC-13. It is 1957 and the old Grand Trunk water tower will no longer be needed as dieselization on the CNR progresses. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Kemp

*HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Se tenant dans le vestibule arrière du train numéro 79 du CNR en direction de Montréal sur la voie de la subdivision Massena, Forster Kemp a pris cette merveilleuse photo du train mixte No 197, entre Hemmingford et Saint-Isidore, tracté par un diesel MLW RSC-13 presque neuf. Nous sommes en 1957 et le château d'eau de l'ancien Grand Trunk ne sera bientôt plus nécessaire alors que progresse la diésélisation du CNR. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Kemp*

BACK COVER BOTTOM: A virtual twin: Ayrness, Quebec was one of at least four Canada Atlantic standard plan stations that survived into the sixties. Another is Barrington which survives today as a major attraction at Exporail, the Canadian Railway Museum. In 1966 Ron Bryant, long-time CRHA elder took this evocative photo of CNR Ayrness Station at the crossing of the CNR Valleyfield and Massena Subdivisions. CRHA / Exporail Archives, Fonds Bryant

*BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Un jumeau virtuel. La gare d'Ayrness, au Québec, fut l'une d'au moins quatre gares normalisées du Canada Atlantic qui survécurent jusqu'aux années 1960. Une autre fut celle de Barrington qui continue de nos jours à être une des attractions principales à Exporail, le musée ferroviaire canadien. En 1966, Ron Bryant, un aîné de longue date de l'ACHF, prit cette brillante photo de la gare d'Ayrness au croisement à angle des voies des subdivisions Valleyfield et Massena du CN. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Bryant*

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**

