

- Canadian Pacific Returns to the Atlantic Coast
- One More River to Cross
- Stan's Photo Gallery: The NYC Ottawa Division
- Business Car
- CRHA Communications

- Le retour du Canadien Pacifique sur la côte atlantique
- Une rivière de plus à traverser
- Les photos de Stan : La division Ottawa du NYC
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 602 • MAY/MAI - JUNE/JUIN • 2021

CANADIAN RAIL





CANADIAN RAIL

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

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

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

- 137** Canadian Pacific Returns to the Atlantic Coast / *Le retour du Canadien Pacifique sur la côte atlantique*, by / par William (Bill) Linley
- 158** One More River to Cross / *Une rivière de plus à traverser*, by / par Tom W Parkin
- 170** Stan's Photo Gallery: The NYC Ottawa Division / *La division Ottawa du NYC*, by / par Stan J Smail
- 184** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 189** CRHA / *ACHF Communications*

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

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

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

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

Membership Dues for 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. 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 Loïselle

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: CPR Train 251, the former Central Maine & Quebec Train 1, has just arrived at Farnham, Quebec from Brownville Junction, Maine on January 7, 2021. Leading the train is Comfort Cab SD60M 6258 one of only five such units on the CPR roster. Behind it is a CMQ SD40-2F 'Blue Barn' 9011. Ken Goslett

PAGE COUVERTURE : Le 7 janvier 2021, le train No 251 du CPR, auparavant le train No 1 du Central Maine & Quebec, vient tout juste d'arriver à Farnham, Québec, en provenance de Brownville Junction, Maine. La SD60M 6258 à « cabine confort », l'une de seulement cinq unités du genre dans le parc de force motrice du CPR, est à la tête du train. Derrière elle, se trouve la 9011, une SD40-2F « Grange bleue » à la livrée du CM & Q. Ken Goslett

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522

L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

Canadian Pacific Returns to the Atlantic Coast

Le retour du Canadien Pacifique sur la côte atlantique

By / Par Bill Linley

French Version / Version française : Jean-Maurice Boissard

On June 3, 2020, the Canadian Pacific Railway (CPR) purchased the Central Maine and Quebec Railway, once again providing a single carrier railway service from Vancouver to Brownville Junction, Maine. An agreement with the New Brunswick Southern affords through service to Saint John, New Brunswick. The inclusion in the sale of the former Bangor and Aroostook provides direct CPR access to the Atlantic Coast at Searsport Maine. The CPR had exited the eastern market in late 1994 with the closure of its Canadian Atlantic subsidiary and related trackage sale. This article describes the origins of the strategic Montreal-Saint John mainline and its checkered history as it enters a new era.

Evolution

June 3, 1889 marked the inauguration of Montreal to Saint John passenger service over a newly completed route that had been assembled by the CPR. The line east from Montreal was opened in sections by several individual railways that came to be controlled by the CPR.

The Atlantic & North West Railway (A&NW) was incorporated in 1879 by George Stephen of CPR syndicate fame to build between Canada's Atlantic Coast and Lake Superior. The CPR assumed control of the A&NW after 1883 and leased it in 1886. The A&NW built across the St. Lawrence River and opened to Farnham via Saint-Jean, Quebec in August 1887.

Beyond Farnham to Sherbrooke, CPR surveyors found the route via Orford Gap to be the only practicable one. The Waterloo & Magog (W&M), controlled by the Central Vermont Railway, however, already occupied the Gap. The W&M had received a charter in 1871, and by 1884, extended from Waterloo to Sherbrooke. After much negotiation and litigation, the CPR purchased the W&M in June 1888 largely to secure Orford Gap. The lightly built rural line with sharp curves and heavy grades was mostly abandoned following completion of the CPR's parallel line. In 1888, the CPR also completed a vital three-mile link eastward from Sherbrooke to Lennoxville.

The trackage from Lennoxville to the Maine border was purchased by the CPR in 1886. The St. Francis & Megantic International Railway, incorporated in 1870, became the International Railway in 1877. Its tracks reached Megantic in 1879 and was extended to the American border at Boundary in 1883.

Le 3 juin 2020, le Canadien Pacifique (CP) achète le chemin de fer du Central Maine and Quebec (CM & Q), offrant à nouveau un service ferroviaire par transporteur unique de Vancouver à Brownville Junction, dans le Maine. Une entente avec le New Brunswick Southern (NBSR) permet de desservir Saint John, au Nouveau-Brunswick. L'inclusion dans la vente de l'ancien Bangor and Aroostook (BAR) fournit au CP un accès direct à la côte atlantique à Searsport, Maine. Le CP avait quitté le marché de l'Est à la fin de 1994 avec la fermeture de sa filiale Canadian Atlantic Railway (CAR) et la vente de voies connexes. Cet article relate les origines de la ligne stratégique principale Montréal-Saint John et son histoire mouvementée alors qu'elle entre dans une nouvelle ère.

L'évolution

Le 3 juin 1889 marque l'inauguration du service passagers Montréal-Saint John sur un itinéraire nouvellement achevé qui a été assemblé par le Canadien Pacifique. La ligne à l'est de Montréal a été ouverte en tronçons de plusieurs chemins de fer individuels qui ont fini par être contrôlés par le CP.

L'Atlantic & North West Railway (A & NW) a été constitué en société en 1879 par le réputé George Stephen, du groupe du Canadien Pacifique, pour construire entre la côte atlantique du Canada et le lac Supérieur. Le CP prend le contrôle de l'A & NW après 1883 et le loue en 1886. L'A & NW traverse le fleuve Saint-Laurent et arrive à Farnham via Saint-Jean (Québec) en août 1887.

Au-delà de Farnham vers Sherbrooke, les arpenteurs du CP trouvent que le tracé via le fossé d'Orford est le seul praticable. Cependant, le Waterloo & Magog (W & M), contrôlé par le Central Vermont Railway, occupe déjà ce passage. Le W & M avait reçu une charte en 1871 et, en 1884, s'étendait de Waterloo à Sherbrooke. Après de nombreuses négociations et litiges, le CP achète le W & M en juin 1888 en grande partie pour sécuriser le passage d'Orford. La ligne rurale de construction légère avec des courbes prononcées et de fortes pentes est abandonnée en grande partie après l'achèvement de la ligne parallèle du CP. En 1888, le Canadien Pacifique termine également une liaison essentielle de 4,8 km vers l'est de Sherbrooke à Lennoxville.

La ligne de Lennoxville à la frontière du Maine est achetée par le CP en 1886. Le St. Francis & Megantic

In 1886, the CPR also purchased the International Railway Company of Maine. Incorporated in 1871, it completed its line from Boundary to Mattawamkeag, Maine in 1889.

East of Mattawamkeag, the railway opened in sections beginning in Saint John, where the European & North American (E&NA) completed its 90-mile route from West St John to the St. Croix River on the New Brunswick-Maine border in 1869. Its American namesake, incorporated in 1854, opened a connection from Mattawamkeag to Vanceboro on the border in 1871. Two years before, the E&NA had completed a line from the Maine Central connection in Bangor to Mattawamkeag. The American and Canadian companies operated as one from 1872 to 1876, but Maine Central bought the American portion in 1888. It would not be until 1974 that the CPR purchased the Maine Central line from 'The Keag' to Vanceboro.

International, incorporé en 1870, devient l'International Railway en 1877. Ses voies atteignent Mégantic en 1879 et sont prolongées jusqu'à la frontière américaine à Boundary en 1883.

En 1886, le CP achète également l'International Railway of Maine. Incorporé en 1871, il complète alors sa ligne de Boundary à Mattawamkeag, Maine, en 1889.

À l'est de Mattawamkeag, le chemin de fer avance par tronçons à partir de Saint John, où l'European & North American (E & NA) a terminé sa ligne de 145 km de West Saint John à la rivière Sainte-Croix à la frontière entre le Nouveau-Brunswick et le Maine en 1869. L'homonyme américain, incorporé en 1854, ouvre une liaison de Mattawamkeag à Vanceboro à la frontière en 1871. Deux ans auparavant, l'E & NA avait achevé une ligne du Maine Central de Bangor à Mattawamkeag. Les compagnies américaines et canadiennes fonctionnent comme une seule entreprise de 1872 à 1876, mais le Maine Central achète la partie américaine en 1888. Ce n'est qu'en 1974 que le CP achète la ligne du Maine Central de « The Keag » à Vanceboro.



CP Rail M636 4702 has just crossed the St. Croix River and entered the state of Maine at Vanceboro on March 19, 1988. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 2026

La M636 4702 du CP Rail vient de traverser la rivière Sainte-Croix et entre dans l'État du Maine à Vanceboro le 19 mars 1988. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Linley 2026

The West Saint John-Vanceboro portion of the E&NA was leased to the Saint John & Maine Railway in 1878 which, in turn, leased the trackage to the New Brunswick Railway in 1883.

The Saint John Bridge and Railway Co completed the bridge over the Saint John River providing a direct line to Saint John and a connection with the Intercolonial Railway in 1885.

Company officials drove the last spike of the International Railway of Maine at Packard Brook, ten miles east of Brownville Jct. at Mileage 95 of the Mattawamkeag Subdivision on December 10, 1888. This ceremony completed the Short Line from Montreal to Saint John.

Together, the Atlantic & North West, The International Railway of Maine, and the New Brunswick Railway formed what was called the Short Line as at 488.5 miles, it was the shortest route between Montreal and Saint John. (The Intercolonial – Grand Trunk route via Moncton, Campbellton and Richmond, Quebec was 750.6 miles.) Tidewater access to Atlantic shipping routes became an immediate, if often seasonal, boon to shippers in Central Canada and the Port of Saint John.

In 1988, CP Rail, a division of Canadian Pacific Ltd., created the Canadian Atlantic Railway as an operating division for its lines in Maine, New Brunswick, and Nova Scotia. The internal short line concept was not successful in attracting additional revenues = carloads declined below 25,000 annually - and CP successfully applied to abandon service on December 31, 1994.

That same year, Iron Road Railways of Alexandria, Virginia, the parent company of Maine's Bangor and Aroostook Railroad, incorporated the Canadian American Railroad Company to purchase various CPR assets. On January 1, 1995, Canadian American purchased the line from Brownville Jct. to Lennoxville and later, in 1996, to Farnham, Quebec. J D Irving Limited purchased the line from Brownville Jct. to Vanceboro in 1995 and began operations as the Eastern Maine Railroad, and in Canada, as the New Brunswick Southern. The Irving company had previously purchased the New Brunswick Railway, which owned much of the CPR's trackage in New Brunswick, including the Short Line. The new companies began operations on January 6, 1995.

Canadian American (CDAC) employed aggressive marketing and customized service to expand freight traffic greatly. For years it worked with New Brunswick Southern to provide daily through-train service to Saint John. Successful joint marketing with CP created sufficient automotive and container traffic to warrant a second daily pair of trains. Other initiatives included the creation in 2000 of the 'French Fry Express,' a dedicated TOFC (truck trailer on flat car) train that carried McCain trailers from New Brunswick plants in Presque Isle, Maine, on the former

Le tronçon West Saint John-Vanceboro de l'E & NA est loué au Saint John & Maine en 1878 qui le loue à son tour au New Brunswick Railway en 1883.

La Saint John Bridge and Railway Co achève le pont sur la rivière Saint-Jean, assurant une ligne directe vers Saint John et une connexion avec l'Intercolonial en 1885.

Les représentants de la compagnie plantent le dernier crampon de l'International of Maine à Packard Brook, à 16 km à l'est de Brownville Junction au PM 95 de la subdivision Mattawamkeag le 10 décembre 1888. Cette cérémonie complète la « Short Line » entre Montréal et Saint John.

Ensemble, l'Atlantic and North West, l'International of Maine et le New Brunswick Railway forment ce qu'on appelle la « Short Line », car avec 786 km, c'est la route la plus courte entre Montréal et Saint John. (La ligne Intercolonial – Grand Trunk via Moncton, Campbellton et Richmond, au Québec fait 1208 km.) L'accès aux routes maritimes de l'Atlantique est devenu immédiatement une aubaine, bien que souvent saisonnière, pour les expéditeurs du centre du Canada et du port de Saint John.

En 1988, CP Rail, une division du Canadien Pacifique Ltée, crée Canadian Atlantic Railway en tant que division d'exploitation pour ses lignes du Maine, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Le concept de lignes secondaires internes n'a pas réussi à attirer de revenus supplémentaires (le nombre de wagons chargés a diminué en dessous de 25 000 par an) et le CP Rail a obtenu l'abandon du service le 31 décembre 1994.

La même année, l'Iron Road Railways d'Alexandria, en Virginie, la société mère du Bangor and Aroostook Railroad dans le Maine, incorpore la Canadian American Railroad Company (CDAC) pour acheter divers actifs du CP Rail. Le 1er janvier 1995, la CDAC achète la ligne de Brownville Junction à Lennoxville et plus tard, en 1996, jusqu'à Farnham, Québec. J. D. Irving Limited achète la ligne de Brownville Junction à Vanceboro en 1995 et commence ses opérations sous le nom de Eastern Maine Railroad et au Canada sous le nom de New Brunswick Southern. La société Irving avait déjà acheté le Nouveau-Brunswick Railway, qui possédait une grande partie des voies du CP Rail au Nouveau-Brunswick, y compris la « Short Line ». Ces nouvelles sociétés commencent leurs activités le 6 janvier 1995.

La CDAC utilise un marketing agressif et un service personnalisé pour accroître considérablement le trafic de marchandises. Pendant des années, elle travaille avec le NBSR pour offrir un service quotidien de trains à destination de Saint John. Une commercialisation conjointe réussie avec le CP Rail crée un trafic d'automobiles et de conteneurs suffisant pour justifier une



In the early days of CDAC, CP power was used regularly as seen just west of Cookshire at 13:10 on July 11, 1995. Train 909 has 18 intermodal cars and 49 mixed freight powered by CP 4234, BAR 98, and CP 8025 8034 and 4223. CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 4223

Au début de la CDAC, la force motrice du CP Rail était utilisée régulièrement, comme on le voit juste à l'ouest de Cookshire à 13 h 10, le 11 juillet 1995. Le train No 909 avec 18 wagons intermodaux et 49 wagons de marchandises mixtes est tiré par les CP 4234, BAR 98 et CP 8025, 8034 et 4223. Archives CRHA/ACHF Exporail, Fonds Linley 4223

BAR. Billed to a distribution centre in Palmer, Massachusetts, CDAC hauled them to a New England Central connection in White River Jct. via Brownville Jct., Farnham and Newport, Vermont. CDAC also improved its operations using trackage rights acquired in 1996 on CP from St. Luc Yard in Montreal to Farnham. By 2001, parent Iron Road Railways was financially overextended, and both CDAC and BAR filed for bankruptcy after a period of deferred maintenance.

On October 8, 2002, the Montreal, Maine and Atlantic Railway (MM&A) was formed, owned 72.8% by Rail World, chaired by American entrepreneur, Ed Burkhardt, and 12.8% by Quebec's Caisse de Depot et Placement. It purchased the Canadian American Railroad and others, including the Bangor & Aroostook (BAR), the Northern Vermont and the Quebec Southern, all former Iron Road properties. Operations began in January 2003 over 745 route miles. The almost immediate bankruptcy and closure of two Great Northern paper mills in Millinocket, Maine on the former BAR, worked against the MM&A. By early 2004, MM&A, together with New Brunswick Southern,

deuxième paire de trains par jour. Parmi les autres initiatives, citons la création en 2000 du « French Fry Express », un train dédié TOFC (remorque de camion sur wagon plat) qui transporte des remorques McCain des usines du Nouveau-Brunswick à Presque Isle, Maine, sur l'ancien BAR. Facturés à un centre de distribution à Palmer, Massachusetts, la CDAC les transporte à une connexion avec le New England Central à White River Jonction via Brownville Junction, Farnham et Newport au Vermont. La CDAC améliore également ses opérations en utilisant les droits de passage acquis en 1996 sur le CP Rail du triage de St Luc à Montréal jusqu'à Farnham. En 2001, la société mère Iron Road Railways ayant dépassé ses capacités financières, la CDAC et le BAR déclarent faillite après une période d'entretien différé.

Le 8 octobre 2002, le Montreal, Maine and Atlantic (MM & A) est constitué, détenu à 72,8 % par Rail World, présidé par l'entrepreneur américain Ed Burkhardt, et à 12,8 % par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Il achète la Canadian American Railroad (CDAC) et d'autres compagnies, y compris le Bangor & Aroostook (BAR), le



A trio of the ten ex-Amtrak F40PHRms lead a Canadian American westbound train as it approaches Greenville, Maine, in the summer of 2002. Lead unit 455 was built by EMD in October 1977 as Amtrak 254 and was rebuilt by CDAC at the former BAR's Derby Shops in 1999. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 54074

Trois des dix ex-Amtrak F40PHR mènent un train de la CDAC en direction ouest à l'approche de Greenville, Maine, à l'été 2002. L'unité de tête 455 a été construite par EMD en octobre 1977 sous le nom d'Amtrak 254 et a été reconstruite par la CDAC aux anciens ateliers Derby du BAR en 1999. Archives CRHA/ACHF Exporail, Fonds Linley 54074

had introduced dedicated 20-car intermodal trains 777 / 778, heavily used by Irving Companies. Customs difficulties led to their premature demise. They also introduced double stack container service. Typically, they operated a through train to Saint John five to seven times each week with the New Brunswick Southern. However, MM&A was mostly reliant on the forestry industry, which was hit hard in the recession of 2008. One-man crews and deferred maintenance minimized expenses; however, traffic continued to wither, and the railway was losing four to five million dollars annually by 2011.

Northern Vermont (NVR) et le Quebec Southern (QSR), toutes d'anciennes propriétés de l'Iron Road. Les opérations débutent en janvier 2003 sur 1200 km de ligne. La faillite quasi immédiate et la fermeture de deux papeteries de Great Northern à Millinocket, dans le Maine, desservies par l'ancien BAR, ont joué contre le MM & A. Au début de 2004, le MM & A et le NBSR lancent les trains intermodaux dédiés de 20 wagons Nos 777/778, très utilisés par les compagnies Irving. Les difficultés douanières conduisent à leur disparition prématurée. Ces compagnies introduisent également le service de conteneurs chargés sur deux niveaux. Habituellement, elles exploitent un train direct vers Saint John cinq à sept fois par semaine avec le NBSR. Cependant, le MM & A dépend principalement de l'industrie forestière, qui a été durement touchée par la récession de 2008. Les équipes d'un seul homme et l'entretien différé ont minimisé les dépenses; cependant, le trafic continuant de déperir, en 2011, le chemin de fer perd de quatre à cinq millions de dollars par année.

In 2012 the MM&A's fortunes improved as the railway became a link in crude oil moving from the west to the Irving Oil Refinery in Saint John. However, the disastrous wreck on July 6, 2013 in Megantic, Quebec killed 47 people in Canada's second-deadliest railway accident. Through operations ceased immediately amidst the wreckage and an outcry about the safety of moving crude by rail.

To extricate itself from litigation and limit its uninsured liability, MM&A filed for bankruptcy on August 7, 2013, in Canada and the U.S.A. On December 18, 2013, the railway reopened the line from Sherbrooke to Jackman. That same month, Railroad Acquisition Holding, LLC (RAH), a Fortress Investment Group LLC subsidiary, placed the only bid – \$14 million – for the entire MM&A system. Fortress finalized the sale in March 2014, and the new railway began as the Central Maine and Quebec (CMQ). At the time, John Giles of RAH announced that three years and \$10 to \$20 million would be required to repair the rail line. CMQ operations began in May 2014. To enhance its locomotive fleet in September 2015, CMQ acquired ten of

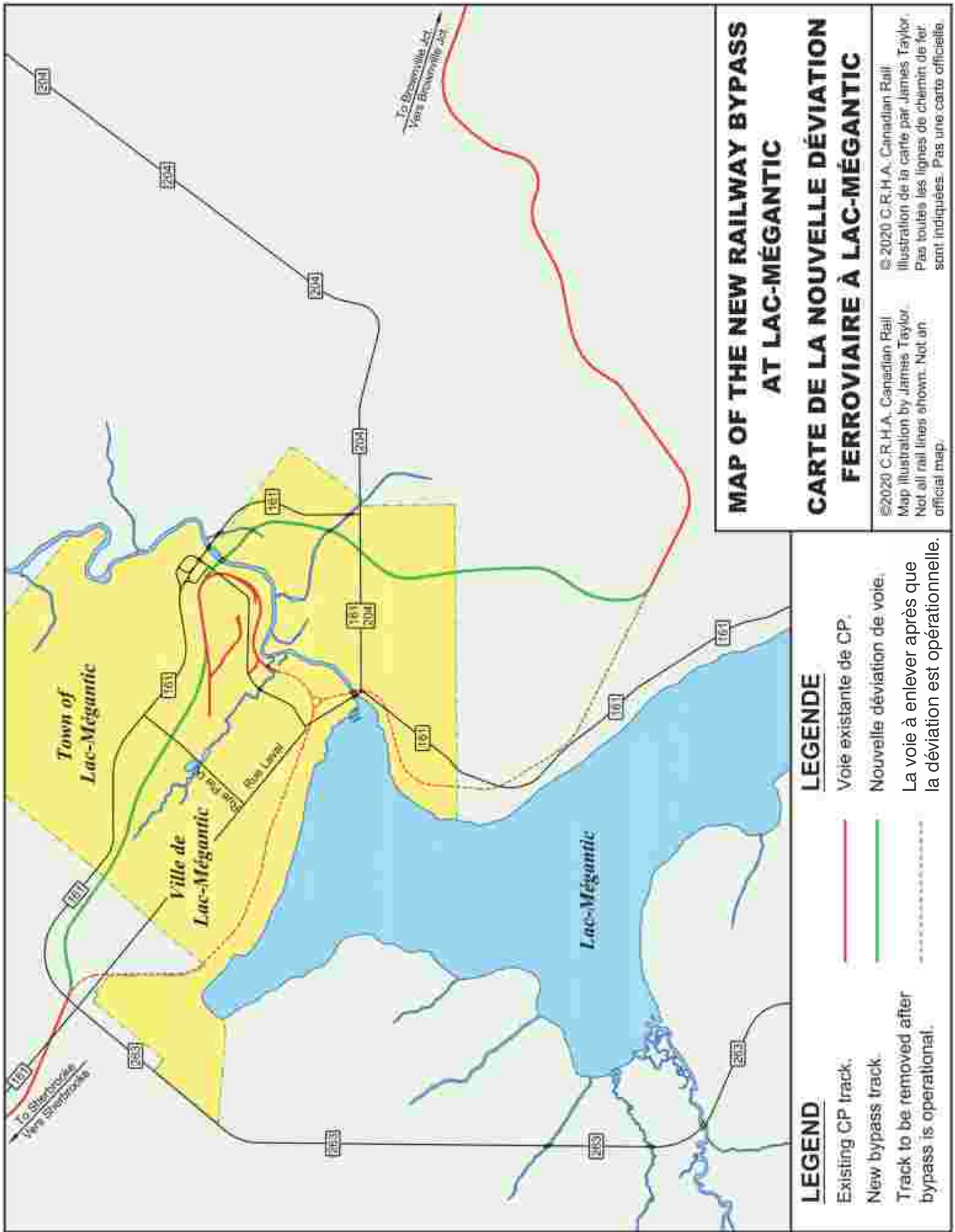
En 2012, la chance du MM & A s'améliore alors que le chemin de fer devient un maillon pour le pétrole brut acheminé de l'Ouest vers la raffinerie Irving Oil à Saint John. Cependant, la catastrophe du 6 juillet 2013 à Mégantic, au Québec, tue 47 personnes dans le deuxième accident ferroviaire le plus meurtrier au Canada. Les opérations cessent immédiatement au milieu du désastre, suite à un tollé sur la sécurité du transport du brut par chemin de fer.

Pour se soustraire au litige et limiter sa responsabilité non assurée, le MM & A dépose son bilan le 7 août 2013, au Canada et aux États-Unis. Le 18 décembre 2013, le chemin de fer rouvre la ligne de Sherbrooke à Jackman. Le même mois, Railroad Acquisition Holding, LLC (RAH), une filiale de Fortress Investment Group LLC, place la seule offre - 14 millions de dollars - pour l'ensemble du MM & A. Fortress finalise la vente en mars 2014 et le nouveau chemin de fer débute sous le nom de Central Maine and Quebec (CM & Q). À l'époque, John Giles de RAH avait annoncé que trois ans et 10 à 20 millions de dollars seraient nécessaires pour réparer la voie ferrée. Les opérations du CM & Q débutent en mai 2014. Pour améliorer son parc de



Montreal Maine & Atlantic GE C30-7 built for the AT&SF in December 1977 as their 8016 leads Train 1 at Trudel, east of Megantic Quebec in September 2004. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Linley 77918

La GE C30-7 du Montreal Maine and Atlantic construite pour l'AT&SF en décembre 1977 alors leur 8016, mène le train No 1 à Trudel, à l'est de Mégantic, Québec, en septembre 2004. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Linley 77918



**MAP OF THE NEW RAILWAY BYPASS
AT LAC-MÉGANTIC**

**CARTE DE LA NOUVELLE DÉVIATION
FERROVIAIRE À LAC-MÉGANTIC**

©2020 C.R.H.A. Canadian Rail
Map illustration by James Taylor.
Not all rail lines shown. Not an
official map.

© 2020 C.R.H.A. Canadian Rail
Illustration de la carte par James Taylor.
Pas toutes les lignes de chemin de fer
sont indiquées. Pas une carte officielle.

LEGENDE

- Existing CP track. Voie existante de CP.
- New bypass track. Nouvelle déviation de voie.
- Track to be removed after bypass is operational. La voie à enlever après que la déviation est opérationnelle.

the Canadian Pacific's unique fleet of 1988 era GMDD SD40-2Fs. By 2016, the CMQ had invested \$22 million in rebuilding 230 miles of track, some of which had ten mph speed restrictions. In Maine, a public-private partnering received a federal TIGER grant to rehabilitate 109 miles of CMQ track. Carloads rose from 3,000 to 7,000 in the three years to 2016. In that year, Railway Age named the CMQ its Regional Railroad of the Year due to its rebuilding and strong safety culture.

Following several years of study, on July 5, 2020, the Quebec Government announced a \$133 million, eight-mile bypass around the centre of Mégantic with completion projected for the fall of 2022. Canadian taxpayers were to provide 60% of the funds and Quebec residents the remaining 40%. Crude oil may once again move after the completion of the bypass.

Canadian Pacific Returns

On November 20, 2019, Canadian Pacific Railway CEO Keith Creel announced the purchase of the 481-mile CMQ in a bid to reinstate its coast-to-coast rail network. CP purchased 236.7-route miles in Quebec on December 30, 2019. The Canadian Pacific Railway completed the purchase of the trackage in the U.S.A. on June 3, 2020. Included were 244.2 route-miles in Maine and Vermont and 57.3 leased from the Maine Department of Transportation. Not only did the CPR gain access to the Port of Saint John via an agreement with the New Brunswick Southern beyond Brownville Jct. Maine, but also to Searsport at the deepwater terminal at the southern end of the former Bangor and Aroostook. Searsport is working hard to enhance its traffic. Meanwhile, with additional federal and provincial funding, the Port of Saint John is undertaking a \$205 million development project that began in 2012 with completion expected in 2023. By then, the Port will be capable of handling vessels of 8,500 twenty-foot equivalent units (TEUs) as compared to 5,000 presently.

The **twenty-foot equivalent unit** (often **TEU** or **teu**) is an inexact unit of cargo capacity often used to describe the capacity of container ships and container terminals.[1] It is based on the volume of a 20-foot-long (6.1 m) intermodal container, a standard-sized metal box which can be easily transferred between different modes of transportation, such as ships, trains and trucks. (Wikipedia)

The Canadian Pacific Railway is continuing the rebuilding program initiated by the CMQ. The CPR is planning to invest \$90 million over three-years on a track rebuilding program. In early September 2020, the company was installing new and relaid welded rail on the Moosehead Subdivision. Some is coming from the Winchester Subdivision in eastern Ontario, where the CPR

locomotives en septembre 2015, le CM & Q acquiert dix des GMDD SD40-2F uniques au Canadien Pacifique datant de 1988. En 2016, le CM & Q investit 22 millions de dollars dans la réfection de 370 km de voies, dont certaines avaient des restrictions de vitesse de 19 km/h. Dans le Maine, un partenariat public-privé a reçu une subvention fédérale TIGER pour réhabiliter 175 km de voie du CM & Q. Le nombre de wagons chargés est passé de 3 000 à 7 000 en trois ans jusqu'en 2016. Cette année-là, Railway Age a nommé le CM & Q son chemin de fer régional de l'année en raison de sa reconstruction et de sa forte culture de sécurité.

Après plusieurs années d'étude, le 5 juillet 2020, le gouvernement du Québec annonce un contournement de 13 km au coût de 133 millions de dollars, autour du centre de Mégantic, dont l'achèvement est prévu pour l'automne 2022. Les contribuables canadiens doivent fournir 60 % des fonds et les résidents du Québec les 40 % restants. Le pétrole brut pourra à nouveau être transporté après l'achèvement du contournement.

Le retour du Canadien Pacifique

Le 20 novembre 2019, le PDG du Canadien Pacifique, Keith Creel, annonce l'achat des 774 km du CM & Q dans le but de rétablir son réseau ferroviaire d'un océan à l'autre. Le CP a acheté 381 km de ligne au Québec le 30 décembre 2019. Le Canadien Pacifique a complété l'achat de la voie aux États-Unis le 3 juin 2020, comprenant 393 km de ligne dans le Maine et le Vermont et 92 km loués du département des transports du Maine. Non seulement le CP a-t-il gagné l'accès au port de Saint John grâce à une entente avec le New Brunswick Southern au-delà de Brownville Junction, Maine, mais il l'a fait aussi au terminal en eau profonde à Searsport à l'extrémité sud de l'ancien Bangor and Aroostook. Searsport travaille d'arrache-pied pour améliorer son trafic. Entre-temps, avec un financement fédéral et provincial supplémentaire, le port de Saint John s'engage à compléter un projet de développement de 205 millions de dollars qui a débuté en 2012 et s'achèvera en 2023. Le port sera alors en mesure de desservir des navires porte-conteneurs d'une capacité maximale de 8 500 équivalents vingt pieds (EVP) au lieu des navires de 5 000 EVP actuellement.

L'**équivalent vingt pieds**, ou **EVP** (en anglais : twenty-foot equivalent unit, TEU), est une unité approximative de mesure des terminaux et navires porte-conteneurs, basée sur le volume d'un conteneur de 20 pieds (6,1 mètres). On l'utilise pour simplifier le calcul du volume de conteneurs dans un terminal ou dans un navire. C'est un caisson métallique de taille standardisée qui peut être transféré sur différents modes de transport (intermodal) comme les navires, trains ou encore camions. (Wikipédia)

Le Canadien Pacifique poursuit le programme de reconstruction initié par le CM & Q. Le CP prévoit investir 90



On Saturday, August 22, 2020 a train of welded rail crosses the old Lachine Canal as it departs Montreal on its way to Farnham. The rail had been recently removed from CP's Winchester Sub which is being single tracked for some 59 miles. CMQ painted former CP SD40-2F 9017 in a BAR-inspired heritage scheme when it bought the unit in September 2015. Ken Goslett.

Le samedi 22 août 2020, un train de rails soudés traverse l'ancien canal de Lachine en quittant Montréal pour se rendre à Farnham. Les rails avaient été récemment retirés de la subdivision Winchester du CP, qui va être transformée en voie unique sur environ 95 km. Le CM & Q a peint l'ancienne CP SD40-2F 9017 dans une livrée patrimoniale inspirée du BAR lors de l'achat de la locomotive en septembre 2015. Ken Goslett.

is removing 59 miles of the North Main Track between Mileage 38.91 near St. Telesphore, Quebec and Mileage 119.97 near Smiths Falls, Ontario. By the winter of 2020, the entire CPR line should be capable of 49 mph, the American maximum speed for the non-signalized track.

Operations

In 1965, the Short Line was part of the CPR's Atlantic Region. The Farnham Division included the Adirondack Sub that extended 49.4 miles from Outremont via South Jct. (Mileage 43.9) to Brookport. In Farnham, Mileage 6.3, the dispatching office controlled the line from the junction with the New York Central at Adirondack Jct., Mileage 40.7 on the South Shore of the St. Lawrence River. (En route was Delson, Mileage 35.0 and the connection with the Napierville Junction Railway and its link to the Delaware and Hudson at Rouses Point New York.) The Farnham dispatcher also controlled the Sherbrooke Sub from Brookport, Mileage 125.6 to Sherbrooke, Mileage 68.5, and the Megantic Sub from Sherbrooke to Megantic, Mileage 0.0.

millions de dollars sur trois ans dans un programme de réfection des voies. Au début de septembre 2020, l'entreprise installe des rails soudés neufs ou réutilisés sur la subdivision Moosehead. Certains proviennent de la subdivision Winchester, dans l'est de l'Ontario, où le CP supprime 95 km de la voie principale nord entre le PM 38.91 près de St-Télesphore, Québec et le PM 119.97 près de Smiths Falls, Ontario. D'ici l'hiver 2020, sur toute la ligne du CP, on devrait être capable de rouler à 79 km/h, la vitesse maximale américaine pour une ligne non signalisée.

Opérations

En 1965, la « Short Line » faisait partie de la région de l'Atlantique du CP. La division Farnham comprenait la subdivision Adirondack qui s'étendait sur 79,5 km d'Outremont via South Jonction (PM 43.9) à Brookport. À Farnham, PM 6.3, le bureau de répartition contrôlait la ligne à partir de la jonction avec le New York Central à Adirondack Jonction, au PM 40.7 sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. (Sur la ligne, il y a Delson, au PM 35.0 et la connexion avec le Napierville Junction Railway et sa liaison avec le Delaware et Hudson à Rouses Point, New

A second dispatching office in Saint John controlled the 117.1 miles of the Moosehead Sub from Megantic to Brownville Jct., the 105.1 miles of the Mattawamkeag Sub to McAdam, and the final 84.4 miles of the McAdam Sub to the CN connection at Union Station in downtown Saint John. A 3.4 mile, steeply graded branch led to the West Saint John docks from Lancaster, Mileage 2.2. The Saint John dispatching office was a consolidation of offices in Brownville Jct. and Woodstock, N.B., that had controlled the Brownville and Woodstock Divisions. This took place on October 25, 1964. They became the Saint John Division, and the Saint John Sub was renamed the McAdam Sub. Before unification, the Brownville Jct. office controlled the Short Line east of Megantic. Major en route terminals included yard and roundhouse facilities at Farnham, Sherbrooke, Megantic, Brownville Jct., McAdam, and Bay Shore in West Saint John. McAdam also had a significant locomotive repair shop in the steam era, as did Farnham in earlier days. The Farnham dispatching office was moved to Sherbrooke and later to Montreal.

The CPR installed 19 miles of double track between Iberville and Brookport in 1902 and from South Jct. to Saint-Jean in 1912. Brookport marked the junction with the CPR line to Newport, St. Johnsbury and Wells River, Vermont, and key connections with New England carriers. CPR reduced this track to single iron from Desnoyers, Mileage 27.6 of the Adirondack Sub to Brookport, in 1962 when they installed CTC. Initially, the CTC was controlled from Farnham and later from Sherbrooke and Montreal as CP consolidated their dispatching offices.

Otherwise, in 1965, the route was single track with train order operation between Brookport and Megantic except for a three-mile stretch of CTC that smoothed operations between Sherbrooke and Lennoxville. Automatic Block Signals were operational beyond Megantic to Saint John save for about a mile of CTC at Mattawamkeag and another 5.9 miles from Vanceboro to McAdam.

During WWII, the joint MEC – CPR track from Mattawamkeag to Vanceboro was reputed to be the busiest stretch of single track on the continent. Maine Central timetables and train orders issued by MEC dispatchers governed movements over MEC trackage between Mattawamkeag and Vanceboro until the CP Rail purchase in December 1974. In 1949, the MEC installed General Railway Signal Company (GRS) at the interlocked CPR – MEC connection in Mattawamkeag.

In 1942, the CPR installed GRS supplied CTC equipment on the 5.9-miles between Vanceboro and McAdam to facilitate transfers and westbound pusher movements. Over 300 operators were on the Brownville Division seniority list in 1943.

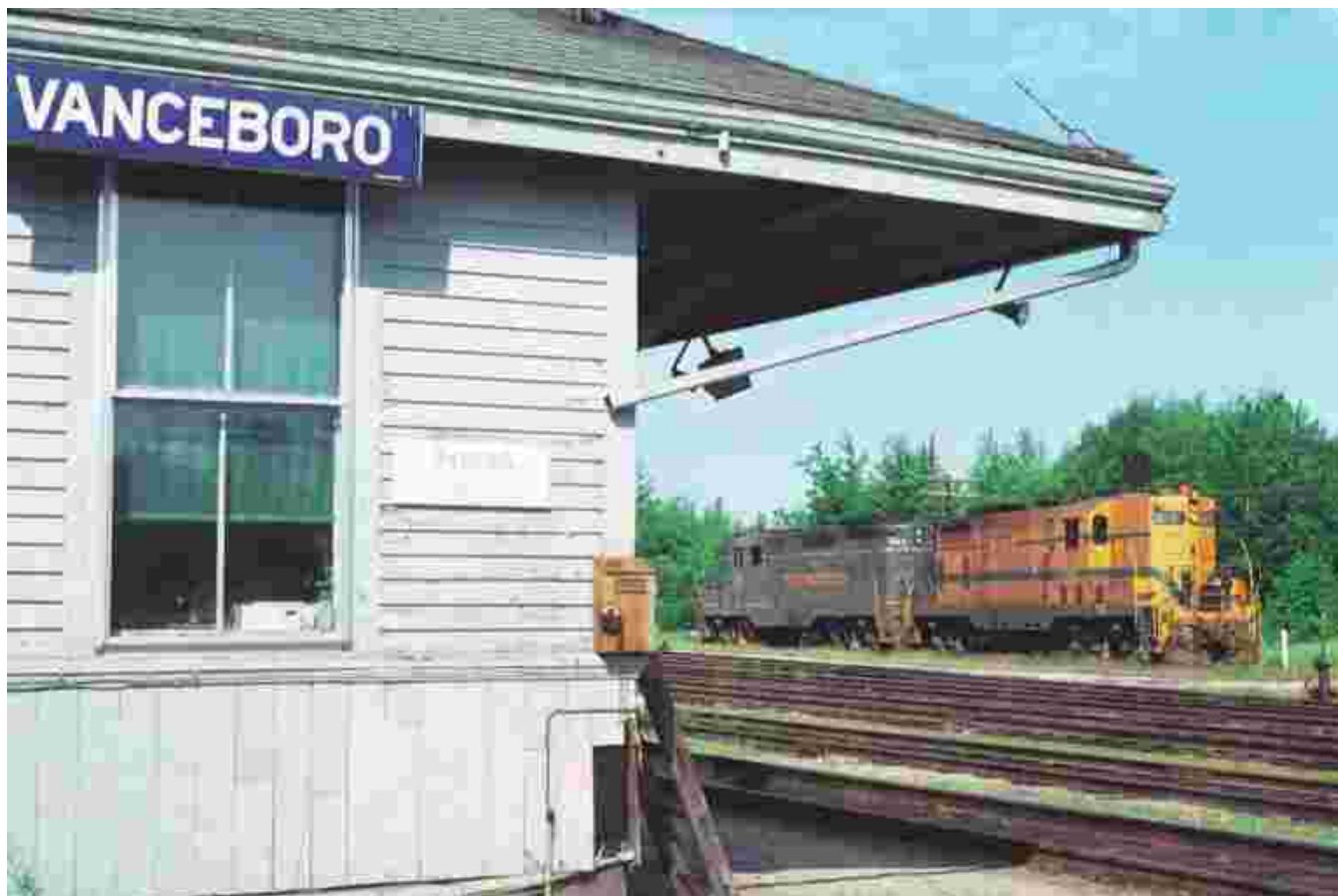
York.) Le répartiteur de Farnham contrôlait également la subdivision Sherbrooke de Brookport PM 125.6, à Sherbrooke, PM 68.5, et la subdivision Megantic de Sherbrooke à Megantic, PM 0.0.

Un deuxième bureau de répartition à Saint John contrôlait les 188 km de la subdivision Moosehead de Megantic à Brownville Junction, les 169 km de la subdivision Mattawamkeag à McAdam et les derniers 136 km de la subdivision McAdam à la connexion du CN à la gare Union au centre-ville de Saint John. Une branche de 5,5 km à pente raide menait aux quais de West Saint John à partir de Lancaster, au PM 2.2. Le bureau de répartition de Saint John était un regroupement de bureaux à Brownville Junction et Woodstock, au Nouveau-Brunswick, qui contrôlait les divisions Brownville et Woodstock. Ces structures datent du 25 octobre 1964. Elles sont devenues la division Saint John et la subdivision Saint John a été rebaptisée subdivision McAdam. Avant l'unification, le bureau de Brownville Junction contrôlait la « Short Line » à l'est de Mégantic. Les principaux terminaux sur la ligne comprenaient des installations de triage et de rotonde à Farnham, Sherbrooke, Mégantic, Brownville Junction, McAdam et Bay Shore à West Saint John. McAdam possédait également un important atelier de réparation de locomotives à l'époque de la vapeur, tout comme Farnham auparavant. Le bureau de répartition de Farnham a été déplacé à Sherbrooke et plus tard à Montréal.

Le CP a installé 30,5 km de voie double entre Iberville et Brookport en 1902 et depuis South Junction à Saint-Jean en 1912. Brookport a marqué la jonction avec la ligne du CP à Newport, St. Johnsbury et Wells River, Vermont, et les principales liaisons avec les transporteurs de la Nouvelle-Angleterre. Le CP a réduit cette voie à une seule de Desnoyers, PM 27.6 de la subdivision Adirondack à Brookport, en 1962, lorsqu'il a installé la Commande centralisée de la circulation ou CCC (Centralized Traffic Control ou CTC, en anglais). Au départ, la CCC était contrôlée à partir de Farnham et plus tard de Sherbrooke et de Montréal alors que le CP regroupait ses bureaux de répartition.

Sinon, en 1965, l'itinéraire était à voie unique avec commande par ordres de trains entre Brookport et Mégantic, à l'exception d'un tronçon de 4,8 km de CCC qui a permis de lisser les opérations entre Sherbrooke et Lennoxville. Les signaux de cantons automatiques étaient opérationnels au-delà de Mégantic jusqu'à Saint John, à l'exception d'environ 1,6 km de CCC à Mattawamkeag et d'un autre 9,5 km de Vanceboro à McAdam.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, la voie commune du Maine Central Railroad (MEC) et du CP entre Mattawamkeag et Vanceboro était réputée pour être le tronçon de voie unique le plus fréquenté du continent. Les horaires du Maine Central et les ordres de train émis par les répartiteurs du MEC régissaient les mouvements sur les voies du MEC entre Mattawamkeag et Vanceboro jusqu'à l'achat par le CP Rail en décembre 1974. En 1949, le MEC



Maine Central GP7s 564 and 577 will soon depart with MEC buggy 649 on the tri-weekly westbound trip of Train VB-1 for Bangor on Saturday, July 18, 1981. CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 9256

Les GP7 564 et 577 du Maine Central partiront sous peu avec la caboosse 649 du MEC pour le voyage trihebdomadaire en direction ouest du train VB-1 pour Bangor le samedi 18 juillet 1981. Archives CRHA/ACHF Exporail, Fonds Linley 9256

Passenger Service

A through train to Saint John began operating on June 3, 1889, leaving Montreal at 20.30 with a Pullman sleeping car. In 1909, eastbound Train 9 ran on a 15-hour schedule. Subsequently, eastbound trains received even numbers. Until World War 1, through sleeping car service to Halifax was provided on the Intercolonial Railway. On November 13, 1919, the CPR added Trains 39 and 40 to provide four through trains on a 15.5-hour schedule. The others were 15 and 16, renumbered by 1934 as 41 and 42. En route, McAdam, five miles east of the American border, was such an important junction point that it warranted a station hotel now listed as a National Historic Site.

Branch lines led north from McAdam to Edmundston and south to St. Stephen and St. Andrews. The latter was the site of a summer home of CPR builder William Van Horne and the railway's seasonal Algonquin Hotel. The railway made a key connection in Saint John with its ferry service that crossed the Bay of Fundy to Digby, Nova Scotia. In Digby, passengers could take Dominion Atlantic Railway trains west to Yarmouth or east to Halifax.

avait installé le système de la General Railway Signal Company (GRS) à l'interconnexion CPR - MEC à Mattawamkeag.

En 1942, le CP avait installé l'équipement CCC fourni par la GRS sur les 9,5 km entre Vanceboro et McAdam pour faciliter les transferts et les mouvements des locomotives de pousser en direction ouest. Plus de 300 opérateurs figuraient sur la liste d'ancienneté de la division de Brownville en 1943.

Le service passagers

Un train direct à destination de Saint John est mis en service le 3 juin 1889, quittant Montréal à 20 h 30 avec une voiture-lits Pullman. En 1909, le train No 9 fonctionne en direction est selon un horaire de 15 heures. Par la suite, les trains en direction est recevront des nombres pairs. Jusqu'à la Première Guerre mondiale, un service de voitures-lits à Halifax était assuré sur le chemin de fer Intercolonial. Le 13 novembre 1919, le CP ajoute les trains Nos 39 et 40 pour fournir quatre trains directs sur un horaire de 15,5 heures. Les autres étaient les trains Nos 15 et 16, renumérotés en 1934 comme Nos 41 et 42. En route,

From 1895 through 1978, the CPR operated many vessels, including the Princess Helene (1930 – 1963) and the second Princess of Acadia (constructed locally at Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co.) from 1971 through 1977 when CN Marine took over. Much freight and all railway cars travelled not on the ferries, but on CNR rails from Saint John to DAR connections at Truro, Windsor Jct. or Halifax.

On September 14, 1955, the CPR began operation of The Atlantic Limited as its sole offering on the Short Line. Departing Windsor Station at 19:00 on a 13-hour schedule, the train included newly delivered Chateau and Manor sleeping cars. Briefly, the previous year, the line west of Megantic had hosted the CPR's two Northern, 3100 and 3101, on Trains 41 and 42 after diesels bumped them from the Toronto – Montreal overnight Pool Trains. The Northern mingled with newly delivered Park series observation cars pending the inauguration of The Canadian in April 1955. CP Rails' last regularly assigned 12-1 heavyweight sleepers, Tracy and Travers plied the route until September 22, 1969, as many passengers preferred their economical upper and lower berths.

McAdam, à 8 km à l'est de la frontière américaine, était un point de jonction si important qu'il mérita un hôtel de gare maintenant classé comme site historique national.

Les embranchements menaient au nord de McAdam à Edmundston et au sud à St. Stephen et St. Andrews. Ce dernier était le site d'une résidence d'été du constructeur du CP, William Van Horne, et de l'hôtel saisonnier Algonquin du chemin de fer. Le CP a établi un lien clé à Saint John avec son service de traversier qui traversait la baie de Fundy jusqu'à Digby, en Nouvelle-Écosse. À Digby, les passagers pouvaient prendre les trains du Dominion Atlantic Railway (DAR) vers l'ouest jusqu'à Yarmouth ou vers l'est jusqu'à Halifax. De 1895 à 1978, le CP a exploité de nombreux navires, dont le Princess Helene (1930-1963) et le deuxième Princess of Acadia (construit localement à la Saint John Shipbuilding & Dry Dock Co.) de 1971 à 1977, date à laquelle CN Marine a pris la relève. Une grande partie du fret et tous les wagons de chemin de fer ont voyagé non pas sur les traversiers, mais sur les rails du CN de Saint John aux connexions avec le DAR à Truro, Windsor Junction ou Halifax.



CPR Train 42 awaits its 18:40 departure from McAdam, N. B. on Labour Day, September 4, 1967. The consist included FP7s 4070 and 4073 baggage 4748, Saint John Division business car 9, coaches 2147 and 2176, heavyweight diner Allington, 12-1 sleepers Trail and Tilley, 10-5 Beech Grove and observation car Riverview. The SMT MCI bus will depart at the same time for St. Stephen and St. Andrews. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 64308, Bill Linley

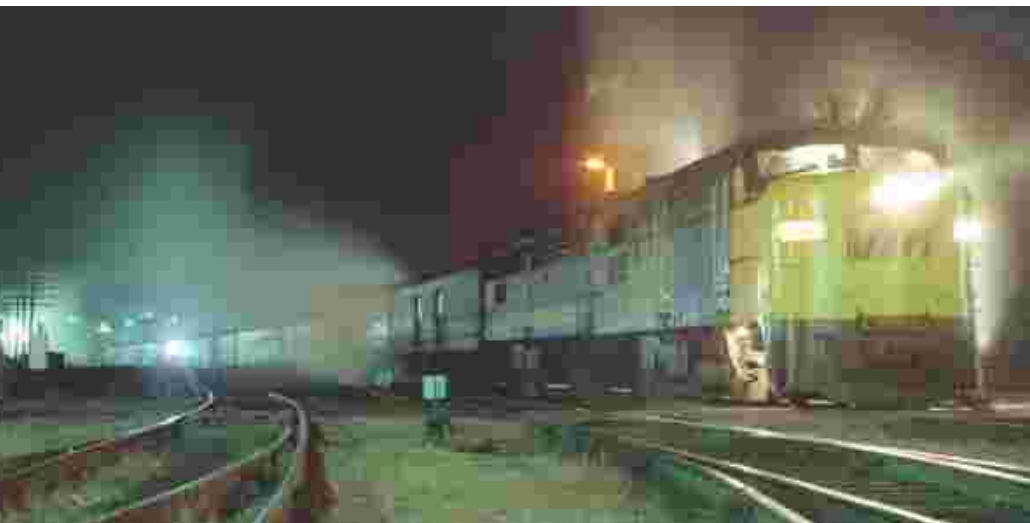
Le train No 42 du CP attend son départ de 18 h 40 de McAdam, au Nouveau-Brunswick, le 4 septembre 1967, jour de la fête du Travail. Il comprend les FP7 4070 et 4073, le fourgon à bagages 4748, la voiture d'affaires 9 de la Division de Saint John, les voitures-coach 2147 et 2176, la voiture-restaurant lourde Allington, les voitures-lits 12-1 Trail et Tilley, la voiture-lits 10-5 Beech Grove et la voiture d'observation Riverview. L'autocar MCI du SMT partira à la même heure pour St. Stephen et St. Andrews. Bill Linley, Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Linley 64308

Against the odds of a sparse population and comparatively high fares, The Atlantic Limited lasted into the VIA era, often powered by one of CP's two E8 units hauling four Budd-built cars: baggage, coach, Skyline dome and a Manor sleeper. A proposed conversion to a daytime RDC operation in the 1970s did not receive Board of Railway Transport Commission approval.



CP Rail's Train 42 was running hours late at Brownville Jct. on April 2, 1977 due to a runoff at Mileage 5 of the Moosehead Sub. This unusual daytime image by CP Rail operator Don Marson shows a typical 1970s consist of E8A 1802 and baggage 2720, coach 123, Skyline café-dôme 505 and Hearne Manor. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 73824

Le train No 42 de CP Rail était en retard de plusieurs heures à Brownville Junction le 2 avril 1977 en raison d'un débordement au PM 5 de la subdivision Moosehead. Cette image de jour inhabituelle du télégraphiste Don Marson de CP Rail montre un convoi typique des années 1970 composé de l'E8A 1802 et du fourgon à bagages 2720, de la voiture-coach 123, du café-dôme Skyline 505 et du Hearne Manor. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Linley 73824



The last original VIA Atlantic at Mc Adam, New Brunswick on November 14, 1981. David Morris

Le dernier Atlantic VIA d'origine à Mc Adam, au Nouveau-Brunswick, le 14 novembre 1981. David Morris

Le 14 septembre 1955, le CP a commencé à exploiter The Atlantic Limited en tant que sa seule offre sur la « Short Line ». Au départ de la gare de Windsor à 19 h sur un horaire de 13 heures, le train comprenait des voitures-lits Château et Manor nouvellement livrées. En bref, l'année précédente, la ligne à l'ouest de Mégantic avait accueilli les deux Northern du CP, 3100 et 3101, sur les trains Nos 41 et 42 après que des diesels les aient chassées des trains de nuit en commun Toronto-Montréal. Les Northern se mêlèrent aux voitures d'observation de la série Park nouvellement livrées en attendant l'inauguration du Canadian en avril 1955. Les dernières voitures-lits lourdes 12-1 régulièrement assignées au CP, Tracy et Travers, suivirent la route jusqu'au 22 septembre 1969, car de nombreux passagers préféraient leurs voitures avec couchettes supérieures et inférieures.

Malgré une population clairsemée et des tarifs comparativement élevés, The Atlantic Limited durera jusqu'à l'ère de VIA, souvent propulsé par l'une des deux unités E8 du CP tractant quatre voitures construites par Budd: fourgon à bagages, voiture-coach, café-dôme Skyline et une voiture-lits Manor. Un projet de conversion pour une exploitation par autorail RDC de jour dans les années 1970 n'a pas reçu l'approbation de la Commission des transports ferroviaires.

Le 28 octobre 1979, le train de marque vers les Maritimes de VIA, le quotidien Atlantic, commence ses activités sur un nouveau trajet Montréal-Saint John-Halifax. L'Atlantic est supprimé le 14 novembre 1981 et est rétabli en tant que train long et complet comprenant une voiture avec dôme d'observation de la série Park le 1er juin 1985. L'Atlantic de VIA emploie les équipes du CP depuis son nouveau terminus à la gare centrale de Montréal sur les rails du CN jusqu'à Lennoxville et ensuite, sur ses propres rails à Mégantic. Une équipe de train sur l'Atlantic affichait souvent l'immense fierté des employés du CP lorsqu'ils enlevaient leurs uniformes de VIA immédiatement après leur départ de

On October 28, 1979, VIA's premier Maritime train the daily Atlantic, began operating on a new, through Montreal-Saint John-Halifax routing. The Atlantic was curtailed on November 14, 1981, and reinstated, as a lengthy, full-service train complete with a Park series dome observation on June 1, 1985. VIA's Atlantic used CP Rail crews from its new terminus in Montreal's Central Station over the CN to Lennoxville and, then, on home rails to Megantic. A train crew on the Atlantic often displayed the immense corporate pride of CP employees when they doffed their VIA uniforms immediately after departing CN Central station and collected all fares beyond to Megantic wearing full CPR uniforms. They had previously held the same positions on CP's Atlantic Limited before the rerouting of passenger service from the Short Line west of Sherbrooke.

All crew members over the Moosehead Sub to Megantic worked from their home terminal in Brownville Junction. Before 1955, when four mainline passenger trains ran between Brownville Jct. and Saint John, crews worked through the Mattawamkeag and McAdam Subdivisions, to and from their home terminals. Before November 15, 1981, passenger train tail end crews divided the work east of Brownville Jct. proportionate to their Mattawamkeag Subdivision's share of the 192.2 miles to

la gare Centrale du CN et percevaient tous les tarifs au-delà de Mégantic en portant l'uniforme complet du CP. Ils avaient auparavant occupé les mêmes postes au sein de l'Atlantic Limited du CP avant le transfert du service passagers de la « Short Line » à l'ouest de Sherbrooke.

Tous les membres de l'équipe de la subdivision Moosehead jusqu'à Mégantic travaillaient à partir de leur terminal d'attache à Brownville Junction. Avant 1955, lorsque quatre trains de voyageurs de grandes lignes circulaient entre Brownville Junction et Saint John, les équipes traversaient les subdivisions Mattawamkeag et McAdam, à destination et en provenance de leurs terminaux d'attache. Avant le 15 novembre 1981, les équipes « arrières » (par opposition aux équipes « avant » dans les locomotives) des trains de voyageurs se répartissaient le travail à l'est de Brownville Junction proportionnellement à la part de leur subdivision de Mattawamkeag des 309 km jusqu'à Saint John. Donc, les équipes de Brownville Junction travaillaient sur le train du 7 octobre au 30 avril, tandis que les équipes de Saint John travaillaient le reste de l'année. Les mécaniciens et serre-freins travaillaient de Brownville Junction jusqu'à McAdam tandis que les équipes de Saint John travaillaient sur la subdivision McAdam. À partir de juin 1985, les équipes arrières de Saint John travaillaient du dernier dimanche d'octobre au dernier dimanche d'avril.

VIA Train 12 pauses at the Saint John Station on Tuesday, June 1, 1993. F40-PH2s 6440 and 6433 lead cars 8618, 8103, 8132, 8506, 8147, Louise, Chateau Roberval, Lemoyne, Radisson, Varennes, Blair Manor and Yoho Park. The original VIA station would be replaced by October 1993 to allow room for the completion of Harbour Place near the site of the former Mill Street Union Station. CRHA / ACHF Exporail Archives, FondsLinley80564

Le train No 12 de VIA fait une pause à la gare de Saint John le mardi 1er juin 1993. Les F40-PH2 6440 et 6433 sont en tête des voitures 8618, 8103, 8132, 8506, 8147, Louise, Chateau Roberval, Lemoyne, Radisson, Varennes, Blair Manor et Yoho Park. La gare VIA d'origine sera remplacée en octobre 1993 pour permettre l'achèvement de la place Harbour près du site de l'ancienne gare Union de la rue Mill. Archives CRHA / ACHF Exporail, FondsLinley80564



Saint John. So, Brownville Jct. crews worked the train from October 7 through April 30 while Saint John crews worked the rest of the year. Engineers and firemen worked from Brownville Jct. to McAdam while Saint John crews worked the McAdam Sub. Beginning in June 1985, Saint John tail end crews worked from the last Sunday in October through the last Sunday in April.

From January 15, 1990, the Atlantic ran tri-weekly, leaving Montreal and Halifax on Mondays, Thursdays, and Saturdays. The Canadian Atlantic abandonment decision allowed the federal government to again discontinue the Atlantic on December 16, 1994.

Perhaps, the presence of Canadian Pacific and the rejuvenated track will encourage the Federal Government to reinstate the always popular VIA Atlantic across the Short Line.

Freight Service

For decades into the 1970s, the railway operated extensive dock-side sheds in West Saint John for boxcar traffic, including a frost-free shed for transloading potatoes. In winter, Saint John was the winter port for the CPR's passenger steamship service to Europe until the mid-1960s. Freight traffic often was shipped on its Beaver class of freighters. This was particularly so until the St. Lawrence Seaway opened in 1958, and the Canadian Coast Guard began offering icebreaking services to the Port of Montreal. Grain was an important export product, and solid trains of 40-foot boxcars were a common sight until the 1970s. Two CPR operated elevators with a combined capacity of three million bushels served the grain trade: one owned by the railway and the other by the National Harbours Board. Demolition crews razed the NHB elevator sometime after March 1979 and the CPR elevator in January 2004. The CPR

À partir du 15 janvier 1990, l'Atlantic fonctionne sur une base trihebdomadaire, quittant Montréal et Halifax les lundis, jeudis et samedis. La décision de CP Rail d'abandonner le CAR a permis au gouvernement fédéral de supprimer l'Atlantic de nouveau le 16 décembre 1994.

Peut-être que la présence du Canadien Pacifique et le rajeunissement de la voie encouragera VIA à rétablir l'Atlantic toujours populaire sur la « Short Line ».

Le service marchandise

Pendant des décennies jusqu'aux années 1970, le chemin de fer exploitait de vastes hangars sur les quais à West Saint John pour la circulation des wagons couverts, y compris un hangar à l'abri du gel pour le transbordement des pommes de terre. En hiver, Saint John était le port hivernal du service de navires à vapeur du CP vers l'Europe jusqu'au milieu des années 1960. Le trafic de marchandises était souvent expédié sur des cargos de la classe Beaver. C'était particulièrement le cas jusqu'à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1958, et jusqu'à la Garde côtière canadienne commence à offrir des services de déglacement au port de Montréal. Le grain était un produit d'exportation important, et les trains-bloc de wagons couverts de 40 pieds étaient monnaie courante jusque dans les années 1970. Deux silos exploités par le CP d'une capacité combinée de trois millions de boisseaux desservaient le commerce du grain, l'un appartenant au chemin de fer et l'autre au Conseil des ports nationaux (CPN). Les équipes de démolition ont rasé l'élévateur du CPN quelque temps après mars 1979 et celui du CP en janvier 2004. Le CP a introduit un service de ferroutage sur l'itinéraire et, plus tard, un service de conteneurs nationaux et internationaux.

À l'époque de la vapeur, les trains de

CPR 2596 (Alco 7-1910) and 5137 (MLW 8-1913) head up a westbound extra freight at McAdam on October 18, 1952. CPR assigned the Pacific to Brownville Jct. at the time. The Mikado was a regular on 'the Scoot' between Brownville Jct. and Megantic in the late 1950s. Ken MacDonald

Les locomotives CP 2596 (Alco, juillet 1910) et CP 5137 (MLW, août 1913) sont à l'avant d'un train se dirigeant vers l'ouest à McAdam le 18 octobre 1952. Le CP assignait la Pacific à Brownville Junction à l'époque. La Mikado était une habituée du « The Scoot » entre Brownville Junction et Mégantic à la fin des années 1950. Ken MacDonald



Canadian Pacific 2597 and mate round a curve westbound just west of McAdam, New Brunswick in the 1950s en route to its home terminal in Brownville Jct. Ken MacDonald

La CP 2597 et sa compagne dans une courbe en direction ouest juste à l'ouest de McAdam, Nouveau-Brunswick dans les années 1950 en route vers son terminal d'attache à Brownville Junction. Ken MacDonald.



Westbound CPR P2F Mikado 5397 (MLW 10-1928) and a semi-streamlined companion take water at Cookshire, Mileage 47.4 of the Sherbrooke Sub, on February 11, 1956. Jim Shaughnessy

La CP P2f Mikado 5397 en direction ouest (MLW, octobre 1928) et sa compagne semi-carénée sont ravitaillées en eau à Cookshire, PM 47.4 de la subdivision Sherbrooke, le 11 février 1956. Jim Shaughnessy

introduced piggyback service to the route, and later, both domestic and international container service.

In the steam era, freight trains were often double headed to handle the many challenging grades, such as that leading away from the St. Francis River valley east of Lennoxville. Hosted by former Canadian Rail editor Sandy Worthen, the legendary photographer Jim Shaughnessy was one of many who created an enduring record of the closing of the steam era in the late 1950s.

Freight train crews worked their assigned subdivisions from their home terminals; for example, the Brownville seniority list looked after the Mattawamkeag and Moosehead Sub.

Major divisional points in Farnham, Mégantic, Brownville Jct. and McAdam combined local and overhead traffic. In 1965, the schedule for Train 951, the Coast Freight, called for a 10:15 p.m. departure from Lancaster just west of Bay Shore Yard in Saint John and a 9 p.m. arrival, 485 miles distant at St. Luc Yard. At this time, Train 981 ran from McAdam to St. Luc handling substantial traffic – potatoes – from the 'North End' along the Upper St John River. Trains 908 and 952 were the eastbound counterparts, although both ran to Saint John. Train 952 was commonly known as the *Seaboard Freight*.

marchandises étaient souvent à double traction pour monter les nombreuses pentes difficiles, comme celle qui sortait de la vallée de la rivière Saint-François à l'est de Lennoxville. Accueilli par l'ancien rédacteur en chef du Canadian Rail, Sandy Worthen, le photographe légendaire Jim Shaughnessy a été l'un des nombreux à avoir créé une documentation remarquable de la fin de l'ère de la vapeur à la fin des années 1950.

Les équipes des trains de marchandises remplissaient leurs fonctions sur les subdivisions qui leur étaient attribuées à partir de leurs terminaux d'origine; par exemple, la liste d'ancienneté de Brownville s'occupait de celles de Mattawamkeag et de Moosehead.

Les points de division majeurs à Farnham, Mégantic, Brownville Junction et McAdam combinaient les trafics locaux et supplémentaires. En 1965, l'horaire du train No 951, le Coast Freight, prévoyait un départ à 22 h 15 de Lancaster juste à l'ouest de la cour de triage de Bay Shore à Saint John et une arrivée à 21 h, à 781 km de distance, au triage de Saint-Luc. À ce moment-là, le train No 981 reliait McAdam à Saint-Luc et transportait un trafic important - des pommes de terre - du « North End », le long de la rivière Upper Saint John. Les trains Nos 908 et 952 étaient les homologues en direction est, même si les deux allaient à



Train 952 has just passed the Farnham Division dispatching office as it heads for Saint John on Saturday, May 16, 1966 behind RS-18 8749 and RS-10 8466. Alco built RS-2 8401 has just returned from Richford, Vermont. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 6260

Le train No 952 vient de passer le bureau de répartition de la division Farnham alors qu'il se dirige vers Saint John le samedi 16 mai 1966 derrière les RS-18 8749 et RS-10 8466. La RS-2 8401 construite par Alco vient de rentrer de Richford, dans le Vermont. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Linley 6260

The CPR relocated much of its freight operations to a new yard at Dever Road, Mileage 3, in West Saint John in the fall of 1960. In 1970 coincident with the demolition of the downtown Mill Street Union Station and completion of a cross-harbour expressway, the CPR opened a new office building on the south side of the main line featuring a passenger station and a dispatching office at Dever Road. Previously, on October 25, 1964, dispatching had been moved from Brownville Jct. and Woodstock to the CPR's Saint John Division headquarters on Germain Street in downtown Saint John. CP Rail consolidated the office from Kentville, Nova Scotia, when they moved to Dever Road on September 1, 1970.

Across the yard from the Dever Road office building, CP Rail opened a new diesel and 'One Stop' car shop in 1980. On October 16 of that year, CP Rail relocated the McAdam auxiliary equipment to Dever Road.

In 1968, for local service, CP Rail assigned six 1,000 hp MLW RS-23s to McAdam and two 660 hp MLW S-10s. Seasonally, three or more 2400 hp CLC-Train Masters moved to Bay Shore to handle transfers on the steep

Saint John. Le train No 952 était communément appelé le « Seaboard Freight ».

À l'automne 1960, le CP déménage une grande partie de ses activités de fret dans une nouvelle cour de triage à Dever Road, PM 3, à West Saint John. En 1970, alors que la station Union de la rue Mill au centre-ville est démolie et une autoroute à travers le port complétée, le CP occupe un nouvel immeuble de bureaux sur le côté sud de la ligne principale comprenant une gare de passagers et un bureau de répartition sur Dever Road. Auparavant, le 25 octobre 1964, la répartition avait été déplacée de Brownville Junction et Woodstock au quartier général de la division Saint John du CP rue Germain, au centre-ville de Saint John. Le CP Rail a regroupé le bureau de Kentville, en Nouvelle-Écosse, lorsqu'il a déménagé à Dever Road le 1er septembre 1970.

De l'autre côté de la cour de l'immeuble de bureaux de Dever Road, le CP Rail ouvre un nouvel atelier de locomotives diesel et un atelier « One Stop » pour les wagons en 1980. Le 16 octobre de la même année, le CP Rail déménage l'équipement auxiliaire de McAdam à Dever Road.

En 1968, pour le service local, le CP Rail assigne six



In February 1979, homebuilt van 434142 trails a westbound freight led by RS-18 8787 as it passes Mileage 45.2 at the west end of the 110-car siding at Fredericton Jct. on the McAdam Sub. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Linley 72167

En février 1979, le fourgon de queue (Caboose) 434142 de fabrication maison suit un train de marchandises en direction ouest mené par la RS-18 8787 alors qu'il franchit le PM 45.2 à l'extrémité ouest de la voie d'évitement de 110 wagons à Fredericton Junction, dans la subdivision McAdam. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Linley 72167

grades departing the Port and beyond Bay Shore to Lancaster and Dever Road. The units assigned to McAdam were transferred to Saint John when the new shop opened. Also, CP Rail assigned four RS-23s to Sherbrooke for local service, including the Quebec Central. In Brownville Jct., Alco S-2 7097 was assigned for decades as were three 1,500 hp RS-2s, although two worked in Vermont, and the other handled the Brownville Jct.-Mégantic tri-weekly mixed train, 'The Scoot,' and later the wayfreight.

At the piers in West Saint John, the Rodney Container Terminal grew to occupy a 31-acre site capable of processing up to 150,000 twenty-foot container equivalents annually. Since 2017, Dubai based DP World, which has a strong presence on Canada's West Coast in Nanaimo, Prince Rupert, and Vancouver has operated the Rodney Terminal. During the Iron Roads era, double stack container cars entered service on the Short Line.

Most recently, CMQ operated Trains 1 and 2 four times weekly from Farnham to Brownville Jct., usually led by a trio of ex Canadian Pacific SD40-2F 'Red Barns.' CMQ traffic destined from and to Montreal interchanged with CP at the Iberville Siding, Mileage 17.3 of the Adirondack Sub. A CMQ local assignment from Farnham met and exchanged traffic with a CP local assignment from St. Luc at Iberville.

In August 2020, Canadian Pacific began offering double stack intermodal service from Montreal to Saint John using their motive power as far as Brownville Jct. Trains 250 and 251 operate between St. Luc and Saint John. The first Train 251 originated in Brownville Jct. on August 11, 2020, with containers forwarded on NB Southern from Hapag-Lloyd's Detroit Express call on Saint John. The first eastbound container train left Montreal on August 7, 2020. A 12-day longshoremen's strike in Montreal, which concluded on August 23, 2020, buoyed the introduction of double stack trains.

On December 2, 2020. Canadian Pacific learned that Hapag-Lloyd would begin regular weekly service to the Port of Saint John, New Brunswick, in 2021. Port Saint John has lacked regular transatlantic containership service. But its container terminal is undergoing an expansion and with the return of direct Canadian Pacific service, things are looking bright. CP CEO Keith Creel said he would be disappointed if the port doesn't land a second ship per week by the end of 2021.

The second weekly call could come from Hapag-Lloyd or a second steamship line. CP, port officials, and terminal operator DP World are in discussions with other shipping lines as work continues on a multiyear project to boost the container terminal's capacity.

This summer Hapag-Lloyd diverted ships to Saint John during a dockworkers' strike at the Port of Montreal, enabling CP to run its first intermodal trains east of Montreal in more than two decades.

MLW RS-23 de 1 000 HP à McAdam et deux MLW S-10 de 660 HP. De façon saisonnière, trois ou plus CLC-Train Master (FM H-24-66) de 2 400 HP sont déplacées vers Bay Shore pour gérer les transferts sur les pentes raides au départ du port et au-delà de Bay Shore vers Lancaster et Dever Road. Les unités affectées à McAdam sont transférées à Saint John lors de l'ouverture du nouvel atelier. De plus, le CP Rail assigne quatre RS-23 à Sherbrooke pour le service local, y compris le Quebec Central. À Brownville Junction, l'Alco S-2 7097 y est affectée pendant des décennies, tout comme trois RS-2 de 1500 HP, bien que deux travaillent dans le Vermont, et l'autre s'occupe du train mixte trihebdomadaire Brownville Junction-Mégantic, « The Scoot », et plus tard le train de ramassage.

Aux quais de West Saint John, le terminal à conteneurs de Rodney est agrandi pour occuper un site de 12,5 hectares capable de traiter jusqu'à 150 000 EVP par année. Depuis 2017, DP World, basée à Dubaï, qui a une forte présence sur la côte ouest du Canada à Nanaimo, Prince Rupert et Vancouver, exploite le terminal Rodney. À l'époque de Iron Roads, des wagons porte-conteneurs sur deux niveaux sont entrés en service sur la « Short Line ».

Plus récemment, le CM & Q exploite les trains 1 et 2 quatre fois par semaine de Farnham à Brownville Junction, habituellement dirigés par un trio d'anciennes « Red Barns » SD40-2F du Canadien Pacifique. Le trafic CM & Q à destination et en provenance de Montréal échange avec le CP sur la voie d'évitement d'Iberville, au PM 17.3 de la subdivision Adirondack. Une affectation locale du CM & Q de Farnham se rencontre et échange du trafic avec une affectation locale du CP de Saint-Luc à Iberville.

En août 2020, le Canadien Pacifique commence à offrir un service intermodal à chargement de conteneurs sur deux niveaux de Montréal à Saint John en utilisant ses locomotives jusqu'à Brownville Junction. Les trains Nos 250 et 251 circulent entre Saint-Luc et Saint John. Le premier train No 251 part de Brownville Junction le 11 août 2020, avec des conteneurs acheminés sur le NBSR à partir du Detroit Express de Hapag-Lloyd amarré à Saint John. Le premier train de conteneurs en direction est quitte Montréal le 7 août 2020. Une grève de 12 jours des débardeurs à Montréal, qui s'est terminée le 23 août 2020, a encouragé l'introduction des trains de conteneurs sur deux niveaux.

Le 2 décembre 2020 le Canadien Pacifique apprend que Hapag-Lloyd commencerait son service hebdomadaire régulier vers le port de Saint John, au Nouveau-Brunswick, en 2021. Le port de Saint John n'a pas eu de service régulier de porte-conteneurs transatlantique. Toutefois, son terminal à conteneurs connaît une expansion et avec le retour du service direct du Canadien Pacifique, les choses s'annoncent prometteuses. Le PDG du CP, Keith Creel, déclare qu'il sera déçu si le port

The inaugural intermodal run of Canadian Pacific's Train 250 is heading east toward Brownville Jct. as seen at Bury, Quebec, Mileage 38.3 of the Megantic Sub on Friday, August 7, 2020. Frank Jolin

Le premier voyage du train intermodal No 250 du Canadien Pacifique se dirige vers l'est en direction de Brownville Junction tel que vu à Bury, Québec, au PM 38.3 de la subdivision Mégantic, le vendredi 7 août 2020. Frank Jolin



CP Train F95 is returning from Iberville, Quebec as it crosses the St. Lawrence River with a solid train of containers from Saint John, New Brunswick on Tuesday, August 18, 2020. Michael Berry

Le train du CP F95 revient d'Iberville, au Québec, alors qu'il traverse le fleuve Saint-Laurent avec un train-bloc de conteneurs, en provenance de Saint John au Nouveau-Brunswick, le mardi 18 août 2020. Michael Berry

CP will begin regular service linking Saint John with Montreal, Toronto, Detroit, and Chicago when Hapag-Lloyd ships begin regular service to the port. Creel stated, "Having Hapag-Lloyd call the Port of Saint John regularly is the first step in the port becoming a world-class gateway. Through the Port of Saint John, CP enjoys about a 200-mile advantage over our competition into Montréal, Toronto, and Chicago. This East Coast advantage bodes well for businesses in Atlantic Canada, customers across our network, and for the broader supply chain. We are only just starting to unlock the potential that exists at the Port of Saint John."

The author kindly acknowledges Michael Berry, Bob Boudreau, Bruce Chapman, Ray Farand, Ken Goslett, Frank Jolin, Don Marson, Danny McCracken, Marilyn Linley, David Morris, George Pitarys, Stan Smaill and Sean Robitaille in preparing this article.

ne recevait pas un deuxième navire par semaine d'ici la fin de 2021.

La deuxième visite hebdomadaire pourrait provenir de Hapag-Lloyd ou d'un deuxième transporteur maritime. Le CP, les responsables du port et l'opérateur du terminal DP World sont en pourparlers avec d'autres compagnies maritimes alors que les travaux se poursuivent sur un projet pluriannuel visant à accroître la capacité du terminal à conteneurs.

En été 2020, Hapag-Lloyd a dérivé des navires vers Saint John lors d'une grève des dockers au port de Montréal, ce qui a permis au CP d'exploiter ses premiers trains intermodaux à l'est de Montréal depuis plus de deux décennies.

Le CP commencera un service régulier reliant Saint John à Montréal, Toronto, Detroit et Chicago lorsque les navires de la Hapag-Lloyd commenceront leur service régulier vers le port. Creel a déclaré: « Le fait que Hapag-Lloyd visite régulièrement le port de Saint John est la première étape pour que le port devienne une porte d'entrée de classe mondiale. Grâce au port de Saint John, le CP bénéficie d'un avantage d'environ 320 km sur nos concurrents à Montréal, Toronto et Chicago. Cet avantage de la côte Est est de bon augure pour les entreprises du Canada Atlantique, pour les clients de notre réseau et pour l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Nous commençons tout juste à libérer le potentiel qui existe au port de Saint John ».

L'auteur remercie chaleureusement Michael Berry, Bob Boudreau, Bruce Chapman, Ray Farand, Ken Goslett, Frank Jolin, Don Marson, Danny McCracken, Marilyn Linley, David Morris, George Pitarys, Stan Smaill et Sean Robitaille pour la préparation de cet article.

One More River to Cross

Une rivière de plus à traverser

By / *Par* Tom W. Parkin

French Version / *Version française* : Jean-Maurice Boissard

*Down her wild mountains and canyons she flew
Canadian Northwest to the oceans so blue
Roll on Columbia, roll on.¹*

*Descendant de ses montagnes et canyons sauvages, elle dévale
Du Nord-ouest canadien aux océans si bleus
Coule Columbia, coule.¹*

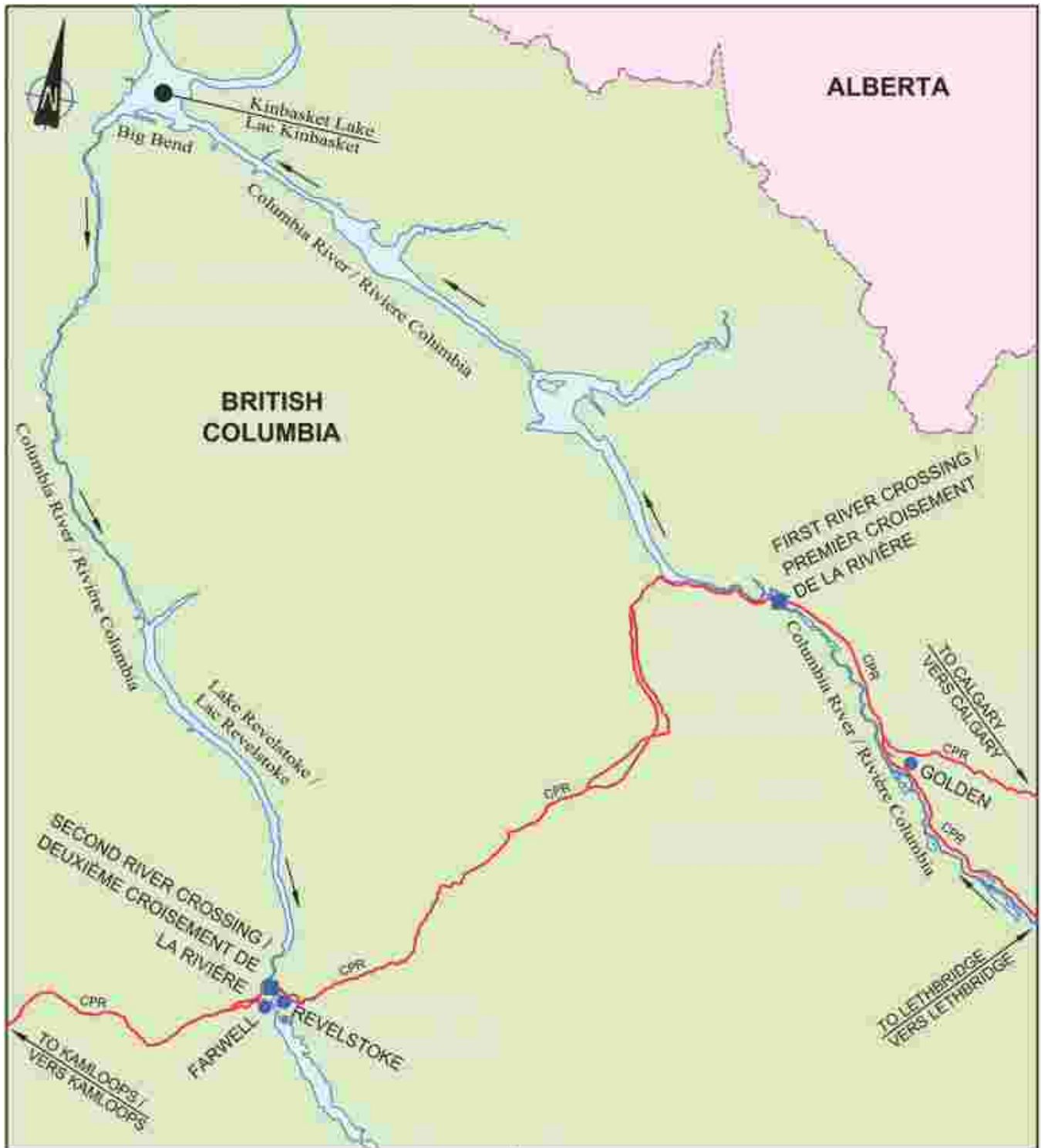


CP5468 (now displayed in the Revelstoke Railway Museum) leads CP2860 (now at the Railway Museum of British Columbia in Squamish) with an eastbound passenger train over the Columbia River. Note the unusual gauntlet (double-laid) track which allowed opposing traffic to cross the bridge alternately without having to throw a switch at either end. Double track resumed on either side of the bridge for expedient passage. This was the first railway painting created by the emergent artist Max Jacquiard, reproduced with permission

La CP 5468 (maintenant exposée au musée du Chemin de fer à Revelstoke) précède la CP 2860 (maintenant au musée du Chemin de fer de la Colombie-Britannique à Squamish) avec un train de voyageurs en direction est au-dessus de la rivière Columbia. Notez la voie inhabituelle à gantelet (double pose de rails) qui permettait à la circulation opposée de traverser le pont alternativement sans avoir à bouger un aiguillage à chaque extrémité. La double voie reprend de part et d'autre du pont pour un passage rapide. C'est la première peinture ferroviaire de l'artiste émergent Max Jacquiard, reproduction autorisée

¹ Guthrie, Woody. "Roll On Columbia." Columbia River Collection, T.R.O. Inc., 1941.

¹ Guthrie, Woody, « Roll On Columbia », Columbia River Collection, T.R.O. Inc., 1941.



LEGEND / LEGENDE	
	Canadian Pacific main line. (2021) / Voie principale du Canadienne Pacifique. (2021)
	Provincial Boundary / Frontière provinciale.
	River crossing / Croisement de la rivière.
	Cities / Villes

**MAP OF THE CANADIAN PACIFIC RAILWAY
CROSSINGS OF THE COLUMBIA RIVER
CARTE DES CROISEMENTS DU CHEMIN DE FER
CANADIEN PACIFIQUE DE LA RIVIERE COLUMBIA**

©2021 C.R.H.A. Canadian Rail.
Map illustration by James Taylor. This is not an official map.
Illustration de carte par James Taylor. Ce n'est pas une carte officielle.

The many First Nations which had travelled its course from time immemorial first recognized the river, and they had diverse names for it. 'Ouragon' has been suggested; now a place we call Oregon. Explorer Bruno de Heceta discovered the river's mouth in 1775, and charted it as 'Rio de San Roque.' The Spanish subsequently lost their claim to the new land, so when Captain Robert Gray of Boston came he named it after his ship Columbia, which entered the mouth of the river in May 1792. That name stuck, but it was good ol' Hudson Bay Company explorer David Thompson who first understood it comprehensively, mapping it in 1811 from its source at the foot of the Rockies to its mouth on the Washington - Oregon border.

Additional European names were applied along his route, particularly to river features of primary interest to those travelling by water. One being on the 51st parallel, which happens to cross the Columbia River in two locations, delineating the famous 'Big Bend,' a 180-degree curve which reverses the river direction between Golden and my hometown of Revelstoke. The 'Stoke is located on the western side of that bend beside a backwater called 'The Eddy.' Here was good camping for passing fur brigades. CPR surveyor Walter Moberly even found a tree blaze left there by Thompson 54 years earlier.

Moberly was among later mapmakers adding additional European names (e.g. Eagle Pass) to the BC landscape because he was criss-crossing that territory, often on foot, in an effort to locate accessible routes which ran perpendicular to the rivers. That's because the geography of southern British Columbia runs primarily north-south, thus making it easy for Americans still holding Manifest Destiny beliefs to access Canadian resources by transportation routes which ran up valleys crossing the 49th parallel. They had already done so in a gold rush up the Big Bend in the mid-1860s. Sir John A. Macdonald's resolve was to prevent that from happening again with a railway which sawed cross-cut through mountain chains, east to west.

In the winter of 1884, the CPR's end-of-steel camp was at Beaver (later called Beavermouth), near the confluence of the Beaver River (hence the name) with the Columbia. Over on the eastern part of the Big Bend, track layers descending from the Rockies bridged the river at a place they named 'First Crossing.' Ahead of them, in the Selkirk Mountains, crews laboured in deep snow, using a tote road when they could, to clear right of way, to transport supplies, mill lumber for crossties and bridge timbers, etc. It was October 1885 before they staggered out of the Illecillewaet Valley's "green dark forest too silent to be real,"² with 26 miles still to go. That was because

Les nombreuses Premières Nations qui avaient parcouru le cours de la rivière depuis des temps immémoriaux l'ont d'abord exploré et lui ont donné divers noms. « Ouragon » avait été suggéré; maintenant c'est un endroit que nous appelons Oregon. L'explorateur Bruno de Heceta a découvert son embouchure en 1775 et l'a désignée sous le nom de « Rio de San Roque ». Les Espagnols ont par la suite perdu leur droit à cette nouvelle terre, alors quand le capitaine Robert Gray de Boston est entré dans l'embouchure de la rivière en mai 1792, il l'a nommée d'après son navire Columbia. Ce nom est resté, mais c'est le bon vieil explorateur de la Compagnie de la Baie d'Hudson, David Thompson qui l'a découverte le premier de manière exhaustive et l'a cartographiée en 1811 depuis sa source au pied des Rocheuses jusqu'à son embouchure à la frontière entre les États de Washington et de l'Oregon.

Des noms européens supplémentaires ont été donnés le long de son itinéraire, liés en particulier aux caractéristiques fluviales d'un intérêt primordial pour ceux qui voyagent sur l'eau. L'un se trouve sur le 51e parallèle, qui traverse la Columbia à deux endroits, délimitant le célèbre « Big Bend », une courbe à 180 degrés qui inverse la direction de la rivière entre Golden et ma ville natale de Revelstoke. Le « Stoke » est situé du côté ouest de ce virage à côté d'un marigot appelé « The Eddy ». C'était un bon camping pour les trappeurs de passage. L'arpenteur du Canadien Pacifique, Walter Moberly, a même découvert une bûche calcinée laissée par Thompson 54 ans plus tôt.

Moberly a été parmi les cartographes ultérieurs à ajouter des noms européens supplémentaires (par exemple, Eagle Pass) au paysage de la Colombie-Britannique, car il sillonnait ce territoire, souvent à pied, dans le but de localiser des routes accessibles perpendiculaires aux rivières. C'est parce que la géographie du sud de la Colombie-Britannique s'oriente principalement du nord au sud, ce qui, pour les Américains croyant toujours à la « Destinée manifeste », facilite l'accès aux ressources canadiennes par les voies de transport qui traversaient le 49e parallèle en remontant les vallées. Ils l'avaient déjà fait lors de la ruée vers l'or dans le Big Bend au milieu des années 1860. La résolution de sir John A. Macdonald était d'empêcher que cela se reproduise avec un chemin de fer qui coupait en travers des chaînes de montagnes, d'est en ouest.

À l'hiver de 1884, le camp de l'extrémité de la voie du CP se trouvait à Beaver (plus tard appelé Beavermouth), près du confluent de la rivière Beaver (d'où le nom) avec la Columbia. Sur la partie est du Big Bend, les poseurs de voie descendant des Rocheuses ont ponté la rivière à un endroit qu'ils ont nommé « First Crossing ». Devant eux, dans les montagnes Selkirk, les équipes travaillaient dans la neige

² Lightfoot, Gordon. "Canadian Railroad Trilogy." *The Way I Feel*, United Artists, 1967.

² Lightfoot, Gordon, « Canadian Railroad Trilogy », *The Way I feel*, United Artists, 1967.

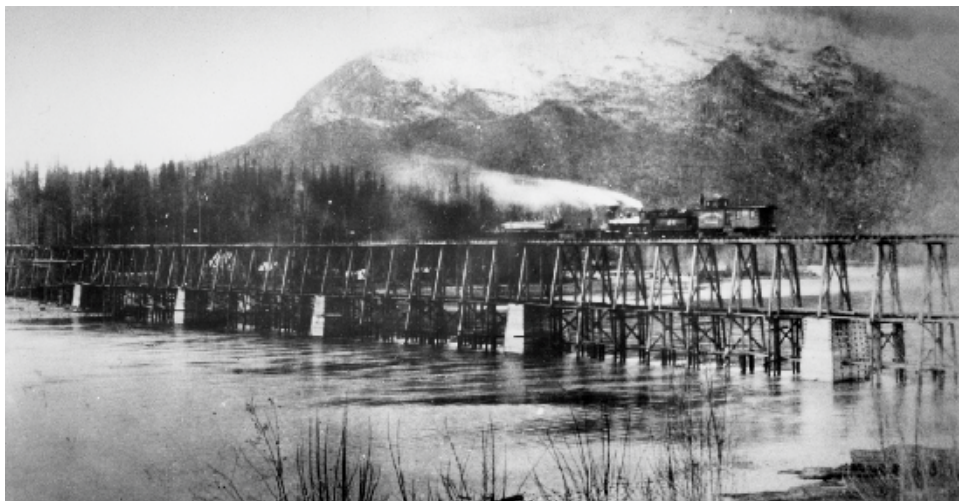
crews on the western portion, being built by American contractor Andrew Onderdonk, ran out of rail the week before and had been laid off. Their end of track stubbed out in Eagle Pass, midway through the Monashee Mountains.

Advance crews from the east were ready, though. The Illecillewaet (supposedly a First Nations word for 'swift water') here disgorges into the Columbia, flowing its southerly course to the USA. At a suitable spot near The Eddy, aligned with Eagle Pass, gangs had prepared a 'Second Crossing.' Interestingly, this site was already served by a private toll bridge built by contractor Gustavus B Wright. A photograph of it exists. It was designed for freight wagons, so for a time must have served CPR crews forwarding supplies to advance parties. Wright also had a sawmill on the river, so might also have been involved in contract cutting of ties and bridge timbers.

In their rush, crews working for CPR's engineer James Ross put in a trestle which surely gave locomotive engineers knees as wobbly as the structure appears in this photo taken by 'Professor' Oliver B Buell, hired by the CPR out of Montréal.



CRHA / Exporail Archives, Oliver Buell, Fonds Canadian Pacific Railway Limited
Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Canadien Pacifique



Closer view of the first bridge over the 'Second Crossing' at Revelstoke in 1886. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Railway Limited, Heckman Album 9

Une vue rapprochée du premier pont au-dessus du « Second Crossing » à Revelstoke, en 1886. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Canadien Pacifique, album Heckman 9

épaisse, empruntant une route charretière quand elles le pouvaient, pour dégager l'emprise, transporter des fournitures, scier du bois pour les traverses et les poutres de pont, etc. Elles étaient dans cette « forêt verte et sombre trop silencieuse pour être réelle »² de la vallée d'Illecillewaet, en octobre 1885 avant qu'elles ne puissent sortir, avec encore 42 km à parcourir. C'était parce que les équipes de la partie ouest, conduites par l'entrepreneur américain Andrew Onderdonk, avaient manqué de rails une semaine précédente et avaient été licenciées. La fin de la voie s'était lamentablement arrêtée à Eagle Pass, à mi-chemin des montagnes Monashee.

Les équipes avancées de l'est étaient prêtes, cependant. L'Illecillewaet (soi-disant un mot des Premières Nations pour « eau rapide ») se déverse ici dans la Columbia, coulant vers le sud jusqu'aux États-Unis. À un endroit approprié près de « The Eddy », aligné avec Eagle Pass, des groupes avaient préparé un « Second Crossing ». Fait intéressant, ce site était déjà desservi par un pont à péage privé construit par l'entrepreneur Gustavus B. Wright. Une photographie de celui-ci existe. Ce pont a été conçu pour les

chariots de fret, donc pendant un certain temps, il a dû servir aux équipes du CP pour acheminer des fournitures aux chantiers avancés. Wright possédait également une scierie sur la rivière et aurait donc pu être impliqué dans la coupe à forfait de traverses et de bois de charpente pour les ponts.

Dans leur hâte, les équipes travaillant pour l'ingénieur du CP, James Ross, ont érigé un pont à chevalets qui devait trembler comme les genoux des chauffeurs de locomotive qui le franchissaient et dont la structure apparaît sur cette photo prise par le « professeur » Oliver B. Buell, embauché par le CP à Montréal.

A more permanent bridge was obviously necessary, but expediency was the priority—first complete the line as a whole. This last big trestle was simply to get trains across to the final section being fast-tracked toward the last spike at Craigellachie. Completion of construction was critical to the company's and possibly even the country's, financial survival.

On March 4, 1885, project manager Ross reported his recent inspection to general manager William C Van Horne back in Montréal: "The West Crossing cribs are completed and filled with stone and I have a mill on the ground which will be going in a very short time . . ." ³ His optimism was evidently based on excellent forethought, in that the low water of the previous winter was prime time to work on ice over the river to set the cribs (open timber frameworks) which supported the bridge spans. Out of water, cribs could be easily situated and stabilized with lower effort and risk.

It's difficult to know whether his initial trestle was part of the original plan or an expediency because bridge crews were back in the Selkirks, re-building lost work. Soon after his letter, Ross's plans were sent awry by the 30 feet of snow which had fallen that winter in the Selkirks, an unexpected amount of timbering required to descend the headwall of the Illecillewaet, and then an awful summer of rain, washouts, and mudslides.

Without track to bring men and materiel to this forward site, how did Ross nevertheless manage to construct the bridge at Second Crossing? His idea was to build a steamboat named *Kootenai* upriver from Washington State. That vessel may also have been involved in driving the multitude of mid-stream piles for the bridge, and is known to have first arrived on May 1, 1885. ⁴ The photograph shows the river at high water, so post-dates the paddle-wheeler's arrival because the steamboat could not have progressed past the trestle to the camera position.

The CPR trestle shows two levels; the lower for a road, and the upper for tracks. Wright's bridge doesn't appear, it was purchased and demolished for the new CPR superstructure to be built. Readers should note that roadway bridges have had a long parallel history to those discussed in this article, but are otherwise off-topic.

By 1885, a townsite had been established on the east bank of the river, at a spot chosen by surveyor and speculator Arthur S Farwell. He had foreknowledge of the right of way, and pre-empted land that the CPR was obliged

Un pont plus permanent serait évidemment nécessaire, mais l'opportunité était la priorité : d'abord terminer la ligne dans son ensemble. Ce dernier grand pont à chevalets était simplement destiné à faire traverser la dernière section rapidement aux trains vers le dernier crampon à Craigellachie. L'achèvement de la construction était essentiel à la survie financière de l'entreprise et peut-être même du pays.

Le 4 mars 1885, le directeur de projet Ross rapporte sa récente inspection au directeur général William C. Van Horne de retour à Montréal : « Les caissons de West Crossing sont terminés et remplis de pierre et j'ai une scierie sur le terrain qui va opérer dans un temps très court. . . » ³ Son optimisme reposait évidemment sur une excellente prévoyance, en ce sens que l'étiage de l'hiver précédent était le moment idéal pour travailler sur la glace au-dessus de la rivière afin de mettre en place les caissons (structures en bois ouvertes) qui soutenaient les travées du pont. Hors de l'eau, les caissons peuvent être facilement placés et stabilisés avec moins d'effort et de risque.

Il est difficile de savoir si son pont à chevalets au départ faisait partie du plan initial ou d'une opportunité parce que les équipes de pont étaient de retour dans les Selkirks, reconstruisant le travail perdu. Peu de temps après la lettre de Ross, ses plans tombèrent à l'eau à cause des 9 m de neige qui étaient tombés cet hiver dans les Selkirks, une quantité inattendue de bois nécessaire pour descendre le mur de tête de l'Illecillewaet, puis un été terrible de pluie, d'inondations et de coulées de boue.

Sans voie pour amener hommes et matériel sur ce site avancé, comment Ross a-t-il néanmoins réussi à construire le pont du « Second Crossing » ? Son idée était de construire un bateau à vapeur nommé *Kootenai* en amont de l'État de Washington. Ce navire peut également avoir été impliqué dans la pose de la multitude de piliers à mi-parcours pour le pont et est connu pour être d'abord arrivé le 1er mai 1885. ⁴ La photographie montre la rivière avec un niveau haut, donc postdate l'arrivée du bateau à aubes parce que le bateau à vapeur n'aurait pas pu passer le pont jusqu'à la position de la caméra.

Le pont à chevalets du CP présente deux niveaux : l'inférieur pour une route et le supérieur pour les rails. Le pont de Wright n'apparaît pas, il a été acheté et démolé pour la construction de la nouvelle superstructure du CP. Les lecteurs doivent noter que les ponts routiers ont une longue histoire parallèle à ceux discutés dans cet article, mais sont à ce propos, hors sujet.

³ Lavallée, Omer, *Van Horne's Road*, revised edition. (Markham, 2007), page 210.

⁴ Nobbs, Ruby M., *Revelstoke: History and Heritage*. (Revelstoke, 1998), page 32.

³ Lavallée, Omer, *Van Horne's Road, édition révisée* (Markham 2007), p.210.

⁴ Noobs, Ruby M., *Revelstoke: History and Heritage* (Revelstoke, 1998), p.32.

to cross and purchase from him. He calculated the railway would also build a divisional point on his large acreage, which was ideally situated for the purpose. Farwell promoted his emergent village as a “meeting point of Canadian and American commercial highways.” Not an incorrect belief, but unfortunately it varied from the gospel ('good news') accorded by Cornelius Van Horne.

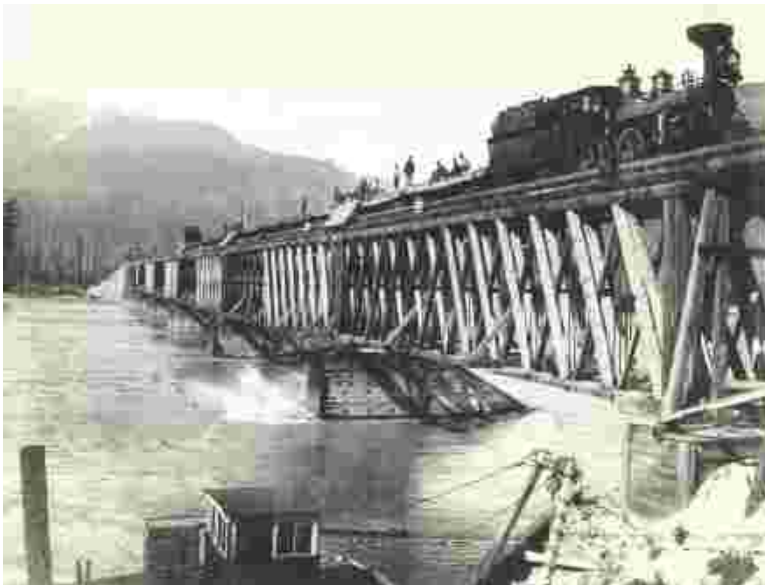
Wishing to ensure his own fame, Farwell named his community after himself and waited for money to roll in. Not a chance. Not from the penurious Canadian Pacific. The company organized its own townsite a few miles away, and in spring of 1886 successfully petitioned that the local Post Office be relocated and renamed as Revelstoke because the existing name 'amounted to nothing at all.'⁵ In fact, company employees carefully didn't refer to it by name because that was anathema. After protracted litigation, today Farwell exists only as an old neighbourhood in the expanding City of Revelstoke.

Revelstoke's current boom is based on recreational development. A famed ski hill now lies on the slopes of Mount Mackenzie on the skyline of the trestle photo above. That summit was named for Alexander Mackenzie, Canada's second Prime Minister, in 1887. Ironically, he was no fan of the CPR, so he must forevermore overlook the success of his political competitor's, Sir John A's, pet project.

En 1885, un lotissement urbain avait été établi définitivement sur la rive est de la rivière, à un endroit choisi par l'arpenteur et spéculateur Arthur S. Farwell. Il connaissait à l'avance le droit de passage et préemptait les terres que le CP était obligé de traverser et de lui acheter. Il a calculé que le chemin de fer construirait également un point divisionnaire sur sa grande superficie, qui était idéalement située à cette fin. Farwell a fait la promotion de son village émergent comme « point de rencontre des voies commerciales canadiennes et américaines ». Ce n'est pas une croyance incorrecte, mais malheureusement, cela divergeait de l'évangile (« bonne nouvelle ») selon Cornelius Van Horne.

Souhaitant assurer sa propre renommée, Farwell a donné son nom à sa communauté et a attendu que l'argent arrive. Pas de chance. Rien de l'indigent Canadien Pacifique. La société a organisé son propre lotissement urbain à quelques kilomètres de là et, au printemps de 1886, elle a demandé avec succès que le bureau de poste local soit déplacé et rebaptisé Revelstoke parce que le nom existant « ne représentait rien du tout »⁵. En fait, les employés de l'entreprise n'y ont pas fait référence par le nom, car c'était un anathème. Après de longs litiges, Farwell n'existe aujourd'hui qu'en tant qu'ancien quartier de la ville en expansion de Revelstoke.

Labourers on this work train are dropping rock to reinforce the wood piers on the downstream edge. The photographer has timed his shutter to a moment of dramatic splash. Again, the river is high, so there may be concerns about erosion of the bed beneath the piers supporting the structure. Any subsidence would soon be evident in track level and alignment. Ramps are in place to cast falling stone away from the timbers, thus avoiding further damage. Stave barrels are positioned for fire prevention, and would have been topped up by maintenance of way services. This bridge design does not allow for vessel passage beneath the lower chord - probably not even little Despatch in the foreground. This photo was made in 1890. Trueman & Caple, British Columbia Archives B-00553



Les ouvriers de ce train de travaux larguent des pierres pour renforcer les piliers en bois sur le bord en aval. Le photographe a déclenché son obturateur pour ce moment d'éclaboussure impressionnant. Encore une fois, la rivière est haute, il peut donc y avoir des inquiétudes concernant l'érosion du lit sous les piliers soutenant la structure. Tout affaissement serait bientôt évident dans le niveau et l'alignement de la voie. Des rampes sont en place pour éloigner les pierres tombantes du bois des piles, évitant ainsi d'autres dommages. Des tonneaux sont positionnés pour la prévention des incendies et auraient été remplis par les services d'entretien des voies. Cette conception de pont ne permet pas le passage des navires sous le tablier, probablement même pas le petit Despatch au premier plan. Cette photo a été prise en 1890. Trueman & Caple, Archives de la Colombie-Britannique B-00553

⁵ Revelstoke: CP Canada 150 train, 29 July 2017, <https://www.cpr.ca/en/community/canada-150/revelstoke>

⁵ Revelstoke: CP Canada 150 train, 29 July 2017, <http://www.cpr.ca/en/community/canada-150/revelstoke>

The first train to cross the Columbia was on October 17, 1885, just 21 days before the last spike was driven at Craigellachie. The line through the mountains was not kept open that winter due to the CPR's inability to cope with the prodigious snowfalls.

Replacement of the Revelstoke trestle with a more substantial structure was another heavy expenditure which the CPR had to incur to make the line suitable for regular operation. Work must have proceeded that winter because a second structure, also photographed by Buell,⁶ was taken from the same position the following year which is estimated to be in 1890.

Le boom actuel de Revelstoke est basé sur le développement récréatif. Une célèbre station de ski se trouve maintenant sur les pentes du mont Mackenzie sur la ligne d'horizon de la photo du pont à chevalets ci-dessous. Ce sommet a été nommé en l'honneur d'Alexander Mackenzie, le deuxième premier ministre du Canada, en 1887. Ironiquement, il n'était pas un fan du CP, il doit donc ignorer à jamais le succès du projet favori de son concurrent politique, Sir John A.

Le premier train traverse la Columbia le 17 octobre 1885, juste 21 jours avant que le dernier crampon ne soit enfoncé à Craigellachie. La ligne à travers les montagnes n'a pas été maintenue ouverte cet hiver-là en raison de l'incapacité du CP à faire face aux impressionnantes chutes de neige.



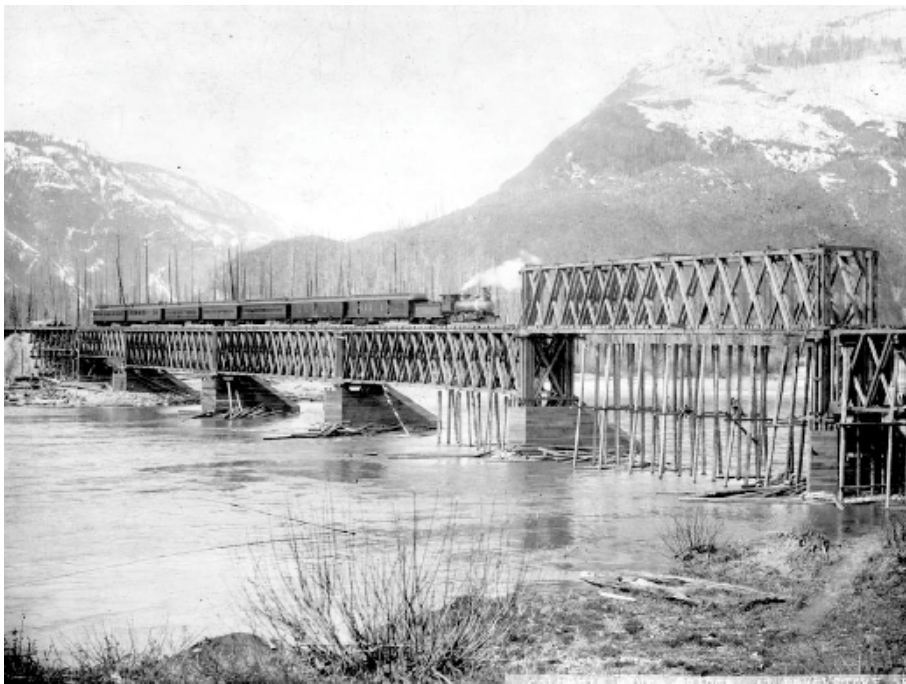
Above, the river channel is completely filled by the spring freshet. The Eddy (today 'Big Eddy' refers to a neighbourhood in the vicinity) is distinctive, as is distant smoke from the CPR shops. The river flows left to right, with the Illecillewaet Valley behind the ridge sloping from the left. On the bridge, the second span from the far embankment shows as superior in elevation, a change from the previous photo. CPR Bridge records indicate this improvement was made in 1896, along with trestle infilling on the approaches. Photographer unknown June 28, 1897. British Columbia Archives B-07228

Ci-dessus, le lit de la rivière est complètement comblé par la crue printanière. « The Eddy » (aujourd'hui « Big Eddy » fait référence à un quartier à proximité) apparaît clairement, tout comme au loin la fumée des ateliers du CP. La rivière coule de gauche à droite, avec la vallée d'Illecillewaet derrière la crête en pente de gauche. Sur le pont, la deuxième travée du remblai éloigné montre une élévation supérieure, un changement par rapport à la photo précédente. Selon la meilleure estimation, cette modification a été apportée au début des années 1890. Photographe inconnu, 28 juin 1897. Archives de la Colombie-Britannique B-07228

⁶ Glenbow Archives, Calgary, AB #NA-4140-58.

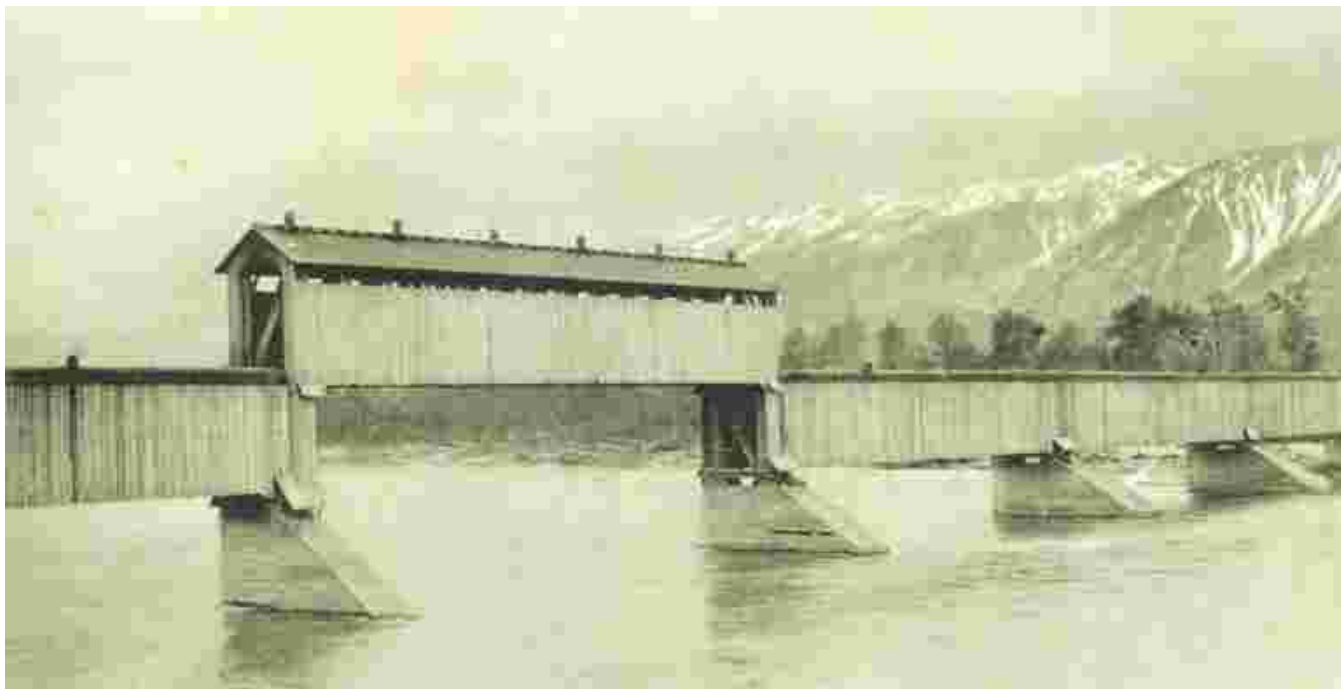
The second 'Second Crossing' bridge, with the newly elevated through truss, was photographed on July 28, 1899 when Heckman made this photo for the Canadian Pacific Railway. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Railway Limited ATT01143

Le deuxième pont du « Second Crossing », avec la nouvelle section surélevée, a été photographié entre 1898 et 1907 lorsque Heckman a réalisé cette photo pour le chemin de fer Canadien Pacifique. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Canadien Pacifique ATT01143



At first this picture looks like another knee-knocker structure; a weakened bridge supported by props. But would a respectable railway really run its crack Atlantic Express over such a risk? The month is November (which I can verify, having grown up in Revelstoke), and again low water has been chosen as the best time for such work. So low that loose stone dumped previously to reinforce the piers still shows in place. Three or four men cling to the timber bents under the high truss, probably disassembling cross-braces which are accumulated below. Note the uprights no longer support the lower chord of the truss; the bridge is now self-supporting, and the bents were probably there for temporary support as the whole deck truss was simply raised to become a through-truss. This change allowed steamboats to then pass beneath to the benefit of logging camps upstream in Big Bend country. Photographer unknown, BC Archives E-00333

À première vue, cette image ressemble à une autre structure chambranlante; un pont affaibli soutenu par des étais. Mais est-ce qu'un chemin de fer respectable courrait vraiment un tel risque pour son formidable Atlantic Express ? C'est le mois de novembre (ce que je peux vérifier, ayant grandi à Revelstoke), et encore une fois la période des basses eaux a été choisie comme le meilleur moment pour un tel travail. Si bas que les pierres déversées précédemment pour renforcer les piliers apparaissent toujours en place. Trois ou quatre hommes s'accrochent aux palées de la ferme supérieure, démontant probablement les croisillons qui s'accumulent en dessous. Notez que les montants ne supportent plus la membrure inférieure de la ferme; le pont est maintenant autoportant et les montants étaient probablement là pour un support temporaire, car l'ensemble de la ferme du tablier avait été simplement surélevé pour devenir une travée en treillis au-dessus du tablier. Ce changement a permis aux bateaux à vapeur de passer ensuite en dessous au profit des camps de bûcherons en amont dans le pays de « Big Bend ». Photographe inconnu, Archives de la Colombie-Britannique E-00333



Postcard printed by Canada Drug and Book Company

Carte postale imprimée par la compagnie Canada Drug and Book

At some point between 1898 and 1907, the Howe trusses were sheathed with planks, yet another temporary measure, possibly to protect the supporting timbers, now at least 15 years old. That's the approximate lifespan of structural wood so keeping it dry was the likely purpose, to extend the bridge's life in anticipation of scheduled replacement. This solution must have caused its own problem, considering the fire hazard possible from both trains and steamboats! Water barrels continue to offer primary fire protection, likely in addition to regular track-walking.

Interestingly, Van Horne had stopped construction with the permanent materials of stone and steel in the fall of 1884 to save escalating costs.⁷ The CPR was profitable by the period of this image and busily engaged in replacing wood spans with stone and steel. Outmoded trestles on either side of this crossing are known to have been replaced with granite arches as early as 1899, with masonry crews subsequently working nearby in Rogers Pass on other large projects (subject of a future article by this author). One can assume engineers estimated they could get a few more years of service out of this exposed bridge if they took the precaution of sheathing. Covered bridges were rare in British Columbia, this author knowing only of two others, both built for railways (not including Golden's current pedestrian bridge).

Le remplacement du pont à chevalets de Revelstoke par une structure plus conséquente a été une autre dépense importante que le CP a dû engager pour rendre la ligne apte à l'exploitation régulière. Les travaux ont dû se poursuivre cet hiver-là, car une deuxième structure, également photographiée par Buell⁶, a été prise à partir de la même position l'année suivante, ce qui est estimé à 1890.

Entre 1898 et 1907, les fermes Howe ont été recouvertes de planches, encore une autre mesure temporaire, peut-être pour protéger les poutres de support, maintenant âgées d'au moins 15 ans. C'est la durée de vie approximative du bois de charpente, donc le but probable était de le garder au sec, pour prolonger la durée de vie du pont en prévision du remplacement prévu. Cette solution a dû poser son propre problème, compte tenu du risque d'incendie possible des trains et des bateaux à vapeur! Les tonneaux d'eau continuent d'offrir une première protection contre les incendies, probablement en plus d'une surveillance à pied régulière des voies.

Fait intéressant, Van Horne avait arrêté la construction avec des matériaux permanents de pierre et d'acier à l'automne 1884 pour économiser les coûts croissants.⁷ Le CP était rentable à l'époque de cette image

⁷ Berton, Pierre. *The Great Railway Illustrated*, (Toronto, 1972), page 271.

⁶ *Archives Glenbow Archives, Calgary, AB #NA-4140-58.*

⁷ Berton, Pierre, *The Great Railway Illustrated* (Toronto, 1972), p.271.

Photographer unknown, BC Archives B-06371

*Photographe inconnu.
Archives de la Colombie-Britannique B-06371*



A 2-10-0 Decapod and a 4-6-4 Royal Hudson pull an eastbound train across the Columbia River, shortly to enter the Revelstoke yard limit. This 1907 bridge will serve several more decades before being replaced by an entirely new structure in 1968. The distinctive summit behind is Mount Begbie, 2,733 meters (8,967 feet), a landmark in BC's Monashee Range. It was first climbed in 1907 by four mountaineers led by one of the CPR's famed Swiss guides. Max Jacquiard, with permission

Une décapode 2-10-0 et une Royal Hudson 4-6-4 tirent un train en direction est à travers la rivière Columbia, pour entrer sous peu dans la limite de la cour de Revelstoke. Ce pont de 1907 servira encore plusieurs décennies avant d'être remplacé par une structure entièrement nouvelle en 1968. Le sommet nettement visible en arrière-plan est le mont Begbie, 2 733 mètres, un point de repère dans la chaîne de montagnes Monashee en Colombie-Britannique. Il a été gravi pour la première fois en 1907 par quatre alpinistes dirigés par l'un des célèbres guides suisses du CP. Max Jacquiard, reproduction autorisée

In 1907 the CPR again spanned the Columbia, this time with a steel structure, which duplicated its neighbour's deck and through-truss design. *SS Revelstoke* crossed under it as late as 1915. The earlier wooden structure was removed after the realignment. Even before then, the CPR dominated area transportation; its Arrowhead branchline and its lake steamships were serving the whole of the Arrow Lake (Columbia) system.

By now concrete was the preferred material for piers and abutments. This bridge was early among those utilizing this new-fangled product. The slow craft of the stonemason was in decline. This steel remained in place until 1968, when I watched its replacement with a structure designed for even heavier trains.

et s'employait activement à remplacer les travées de bois par de la pierre et de l'acier. On sait que les ponts à chevalets démodés de chaque côté de ce passage ont été remplacés par des piliers de granit dès 1899, des équipes de maçonnerie travaillant par la suite à proximité du col Rogers sur d'autres grands projets (sujet d'un futur article de cet auteur). On peut supposer que les ingénieurs ont estimé qu'ils pourraient obtenir quelques années de service supplémentaires de ce pont exposé s'ils prenaient la précaution de le revêtir. Les ponts couverts étaient rares en Colombie-Britannique, cet auteur n'en connaissant que deux autres, tous deux construits pour les chemins de fer (sans compter le pont piétonnier actuel de Golden).

En 1907, le CP a de nouveau enjambé la Columbia, cette fois avec une structure en acier, qui reproduisait la conception de tablier sur travées et à travée centrale à treillis de son pont voisin. Le *SS Revelstoke* passa en dessous aussi tard qu'en 1915, il s'avéra donc utile. L'ancienne structure en bois a été retirée après le

réalignement. Même avant cela, le CP dominait le transport régional; son embranchement Arrowhead et ses bateaux à vapeur sur le lac desservaient l'ensemble de l'étendue du lac Arrow en Colombie-Britannique.

Le béton était désormais le matériau de prédilection pour les piliers et les culées. Ce pont a été parmi les premiers à utiliser ce nouveau produit. L'artisanat lent du tailleur de pierre était en déclin. Ce pont en acier est resté en place jusqu'en 1968, date à laquelle j'ai assisté à son remplacement par une structure conçue pour des trains encore plus lourds.

Le nouveau pont de huit travées a une longueur de 342 m. Lors de sa construction, il était réputé pour avoir les plus grandes travées en acier soudé utilisées sur tous les chemins de fer nord-américains. Malgré tout ce matériau ininflammable, ce pont a pris feu! Le 4 mai



The latest in the Columbia River bridges at Revelstoke is shown here under construction on January 29, 1968. View is looking westward towards Eagle Pass. It is taken from the prior 1907 bridge, the laced channels of which show at the left. The first (nearest) 150-foot plate girder span from the west bank is being secured, and five 75-foot approach spans align behind it. Additional large girders for the next span wait on flatcars in the mid-distance. The Trans-Canada Highway 1 curves behind trees on the right. Dominion Bridge Company carried out steel fabrication and placement of the bridge. The late Bob Harris, Barrie Sanford collection

On voit ici le plus récent des ponts de la rivière Columbia à Revelstoke en construction le 29 janvier 1968. La vue est tournée vers l'ouest en direction d'Eagle Pass. La photo est prise du pont antérieur de 1907, dont les structures entrelacées apparaissent à gauche. La première (la plus proche) travée à poutres en acier de 46 m de la rive ouest est en cours de fixation, et cinq travées d'approche de 23 m s'alignent derrière elle. De grandes poutres supplémentaires pour la travée suivante attendent sur des wagons plats à mi-distance. La route transcanadienne 1 serpente derrière des arbres sur la droite. La Dominion Bridge Company a réalisé la fabrication de l'acier et la mise en place du pont. Collection Barrie Sanford, feu Bob Harris



CP 4509 leading an empty string of coal gondolas back to Crowsnest Pass from Roberts Bank seaport on August 6, 1972. Rick R Horne, with permission

La CP 4509 tirant un train de tombereaux à charbon vides jusqu'au Crownest Pass depuis le port de Roberts Bank le 6 août 1972. Rick R. Horne, reproduction autorisée

The new bridge of eight spans is 1,122 feet in length. When new, it was reputed to have the largest welded steel spans used on any North American railway. Despite all this non-flammable material, this bridge did catch fire! On May 4, 2013, it made news by requiring 18 Revelstoke fire fighters and a helicopter to extinguish its densely smoking, creosoted deck. No one was hurt, repairs were effected overnight, and train operations resumed the next day.

When they reached Second Crossing in 1885, buildings and bridges (B&B) crews might have thought it as their last crossing; a River Jordan (indeed, a tributary just upstream is so named) for the national project, and end of their labour. But depending how you count the changes, it has taken five bridges in the last 136 years to carry the CPR over its 'last bridge'. Each has served its purpose, and with gradually increasing lifespans.

*Oh, there's one more river
And that wide river is Jordan
One more river
There's one more river to cross.⁸*

2013, il a fait l'actualité en exigeant 18 pompiers de Revelstoke et un hélicoptère pour éteindre son tablier créosoté dégageant une épaisse fumée. Personne n'a été blessé, les réparations ont été effectuées pendant la nuit et les opérations ferroviaires ont repris le lendemain.

Lorsqu'elles atteignent le « Second Crossing » en 1885, les équipes des Bâtiments et ponts (de l'anglais, Buildings and Bridges ou B & B) auraient pu le considérer comme leur dernier passage, un fleuve Jourdain (en effet, un affluent juste en amont porte ce nom) pour le projet national, et la fin de leur labeur. Mais selon la façon dont on compte les changements, il a fallu cinq ponts au cours des 136 dernières années pour faire franchir son « dernier pont » au CP. Chacun a atteint son objectif, et avec des durées de vie progressivement croissantes.

*Oh, il y a encore une rivière
Et cette grande rivière c'est le Jourdain
Encore une autre rivière
Il y a encore une rivière à traverser.⁸*

⁸ Traditional spiritual, 19th century.

⁸ Chant religieux traditionnel, 19e siècle

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

May - June / Mai - Juin

The New York Central Ottawa Division / La division Ottawa du New York Central

Translation / Traduction: Gilles Lazure

Introduction

En route to completing what has become a mini-series illustrating the lines in eastern Ontario and Quebec railway that became part of the New York Central (NYC), in this issue of Canadian Rail we take a look at what became the Ottawa Division of the mighty NYC System.

Some history: What became known as the Ottawa and New York Railway had its beginnings as a bucolic branch line that was first chartered in 1882 as part of various dream schemes to create an alternative route to the CPR from Cornwall and Ottawa to connect American railways at Sault Ste. Marie, Ontario with those in northern New York State. Nothing substantial came of these schemes.

However, by the late 1890's, lumber interests in both Ontario's Ottawa Valley and New York State's Adirondack region revisited the original Ontario Pacific Railway scheme of 1882. Two principal individuals, Dr. Darcy Bergin of Cornwall, Ontario and Charles Hibbard, an American, became proponents of a revised railway scheme that would create an international railway between Ottawa and Tupper Lake, New York. Such a railway was built in two segments. On the Canadian side of the border it was built as the Ottawa and New York Railway (O&NY) between Ottawa and Cornwall, Ontario. On the American side the line extended from Tupper Lake, New York to Nyando (a contraction of New York and Ottawa (NY&O), the name for this railway in the United States).

The last impediment to the completion of a through route of these two segments was crossing the St. Lawrence River between Cornwall, Ontario and Nyando (later to be named Rooseveltown). Delayed by the collapse of a span of this bridge in 1898, the through route from Ottawa to Tupper Lake finally opened on December 11, 1900.

As of January 31, 1905, the O&NY/NY&O came under the control of the NYC, which leased the property first for 21 years, then for 99 years in 1936.

On June 23, 1908, a disastrous second bridge collapse halted through traffic until November 30, 1908.



Ottawa Division

Introduction

Sur le chemin de compléter ce qui s'est transformé en une miniserie décrivant les lignes ferroviaires dans l'est de l'Ontario et du Québec qui devinrent parties du New York Central (NYC), nous examinons dans ce numéro de Rail canadien le sort de la division Ottawa du puissant NYC System.

Un peu d'histoire. Ce qui devint connu sous le nom de l'Ottawa and New York Railway (O & NY) fut à l'origine un embranchement perdu en campagne d'une ligne dont la charte fut octroyée en 1882 comme partie de projets nébuleux pour créer, à partir d'Ottawa et de Cornwall, en Ontario, une alternative au Canadien Pacifique (CP) pour relier les réseaux ferroviaires américains de Sault Ste. Marie (Ontario) à ceux du nord de l'état de New York. Rien de concret ne découla de ces projets.

Néanmoins, par la fin des années 1890, des gens intéressés par le commerce du bois de la vallée de l'Outaouais, en Ontario, et d'autres de la région des Adirondacks, dans l'état de New York, réexaminèrent les uns et les autres le projet originel de 1882 de l'Ontario Pacific Railway. Deux personnes influentes parmi ceux-ci, le docteur Darcy Bergin de Cornwall, Ontario, et Charles Hibbard, un Américain, devinrent les promoteurs d'un projet révisé qui créerait un chemin de fer entre Ottawa et Tupper Lake, New York. Cette voie fut construite en deux tronçons. Du côté canadien de la frontière, elle fut construite entre Ottawa et Cornwall sous le nom de l'Ottawa and New York Railway (O & NY). Du côté américain, elle le fut entre Tupper Lake et Nyando, une contraction de New York et Ottawa (NY & O) qui donna son nom à cette ligne aux États-Unis.

Le dernier obstacle à la jonction finale de ces deux tronçons était la traversée du fleuve Saint-Laurent entre Cornwall et Nyando (renommée par après Rooseveltown). Retardée par l'effondrement d'une travée de ce pont en 1898, la voie directe entre Ottawa et Tupper Lake fut finalement inaugurée le 11 décembre 1900.

Le 31 janvier 1905, les O & NY / NY & O passèrent sous le contrôle du NYC qui loua les infrastructures dans un premier temps pour 21 ans, puis, en 1936, pour 99 ans.



The 1908 NYC bridge collapse over the St. Lawrence River at Cornwall, Ontario. Cornwall Community Museum

L'effondrement du pont du NYC au-dessus du fleuve Saint-Laurent à Cornwall, Ontario, en 1908. Cornwall Community Museum

By the mid-1930s, timber traffic had dwindled drastically on the American side of the line, resulting in the May 6, 1937 abandonment of the NY&O between Tupper Lake and Helena, New York. As the remaining stub of the line to Ottawa was isolated from the rest of the NYC System, running rights were acquired over the CNR (ex-GTR) line from Helena to Massena, New York. The NYC's Ottawa Division, now essentially a Canadian operation, provided passenger, mail, express and freight service between Ottawa and Massena, New York from 1937 until 1957 when most of the trackage in Canada was abandoned.

This Photo Gallery concerns itself with the late forties and early fifties Ottawa Division operations with many never before published photos. A list of sources the reader may wish to consult for further reading can be found on Chris Granger's excellent website at info@nyc-ottawadivison.com.

All aboard for Russell, Finch, Newington and Cornwall! NYC Train 62 awaits.

Le 23 juin 1908, un deuxième effondrement désastreux du pont interrompit le trafic jusqu'au 30 novembre 1908.

Par le milieu des années 1930, le trafic du bois de charpente avait considérablement diminué du côté américain de la ligne, ce qui résulta en l'abandon du NY & O entre Tupper Lake et Helena, New York, le 6 mai 1937. Étant donné que le tronçon restant de la voie vers Ottawa était isolé du reste du NYC System, des droits de circulation sur la voie ex-GTR du CNR d'Helena à Massena, New York, furent acquis. La division Ottawa du NYC, dès lors essentiellement une exploitation canadienne, fournit des services pour les voyageurs, le courrier, les messageries et les marchandises entre Ottawa et Massena de 1937 à 1957, l'année où la plus grande portion de la voie du côté canadien fut abandonnée.

Cette galerie de photos cible les opérations de la division Ottawa du NYC de la fin des années 1940 au début des années 1950 et offre de nombreuses photos qui n'ont jamais été publiées. Une liste de références que le lecteur désirerait consulter pour plus de lecture se trouve sur l'excellent site Internet de Chris Granger à l'adresse info@nyc-ottawadivison.com.

Tous à bord à destination de Russell, Finch, Newington et Cornwall! Le train No 62 vous attend tous!



Back cover map from an NYC employee timetable circa 1930 | Carte à l'endos de l'indicateur pour employés du NYC d'autour 1930



By the 1940s, the NYC F-12 class 4-6-0's were typical motive power on the Ottawa Division. These remained in service until diesels arrived in 1950. Three of these steam engines repose at the NYC's Ottawa terminal in a late forties view. 4-6-0 838 had been the motive power for a special Marian Congress passenger train from New York City to Ottawa. CRHA / ACHF Exporail Archives / Fonds Paterson / Smaill collection

Par les années 1940, les 4-6-0 classe F-12 du NYC constituaient la force motrice habituelle sur sa division Ottawa. Elles demeurèrent en service jusqu'à l'arrivée des diesels en 1950. Trois de ces locomotives sont stationnées au terminal d'Ottawa sur cette photo de la fin des années 1940. La 838 avait tracté un train spécial pour les membres du Congrès marial 1947 de la ville de New York à celle d'Ottawa. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Paterson, collection de Smaill

A vintage twelve wheel former coach and a boarding car are pictured at the NYC freight and passenger station at Mann Avenue in Ottawa circa 1951. Mixed and freight trains used this facility after 1901. The Ottawa - Helena passenger trains also began using this facility in 1941, having vacated the Ottawa Union Station because of expensive terminal charges. CRHA / ACHF Exporail Archives / Fonds Paterson / Smaill collection

Une ancienne voiture-coach à douze roues et un wagon-dortoir apparaissent sur cette photo prise de la gare du NYC pour voyageurs et marchandises sur l'avenue Mann, à Ottawa, autour de 1951. Les trains mixtes et de marchandises utilisèrent cette gare à partir de 1901. Les trains Ottawa-Helena pour voyageurs le firent aussi à partir de 1941, ayant cessé de fréquenter la gare Union d'Ottawa en raison des frais coûteux à payer pour utiliser cette dernière. Archives CRHA/ACHF Exporail Archives, fonds Paterson, collection de Smaill





In 1950, most of Canada's railways were paralysed by a national railway strike. As the NYC Ottawa Division was not affected by this event, much Canadian rail freight traffic was diverted over the NYC between Ottawa and Massena, New York. Large NYC diesels appeared to handle these detour trains like NYC H20-44 7107 seen here at Ottawa in 1950. Addy Schwalm / Craig Memorial Library collection / Bytown Railway Society.

En 1950, la majorité des chemins de fer canadiens furent paralysés par une grève à travers le pays. Comme la division Ottawa du NYC n'était pas affectée par celle-ci, beaucoup de trafic canadien de marchandises fut redirigé sur la voie du NYC entre Ottawa et Massena. De gros diesels apparurent pour tracter les trains déroutés, comme le H20-44 7107 du NYC vu ici à Ottawa, la même année. Addy Schwalm, collection de la Craig Memorial Library, Bytown Railway Society

NYC F-12 class 4-6-0 traverses the diamond crossing at Hurdman tower in the CPR Ottawa Terminals sometime in the 1940s. Hurdman took its name from John Hurd, the legendary lumber baron whose logging and lumber railways became segments of the NY&O in New York State. Addy Schwalm / Craig Memorial Library / Bytown Railway Society.

Une 4-6-0 classe F-12 du NYC traverse le croisement à angle à la tour Hurdman localisée dans les terminaux d'Ottawa du CPR quelque temps durant les années 1940. Hurdman prit son nom de John Hurd, un grand exploitant de bois dont les chemins de fer pour la coupe et le façonnement du bois de charpente devinrent parties du NY & O, dans l'état de New York. Addy Schwalm, collection de la Craig Memorial Library, Bytown Railway Society





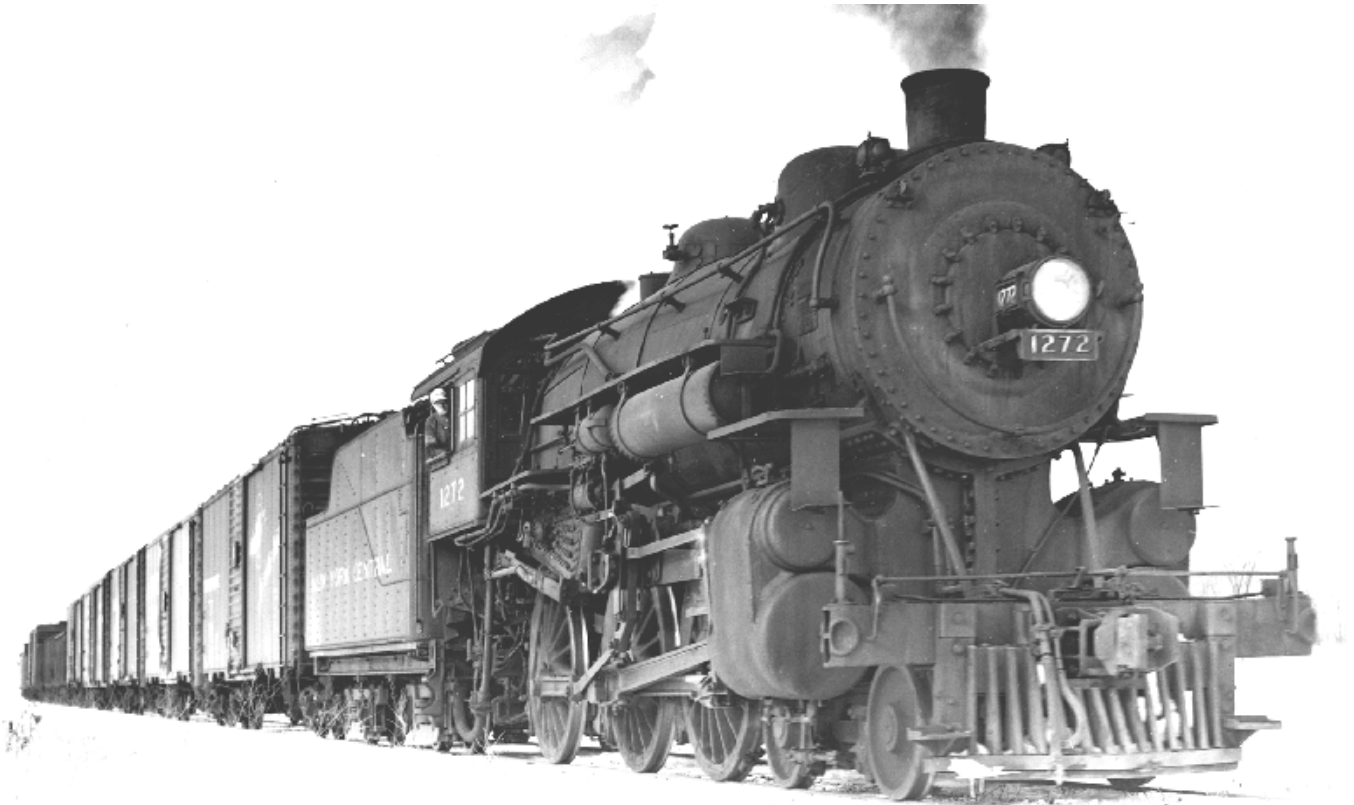
Alco RS-3's became the usual diesel motive power on the Ottawa Division after 1951. One of these units, 8262, is seen with a short train at Hurdman, Ontario handling steam crane X126 and its tender trailed by some empty gondolas and a ubiquitous 19000 series caboose. J.R. Quinn / Smaill collection

Les ALCo RS-3 devinrent la force motrice diesel habituelle sur la division Ottawa après 1951. L'une de ces unités, la 8262, est aperçue ici, à Hurdman, avec un court convoi comprenant la grue à vapeur X126 et son tender, ainsi que quelques wagons découverts et une inévitable caboose de la série 19000. Collection de Smaill, photo de J.R. Quinn

Southbound at Hurdman, Ontario, the NYC Massena wayfreight has swung onto NYC metals in an early 1950 view. Beginning on July 17, 1951, the NYC was allowed to cancel summertime passenger service on the Ottawa Division. However, Railway Post Office service had to be maintained, so incredibly, the wayfreight included a working RPO in its consist until 1954, when satisfactory arrangements were finally made to handle the mail by contract truckers. Helmut Ostermann collection / L.B. Chapman collection.

À Hurdman, en direction sud, le train de desserte à destination de Massena a été dirigé sur les voies du NYC sur cette photo du début des années 1950. À partir du 17 juillet 1951, il fut permis au NYC d'annuler le service voyageurs estival sur la division Ottawa. Cependant, le service de courrier devait être maintenu, alors, de manière étonnante, ce train de desserte comprit dans son convoi un wagon-poste en service jusqu'en 1954, lorsque des ententes satisfaisantes furent finalement conclues avec des compagnies de camionnage pour des contrats de transport du courrier. Collections Helmut Ostermann et L. B. Chapman





NYC F-12 4-6-0's 1272 and 1273 were regular power on the Ottawa Division in freight and passenger service until dieselization. 1272's hogger eyes the photographer as the southbound wayfreight passes in review near Ramsayville, Ontario in a winter shot made on January 18, 1951. CRHA/ACHF Exporail Archives / Fonds Paterson / Smaill collection

Jusqu'à la diésélisation, les 4-6-0 classe F-12 1272 et 1273 du NYC fournirent habituellement la force motrice pour le service voyageurs et celui de marchandises sur la division Ottawa. Le mécanicien de la 1272 observe le photographe alors que le train de desserte de marchandises passe en revue près de Ramsayville, Ontario, sur cette photo d'hiver prise le 18 janvier 1951. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Paterson, collection de Smaill

Again the 1272, this time it is May 31, 1951 and the train is daily except Sunday northbound Helena-Ottawa passenger train No. 61 near Ramsayville, Ontario. The former CRHA Ottawa Branch, which became the Bytown Railway Society, actually leased a portion of this line, which after the NYC abandonment in 1957 had become the short CNR Ramsayville Spur. An Ottawa area railway museum project had to be aborted when the former NYC land was required to construct highway 417. CRHA / ACHF Exporail Archives / Fonds Paterson / Smaill collection

La 1272 une fois de plus; cette fois nous sommes le 31 mai 1951 et le convoi est le train de passagers Helena-Ottawa No 61, quotidien sauf le dimanche, près de Ramsayville. La section d'Ottawa de l'ACHF, qui devint la Bytown Railway Society (BRS), loua de fait une partie de cette ligne qui, suite à son abandon par le NYC, était devenue l'embranchement Ramsayville du CNR. Un projet de musée ferroviaire dans la région d'Ottawa dut être abandonné lorsque des terrains ayant appartenu au NYC furent requis pour la construction de l'autoroute 417. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Paterson, collection de Smaill





Finch, Ontario is about twenty-seven miles south of Ottawa on the NYC and seventy-four miles west of Montreal West on the CPR Winchester Subdivision. A marvellous view, taken by CPR photographer J W Heckman in the first years of the last century, shows the original Finch station, the interlocking tower, the NYC - CPR crossing at grade and two outdoor toilets! Later views of Finch station and as depicted in the early fifties National Film Board film, *The Station Master* feature a station building without the upstairs dwelling for the agent. Was the original station reconfigured, possibly because of a fire? Readers, please help. CRHA / ACHF Exporail Archives / Fonds Canadian Pacific Limited

Finch, Ontario, se trouve à environ 43,5 kilomètres au sud d'Ottawa sur le NYC et à 119 km à l'ouest de la gare Montréal West sur la subdivision Winchester du CPR. Une superbe photo prise par le photographe J.W. Heckman du CPR au cours des premières années du siècle dernier, montre la première gare Finch, la tour d'enclenchements, le croisement à niveau des voies du CPR et du NYC et deux bécosses! Des photos de la gare Finch prises plus tard et son apparence dans le film « The Station Master » tourné par l'Office national du film au début des années 1950 montrent l'édifice sans le logement à l'étage pour l'agent de gare. La gare fut-elle restructurée, possiblement suite à un incendie? Lecteurs, aidez-nous, s'il vous plaît! Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Canadian Pacific Limited

The NYC in Cornwall, Ontario included a massive hip roofed station that had facilities for passenger, mail and express business as well as a train order/manual block station for the operator on duty. Eastern Ontario rail historian Chris Granger of Cornwall, Ontario had family members who worked at the NYC Cornwall station during the O&NY/NYC years. His great uncle actually built the station shown in this early morning view circa 1948. CRHA / ACHF Exporail Archives / Fonds Paterson

Le NYC à Cornwall comprenait une grande gare avec toit à comble qui avait des installations pour les passagers, le courrier et les messageries ainsi que le bureau de l'agent télégraphiste en devoir pour les ordres de train et le système manuel de contrôle des cantons. Chris Granger de Cornwall, un historien de l'est de l'Ontario, a des membres de sa famille qui ont travaillé à cette gare au cours des années O & NY / NYC. Son grand-oncle a de fait construit la gare montrée sur cette photo prise au petit matin autour de 1948. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Paterson





Familiar NYC F-12 class 4-6-0 1272 has paused at the NYC Cornwall depot southbound for Helena and Massena, New York with daily except Sunday train 62. The baggage car, railway post office car and single coach trailing 4-6-0 1272 comprise the usual consist of trains 61 and 62 in this late 1940s view. CRHA / ACHF Exporail Archives / Fonds Toohey 50-231

La familière 1273, en direction sud vers Helena et Massena, s'est arrêtée à la gare Cornwall du NYC avec le train pour voyageurs No 62 quotidien sauf le dimanche. Le wagon-poste, le wagon pour bagages et l'unique voiture-coach derrière la 4-6-0 sur cette photo représentent la composition habituelle des trains Nos 61 et 62 vers la fin des années 1940. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Toohey 50-231

Ghostly! In the fog and leaking steam, NYC Ottawa Division 4-6-0 1273 has paused at Cornwall, Ontario with the northbound wayfreight. The 1273 has uncoupled from its train and is about to switch the interchange with the Cornwall Street Railway circa 1947. Smail collection

Fantomatique! Au milieu du brouillard et de la vapeur qui s'échappe, la 4-6-0 1273 de la division Ottawa du New York Central fait un arrêt à Cornwall, Ontario, avec le train de marchandises de desserte en direction nord. La locomotive a été découplée de son convoi et s'apprête à manoeuvrer dans la cour d'échange avec le Cornwall Street Railway autour de 1947. Collection de Stan J. Smail





Across the mighty St. Lawrence River from Cornwall, Ontario, the first American operating point on the NYC Ottawa Division was Roosevelttown, originally named Nyando (New York and Ottawa). When Alan Thomas took his 1951 photo, Roosevelttown was a U.S. Customs and Immigration station. Alan Thomas / Smaill collection.

De l'autre côté du puissant fleuve Saint-Laurent en face de Cornwall, Ontario, le premier site américain d'opération sur la division Ottawa du NYC était Roosevelttown, nommée à l'origine Nyando, une contraction de New York et d'Ottawa. Lorsqu'Alan Thomas prit cette photo en 1951, Roosevelttown était une station du service des Douanes et de l'Immigration des États-Unis. Collection de Smaill, photo d'Alan Thomas

Though the Ottawa Division was abandoned in Ontario in 1957, freight trains originating at Massena, NY continued to use the former NY&O between Helena and Roosevelttown. Renamed the Roosevelttown branch. In the late 1950s, Reynolds Aluminium and General Motors opened factories on the branch. In November 1973, the Penn Central Roosevelttown turn leaves the former CN Massena Subdivision at Helena, NY and enters the remaining segment of the former NY&O / NYC. DW Clark / Smaill collection

Bien que la division Ottawa ait été abandonnée en Ontario en 1957, des trains de marchandises en provenance de Massena continuaient d'utiliser la voie de l'ancien NY & O entre Helena et Roosevelttown renommée depuis embranchement Roosevelttown. Vers la fin des années 1950, les compagnies General Motors et Reynolds Aluminium ouvrirent des usines le long de l'embranchement Roosevelttown. En novembre 1953, à Helena, le train pour Roosevelttown du Penn Central quitte la voie de l'ancienne subdivision Massena du CN et entre sur la portion restante de l'ancien NY & O / NYC. Collection de Smaill, photo de D.W. Clark





On the same day, further along on the former NY&O, ex NYC RS-32's 2044 and a mate cross the Raquette River in November 1973 with the PC Massena-Rooseveltturn job. Closure of the GM Powertrain plant in 2009 and downsizing of the Reynolds Aluminium plant in the 2010s greatly reduced freight traffic during the years of CSX operation of this last segment of the NY&O. Stan J Smail

Le même jour de novembre 1973, un peu plus loin sur la voie de l'ancien NY & O, la RS-32 2044 ex-NYC du Penn-Central et une compagne du même modèle traversent la rivière Raquette avec le train Massena-Rooseveltturn habituel du PC. La fermeture, en 2009, de la fabrique de trains d'entraînement de la GM et un rapetissement, en 2010, à celle de la Reynolds Aluminium ont grandement diminué le trafic durant les années au cours desquelles la CSX a exploité cette dernière portion du NY&O. Stan J. Smail



In November 1977, the north end of Massena's imposing two story station still recalled its bygone times as a joint facility. The blue and gold sign over the waiting room door frame still admonished customers that Massena served both the Canadian National Railways and the NYC. At one time, passenger trains for Montreal, Ottawa and points south in New York state used this facility. Stan J Smail

En novembre 1977, la façade nord de l'imposante gare de Massena rappelle son statut de gare partagée au cours d'une période révolue. L'affiche bleue et or au-dessus de la porte de la salle des pas perdus avertit encore les passagers que la gare Massena desservait à la fois ceux des Chemins de fer nationaux du Canada et ceux du New York Central. À un temps donné, les voyageurs des trains vers Montréal, Ottawa et des points au sud de l'état de New York empruntaient cette gare. Stan J. Smail



Steam leaks profusely from the Barco steam line connection between NYC dual service RS-3 8291 and the RPO car on train 61 for Ottawa on a damp March 1951 morning at Massena, NY. A Budd RDC, called a Beeliner on the NYC, is the equipment for train 610 to Syracuse, NY. From Massena to Helena, NY no passengers will be carried on No 61 as an old agreement dating back to Grand Trunk Railway days gave the GTR/CNR exclusive rights to the passenger business between Massena and Helena. Alan Thomas / Smaill collection

Par un matin humide de mars 1951, de la vapeur s'échappe à profusion du joint Barco de la ligne de chauffage entre la RS-3 de service mixte 8291 du NYC et le wagon-poste sur le train No 61 pour Ottawa. Un autorail Budd RDC, appelé un « Beeliner » sur le NYC, constitue le train No 61 à destination de Syracuse, New York. Aucun voyageur ne sera à bord du train No 61 entre Massena et Helena en raison d'une vieille entente datant des jours du Grand Trunk qui donnait au GTR/CNR le droit exclusif de transporter des passagers entre ces deux localités. Collection de Smaill, photo d'Alan Thomas

NYC dual service RS-3 8306 is in the clear as companion 8294 pulls out of the north yard at Massena, NY in the summer of 1953 with the Ottawa wayfreight. Back in the consist is a Railway Post Office car to provide mail service for Canadian communities along the former O&NY after the 1951 cessation of summertime passenger train service. Alan Thomas / Smaill collection

Au cours de l'été 1953, la RS-3 de service mixte 8306 du NYC n'entrave pas le chemin alors que la 8294, du même modèle, quitte le triage nord à Massena, New York, avec le train de desserte vers Ottawa. À l'arrière, dans le convoi, se trouve un wagon-poste pour distribuer le courrier aux agglomérations canadiennes le long de la voie de l'ancien O & NY depuis la fin du service passagers estival en 1951. Collection de Smaill, photo d'Alan Thomas



Crummy Cooking / « Cuisine de caboose »

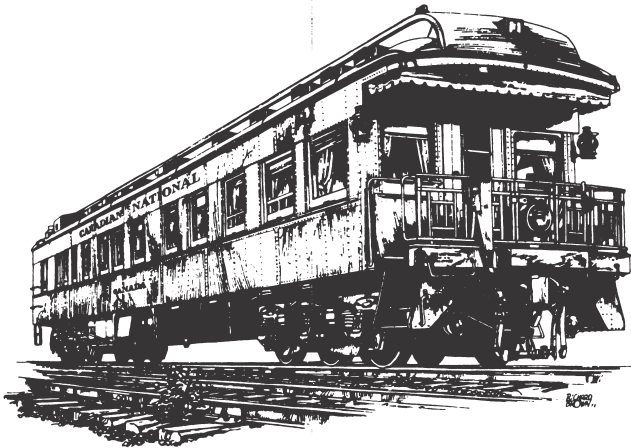


'Crummy Cooking' so called by Ed Nowak, official photographer for the New York Central Railroad, was done to accompany a public-relations handout to newspapers and magazines. "I was trying to find a catch name for a story, and I knew that a caboose was sometimes called a 'crummy'. I liked the pun 'crummy cooking' because crummy meant bad. So I looked all over to see if I could find a crew that still did its own cooking aboard its caboose. This wasn't an easy thing to find in the mid-fifties, since the unions had succeeded in establishing the eight-hour day for conductors and brakemen, after which time they got off the caboose and were replaced. Caboosees were pooled, and crews ate and slept in railway Y's or motels instead of aboard their cabooses".

"But the branch line that wandered north from Massena, New York to Ottawa, Canada, had no place along the way to rest the crew, so they stayed aboard and did their own cooking-the last of a dying breed. So I got my photo, and the story based on it received quite a bit of play." The photo was taken on February 12, 1954 aboard the Ottawa - Massena local freight. Ed Nowak's New York Central book, Ed Nowak, courtesy White River Productions, with permission

La photo « Cuisine de caboose », telle que l'appela Ed Nowak, photographe officiel du chemin de fer New York Central, fut prise pour accompagner un communiqué des relations publiques aux journaux et magazines. « J'essayais de trouver un titre attirant pour une légende et je savais qu'une caboose était parfois appelée une « crummy ». J'aimais ce jeu de mots 'crummy cooking' parce que 'crummy' signifie 'mauvais'. J'ai alors regardé partout pour voir si je pourrais trouver une photo d'une équipe qui préparait encore son propre repas à bord de sa caboose. Ceci n'était pas chose facile à trouver au milieu des années 1950 parce que les syndicats avaient réussi à faire établir une journée de huit heures de travail pour les conducteurs et les serre-freins, après quoi ils quittaient la caboose et étaient remplacés. Les cabooses étaient mises en commun et les équipes mangeaient et dormaient dans des auberges du chemin de fer ou dans des motels au lieu de le faire dans leurs cabooses.

Cependant la ligne qui serpentait vers le nord de Massena, New York, à Ottawa, Canada, ne comportait aucun endroit le long de son trajet pour le repos des employés, alors ils demeuraient à bord et faisaient leur propre cuisine, les derniers d'un groupe en voie de disparition. Alors j'ai fait ma photo et le récit dont j'en fis la légende eut pas mal de retentissement. » La photo fut prise le 12 février 1954 à bord d'un train local de marchandises. Livre d'Ed Nowak sur le New York Central, courtoisie de White River Productions, reproduction autorisée.



Heritage Business Car

Edited by David Gawley

Ottawa's Bombardier O Train vehicles to be scrapped



Three Bombardier Talent train sets are heading for the scrap heap after no one wanted to buy the original O-Train vehicles. The eight-kilometre Trillium Line system that opened in October 2001 was simply called the O-Train, a moniker that now describes the entire municipal rail system, including the Confederation Line LRT. At the time, the city decided to go with diesel trains on the north-south railway since it was too expensive to electrify the line.

The future of the Bombardier trains was doomed after council endorsed an O-Train expansion project. The city bought six Alstom Coradia LINT trains to provide trains with greater passenger capacity for the expansion. (Ottawa Citizen)

CP Caboose 434201 in Renfrew, Ontario might be in its final days



Placed in the Howard K. Haramis Park in 1994, the caboose has been discussed a number of times over the past few years, most recently at another council meeting.

Renfrew Town Councillor Arlene Jamieson says her concern is that anything the town owns has to be accessible, which the landmark is not. "The inside is in terrible shape and the roof is caved in," she said. "There have been lots of people saying they want to help but back out when they discover how much work is involved and how much it will cost. Yes, it has its purpose and had its purpose way back in the day, but now we have our beautiful tourist booth and I don't want to spend money to sandblast something that is just sitting there."

Estimates to repair / paint the caboose range from \$ 9,200 to \$ 83,000 for a complete refurbishment . Another quote was obtained for \$3,500 to remove the caboose and clean the area.

While council agreed the best option would potentially be to remove the caboose, they decided to table the discussion until their July council meeting to make sure they have reviewed every option. (Inside Ottawa Valley.com)

Former Brighton Train Station Saved



Gerry Gaugl

Since 1995, the Memory Junction Railway Museum has served the community of Brighton, Ontario by preserving and presenting many pieces of local railway and community history. The railway memorabilia included everything from signage to a full-sized steam locomotive. The museum was based out of the former Brighton Grand Trunk/Canadian National station, which had been a fixture of the community since 1857. The last of three stations of the three railways that once served Brighton, it was closed to passengers in 1962. CN gradually wound down its use of the building over succeeding decades. It was vacant when Ralph Bangay turned it into a museum in 1995. Ralph and his wife Eugenia retired in 2017 and the museum was closed; its exhibits were sold at auction over the next few years - except the station.

On February 6th, 2021, local building materials supplier Cole's Timber Mart announced in a Facebook post that they would be purchasing the station building with the intention of restoring it. This announcement puts to rest years of uncertainty surrounding the station's future.

The station itself has quite a bit of historical significance. In 1856, the GTR opened between Montreal and Toronto. Most stations along the way were built to a limited number of standard designs, those in the larger communities having a grey limestone exterior to differentiate them from the less-costly wooden stations of other railroads of the time. As a reflection of the company's financial difficulties, the GTR in 1856 adopted cheaper building materials. Brighton's station reflecting this shift was built a year after the opening of the railway. Instead of using stone masonry typical of the larger communities between Montreal and Toronto, the Grand Trunk opted to use the brick design more commonly found west of Toronto. This wasn't the only instance of this happening, and an identical brick station was built in the neighbouring community of Colborne. Over the years, many of the original Grand Trunk stations were demolished including the one in Colborne, leaving only a handful of survivors. To my knowledge, Brighton is believed to be the only surviving example of the brick design in Ontario, while at least one exists across the border in Michigan. (Toronto Railway Historical Association)

NORMHC Appoints New Chief Administrative Officer



Joanne Bowers has been named the new Chief Administrative Officer for the Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre (NORMHC) in Capreol, Ontario.

"I'm very excited to join the NORMHC," shared Bowers. "I'm looking forward to working in collaboration with the community and stakeholders to enhance the visitor experience at the museum and celebrate the region's rich history."

Bowers began her career at Ogilvy and Mather Advertising in Toronto as the Manager of Desktop Publishing working with clients such as Mattel, Glaxo Pharmaceuticals, American Express, Midas, Acura and General Mills before returning to Greater Sudbury.

Since then, Joanne has spent nearly twenty-five years in the tourism industry and brings an incredible skill-set to NORMHC in the areas of public relations, marketing, event planning and economic development. She is also the in-coming President for the Rotary Club of Sudbury. (NORMHC Newsletter)

Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre (NORMHC) Welcomes Artifacts from Huntsville

Directors Bob and Fran Michelutti, along with Stu Thomas, travelled to Huntsville, Ontario to meet with Lucille Frith, former President of the Huntsville Train Station Society, to pick up a number of historical artifacts related to the history of the railway in the area.

In 2017, the town of Huntsville decided to sell the station. This led to the closure of the museum in this heritage building. Lucille had reached out to NORMHC to find a new home for several of the museum's historical items.

NORMHC is delighted to house a number of the artifacts that will continue to be enjoyed by visitors. The board thanks Lucille and the members of the Huntsville Train Station Society for allowing NORMHC to help preserve the region's rich railway heritage. (NORMHC Newsletter)

CNR / INCO Caboose 79231 Nears Completion



Cody Cacciotti

The restoration of retired CNR/INCO Caboose #79231 nears completion at the Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre thanks to the efforts of Lakeshore Construction. The railings will be painted in early spring of next year and the numbers will be stenciled on the unit. The caboose will be rebranded as INCO 79231, representative of its service with the International Nickel Company from 1991 to 1998. (Cody Cacciotti)

Edmonton streetcar 80 lovingly restored



Douglas N W Smith

Five streetcars, numbered 80 to 84, were the last ones purchased by Edmonton Street Railway. Built by the Ottawa Car Manufacturing Company in 1930, they remained in service until the end of street car operation 1951. After years serving as a diner and storage shed in the Peace River District, car 80 was acquired by the Edmonton Radial Railway Society in 1981. As shown in these two photos the Society's volunteers recently completed a splendid rebuild of the car in its shops at Fort Edmonton Park. The wood interior, soft leather seats and built-in curved seat around the rear wall of the car have been lovingly and meticulously restored. (Douglas NW Smith)

Restoration work continues on CP 402829 Jordan Spreader - 'The Grasshopper' at Heritage Park in Calgary

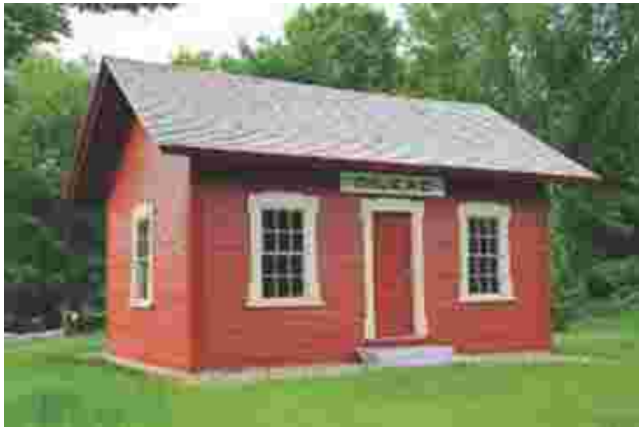


This rebuild commenced in December 2019 with the complete removal of the air reservoir, wing winches, tool box and the decking. Once opened up an inspection of the frame and running gear was possible. The inspection indicated a main frame repair and some suspension work, both of which were completed.

A new set of T&G planking was manufactured from rough wood and custom installed. A new toolbox was fitted around the nose brace and the completed spreader received a coat of primer and two coats of finish paint. The wing winches were reinstalled and we are just waiting to reinstall the air reservoir and hook up the piping. A media blasting and repainting of the metal will follow then

Canadian Pacific Railway period lettering and numbering will be applied. The non-functioning spreader will be used in train consists or as a static display. (Tom Price)

Grand Trunk Railway's Gilead, Maine station restored



The Former Gilead Railroad Station is the oldest known railroad depot in the state of Maine. It is located in the center of Gilead, not far from where it originally stood when built in 1851.

The Gilead Station is a single story wood frame structure of modest size. It is three bays wide and one deep, with a gable roof. The entrance is in the center of the three bays, and is flanked by sash windows. The surrounds of the door and windows are stylistically similar, with flared elements on the outer edges of the side molding, and an upward projection on the lintel. The interior of the station is divided into two rooms, the doorway entering into the larger one, which fills the center and right of the building. The room to the left originally housed the stationmaster's office. It is unknown what the original interior looked like, as it has been extensively altered for a variety of uses prior to undergoing restoration.

The GTR was founded in 1845 as a project to connect Portland, Maine and Montreal, Quebec by rail, providing a means to deliver supplies to Montreal via an ice-free port. Construction on the United States portion took place between 1846 and 1853. It is believed that this station was built in sections, which were transported to Gilead by the railroad for final assembly.

The station has been moved several times. In 1893 it was moved a short distance from its original site, so that a larger station (which has not survived) could be built. The station was formally closed in the 1950s, and was used by track maintenance crews.

In 1991 it was moved to Auburn, where it was restored and used as an office building. It was listed on the National Register of Historic Places in 1992. It returned to Gilead in 2011, and is now maintained by the Gilead Historical Society. (The 470, Portland Maine)

Regina and Saskatoon Streetcar Restoration Projects

The Edmonton Radial Railway Society (ERRS) has had on its roster for over two decades the streetcar body of Regina Municipal Railway car 42 and Saskatoon Municipal Railway sweeper 200.



W. C. Whittaker, Colin Hatcher collection



Les Corness, March 4, 1952

Regina streetcar 42 was one of a group of seven cars, numbered 40 through 46 inclusive, built in 1928 by the Canadian Car and Foundry Company (CC&F) in Montreal. It very closely resembles the Montreal Tramways 1950-class streetcars. The car served in Regina until the end of streetcar service in 1950. Stripped of all of its electrical and running gear, the body was sold for use as a cottage. In the mid-1990s it returned to Regina for a planned restoration project that did not materialize. Subsequently, ERRS moved it to Fort Edmonton Park in Edmonton.

ERRS carefully examined, documented and stripped the car with all parts being carefully labelled and stored. A new roof was quickly installed. Most of the interior woodwork including well worn flooring has been removed and will be replaced. Numerous small parts salvaged from other car bodies after they were taken out of service and sat awaiting disposal in the Regina car barn yard have been passed on to the ERRS to be used in the restoration of Car 42. Field trips to Saskatchewan farms as late as the late 1990s located more Regina streetcar bodies. These yielded parts such as doors, door hardware and brass window frames for installation on the restored car to be used as

patterns for making new items. In its restoration, the ERRS referred to the CC&F plans for the car from the Exporail collection.



Terry Thompson removes horsehair insulation from walls of Regina streetcar 42 accompanied by plenty of dust. (Don Scafe)

À travers beaucoup de poussière, Terry Thompson enlève de l'isolant en crin de cheval des parois du tramway 42 de Regina. (Don Scafe)



Arnold Rumbold prepares wire for a flexible conduit cover to Regina 42 line-breaker. (Don Scafe)

Arnold Rumbold prépare des fils électriques à recevoir une enveloppe flexible de protection à un bris de ligne du tramway 42. (Don Scafe)

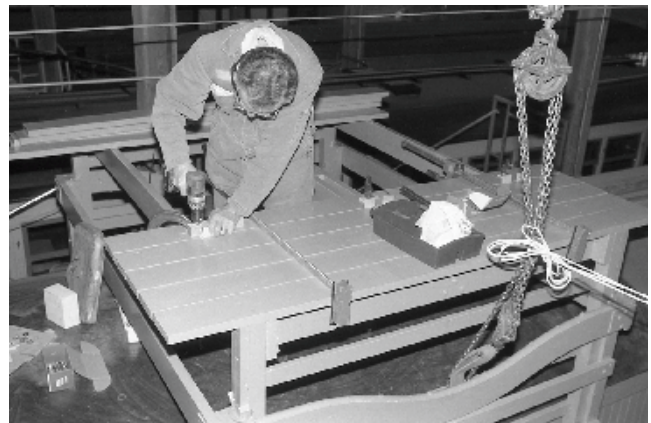
All electrical and mechanical equipment has been completely refurbished. The wooden body, which had deteriorated significantly, was dismantled piece by piece and a new body has been built from the measurements of the original. In fact, its current wood frame constructed of laminated beams is the second frame to be built by the ERRS

for this unit. The first wooden beam frame suffered from twisting and efforts to straighten it failed. Laminated beam side frames replace it. The unit is a standard Ottawa Car Company combined sweeper, plow and tower car. It is being restored so that it will be fully functional. (Colin Hatcher)



Barry Wiens and Allan Muir use a router mounted on a mobile wagon to cut the Saskatoon 200 end header roof curve dictated by the enclosing jig. (Don Scafe)

Barry Wiens et Allan Muir se servent d'une toupie montée sur un berceau mobile pour découper la pièce avant du toit du tramway 200 de Saskatoon conformément à la courbe du gabarit de guidage qu'il l'entoure. (Don Scafe)



Bill Keith drills pilot holes in board five of Saskatoon 200 tower platform floor. The wood jig keeps the drill bit vertical. (Don Scafe)

Ken Keith perce des trous de guidage sur le cinquième madrier de la plateforme surélevée du plancher du tramway 200 de Saskatoon. Le gabarit de bois sert à garder le forêt bien vertical. (Don Scafe)



COMMUNICATIONS

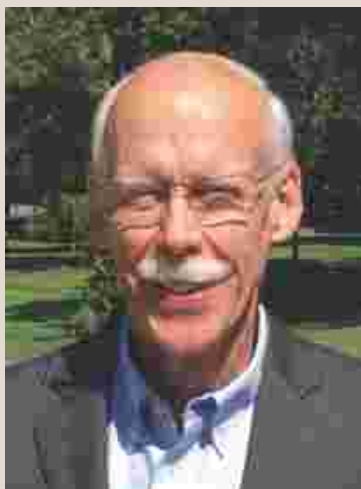
Version française : Lorence Toutant

President's Message

My hope is that by the time you read this we will be looking at the pandemic in the rear-view mirror all across the country. Vaccination of the population will be well-advanced and CRHA divisions will likely soon be able to again hold meetings with our friends and enjoy outings. Museums and tourist rail activities will be able to resume offering delightful entertainment to our publics who have been starved for something fun to do.

Thanks to prudent management and helpful financial support from the Canadian and Quebec governments, the CRHA has weathered the Covid-19 storm and emerged on a sound financial footing. Canadian Rail hasn't missed a beat, and Exporail, although closed on-and-off for many months, has made good progress on many projects and initiatives. The museum itself has been open three days a week since mid-February up to the Victoria Day weekend, after which we moved to five days a week, and then will go to daily as of the St-Jean-Baptiste holiday on June 24th. There are still limits on the number of visitors allowed, and masking and sanitizing requirements, but even those may be relaxed in the months to come. We will be getting back to doing what we like doing and what we're here for.

Exporail facilities were last expanded in 2004 with



Robbie Robinson

Le mot du Président

Mon espoir est qu'au moment où vous lirez ces lignes, nous verrons la pandémie dans le rétroviseur dans tout le pays. La vaccination de la population va bon train et les divisions de l'ACHF pourront probablement bientôt tenir à nouveau des réunions avec nos amis et profiter de sorties. Les musées et les activités ferroviaires touristiques pourront recommencer à offrir de ravissants divertissements à nos publics qui ont été affamés de choses amusantes à faire.

Grâce à une gestion prudente et à un soutien financier utile des gouvernements du Canada et du Québec, l'ACHF a traversé la tempête Covid-19 et

s'en est sortie sur une base financière solide. Rail canadien n'a pas failli à la tâche et Exporail, bien que fermé par intermittence pendant de nombreux mois, a bien avancé dans la réalisation de nombreux projets et initiatives. Le musée lui-même a été ouvert trois jours par semaine depuis la mi-février jusqu'au week-end de la Journée des patriotes, après quoi nous sommes passés à cinq jours par semaine et nous serons ouverts tous les jours à partir du 24 juin, jour de la Saint-Jean-Baptiste. Il y a encore des limites au nombre de visiteurs autorisés, ainsi que des exigences en matière de masquage et de désinfection, mais même celles-ci pourraient être assouplies dans les mois à venir. Nous allons revenir à ce que nous aimons faire et à ce pourquoi nous sommes ici.

the opening of the Angus Pavilion but our collection continues to grow, particularly in the archives where we are bursting at the seams. The 2018 CRHA Strategic Plan mandated a review of our needs so that we can continue to effectively develop our capacity to preserve and exhibit Canada's impressive railway heritage. A committee was formed to look at development, and came up with a concept plan for 'Exporail 2.0'- an expansion of the museum, the reserves, and our attractions. This looks good on paper, but we have to be sure we can make it work, both from a financial and operational point of view. To prove to ourselves that this is a good idea, we have hired the world's leading museum consulting firm, Lord Cultural Resources of Toronto, to do a feasibility study of our plans, the market, and our finances. Their report is expected towards the end of this year.

I wish all of you a safe, productive and enjoyable summer.

Les installations de l'Exporail ont été agrandies pour la dernière fois en 2004 avec l'ouverture du pavillon Angus, mais notre collection continue de croître, en particulier dans les archives où nous sommes pleins à craquer. Le plan stratégique 2018 de l'ACHF a exigé un examen de nos besoins afin que nous puissions continuer à développer efficacement notre capacité à préserver et à exposer l'impressionnant patrimoine ferroviaire du Canada. Un comité a été formé pour examiner le développement et a proposé un plan conceptuel pour « Exporail 2.0 » - une expansion du musée, de nos capacités d'archivage et de nos attractions. Cela semble bien sur le papier, mais nous devons être sûrs de pouvoir le faire fonctionner, tant d'un point de vue financier qu'opérationnel. Pour nous prouver que c'est une bonne idée, nous avons engagé la plus grande société de conseil en muséologie du monde, la Lord Cultural Resources de Toronto, pour réaliser une étude de faisabilité de nos plans, du marché et de nos finances. Leur rapport est attendu vers la fin de cette année.

Je vous souhaite à tous un été sans danger, productif et agréable.

Exporail Summer 2021

This year, Exporail is celebrating its 60th anniversary and will offer visitors a few new features during this summer season. The permanent exhibition's theme is the railways historic past from the point of view of current issues in our society, which is more than ever a society on the move. This allows visitors to better understand the present and envisage the future of Canada's railways. With its immersive space and 400 railway artifacts, archival images projected on screens as well as the enhancement of 50 vehicles with new lighting, the permanent exhibition has already attracted several thousand visitors during the last year.

With special exhibitions, rides, thematic activities, vehicle presentations and the opening of the outdoor site, Exporail meets the need for escape and creates a unique railway experience. For this 2021 season, the public is invited to Track to Discovery in a safe environment, accessible to all, with new digital tools allowing the visit to be extended, on site or at home!

During the season, there will be a number of in-person and virtual presentations of vehicles selected specifically to mark the 60th anniversary of Exporail:



EXPORAIL

60 1961-2021

L'été 2021 à Exporail

Cette année, Exporail souligne son 60e anniversaire et propose quelques nouveautés aux visiteurs durant la saison estivale. Son exposition permanente gravite autour de la découverte du passé ferroviaire à partir des enjeux actuels de notre société qui est, plus que jamais, une société en mouvement, ce qui permet aux visiteurs de mieux comprendre le présent et d'envisager l'avenir. Son espace immersif et ses 400 artefacts ferroviaires, ses images d'archives projetées sur écrans ainsi que la mise en valeur des 50 véhicules avec le nouvel éclairage ont déjà séduit quelques milliers de visiteurs durant la dernière année.

Avec ses expositions temporaires, ses balades, ses activités thématiques, ses présentations de véhicules et l'ouverture de son site extérieur, Exporail répond au besoin d'évasion et crée une expérience ferroviaire unique. Pour cette saison 2021, le public est ainsi convié à explorer de nouvelles voies dans un environnement sécuritaire, accessible à tous et des nouveaux outils numériques permettent également de prolonger la visite, sur place ou à la maison!

Durant la saison, se tiendront quelques présentations, au musée et en virtuel, de véhicules sélectionnés spécifiquement pour souligner le 60e anniversaire d'Exporail:



Bruno Cordellier

- Streetcar 274, the first vehicle acquired for the collection;
- *Le tramway 274, premier véhicule acquis pour la collection;*



Alexandra Lamoreux

- The Maritime Locomotive 5, donated to the Museum in 1961;
- *La locomotive C de f Maritime, offerte au Musée en 1961;*



Bruno Cordellier

- Locomotive CN 4100, declared a 'National Historic Site' by the Canadian government.
- *La locomotive CN 4100, déclarée « Lieu historique national » par le gouvernement canadien.*

EXO Donates car 900 to Exporail



EXO in the process of delivering Gallery Car 900 to Exporail, it trails the buffer car. Michael Berry

Le train spécial d'EXO, en route vers Exporail, avec la voiture 900 roulant derrière une voiture tampon. Michael Berry



Car 900 at Exporail. Bruno Cordellier

La voiture 900 à Exporail. Bruno Cordellier

EXO, the Montreal suburban commuter train operator has donated 'Gallery Car' 900 to Exporail. Built by Canadian Vickers in Montreal, the nine double-deck Gallery Cars (two cab and seven trailer cars) were introduced by Canadian Pacific Railway on its Lakeshore commuter run on April 26, 1970. Built after much research by CPR, they contained notable differences from other double-deck cars then in commuter service in North America. Car 900 is a cab car and also contains a toilet and water cooler for passenger comfort. The car will eventually be added to Exporail's Sunday train permitting cab control in both directions, an added safety feature. The CRHA and Exporail sincerely thank EXO for this generous donation.

EXO, l'exploitant des trains de banlieue de Montréal, a fait don de la voiture 900 à Exporail. Construites par la société Canadian Vickers de Montréal en 1969, les neuf voitures à deux niveaux (deux voitures avec cabine de conduite et sept voitures dites remorque) ont été introduites par le Canadien Pacifique sur sa ligne de trains de banlieue de l'Ouest de l'île de Montréal le 26 avril 1970. Construites après de nombreuses années de recherches par le CP, elles présentaient des différences notables par rapport aux autres voitures à deux niveaux alors en service en Amérique du Nord. La voiture 900 est une voiture cabine et contient également des toilettes et un refroidisseur d'eau pour le confort des passagers. La voiture sera éventuellement ajoutée au train du dimanche d'Exporail, ce qui permettra de contrôler le train par une cabine à l'une ou l'autre de ses extrémités, un élément de sécurité supplémentaire. L'ACHF et Exporail remercient sincèrement EXO pour ce généreux don.

CRHA Archives

In addition to the completion of the Heckman project, the CRHA Archives and Documentation Centre has been awarded a new grant of \$23,493 through the Library and Archives Canada (LAC) Documentary Heritage Communities Program (DHCP). This project will focus on the final processing of the Van Horne papers contained in the Canadian Pacific Railway Company fonds and will allow for the hiring of an archival technician to complete it.

Indeed, following research carried out in 2004 and 2005, Exporail wishes to complete a project on Sir W C Van Horne by producing a travelling exhibition that will be presented at Exporail before being offered to other institutions across Canada. This research included many works of art, but very few archival documents. Having acquired the Canadian Pacific Railway Company fonds in 2013, the CRHA wishes to further explore its contents - particularly Series 1, which is entirely dedicated to Van Horne - in order to enhance the project and allow for a more personal immersion in Van Horne's private and professional life.

The result of this project will be to introduce the public to another facet of railway heritage, to reveal little-known facets of Cornelius Van Horne, and to present the research results to verify the theses of art historian Allan Pringle (Concordia, 1984) on the role played by Van Horne and the Canadian Pacific Railway in the history of the Canadian landscape. In addition, it will be an opportunity to further treat the CPR Fonds and increase its accessibility to the public!

The project is scheduled to begin as soon as possible and will be completed by March 31, 2022.

Archives ACHF

En plus de la finalisation du projet Heckman, le Centre d'archives et de documentation de l'ACHF s'est vu octroyer une nouvelle subvention de 23 493,00 \$ dans le cadre du Programme des collectivités du patrimoine documentaire (PCPD) de Bibliothèque et Archives Canada (BAC). Ce projet portera sur le traitement définitif de la série Van Horne contenue dans le Fonds Canadian Pacific Railway Company et permettra l'embauche d'un(e) technicien(ne) en archivistique pour sa complétion.

En effet, suite à une recherche effectuée en 2004 et 2005, Exporail souhaite compléter un projet sur Sir. W.C. Van Horne en produisant une exposition itinérante qui sera présentée à Exporail avant d'être proposée à d'autres institutions à travers le Canada. Cette recherche incluait plusieurs oeuvres d'art, mais très peu de documents d'archives. Ayant fait l'acquisition du Fonds Canadian Pacific Railway Company en 2013, l'ACHF souhaite explorer davantage son contenu - notamment la série 1 entièrement dédiée à Van Horne - afin de bonifier le projet et permettre une immersion plus personnelle dans la vie privée et professionnelle de Van Horne.

Ce projet aura pour résultat d'introduire le public à une autre facette du patrimoine ferroviaire, de révéler des facettes peu connues de Van Horne et de présenter les résultats d'une recherche ayant pour but de vérifier les thèses de l'historien d'art Allan Pringle (Concordia, 1984) sur le rôle joué par Van Horne et le Canadien Pacifique dans l'histoire du paysage canadien. De plus, ce sera une occasion de traiter davantage le Fonds CPRC et d'en augmenter l'accessibilité au public!

Le projet doit débiter dans les plus brefs délais et prendra fin au 31 mars 2022.

CRHA Archives welcomes Sarah Kouyaté

We are pleased to welcome a new intern at the CRHA Archive and Documentation Centre since May 11th. Sarah Kouyaté will spend a total of 25 days with the team in order to complete her internship at the Université du Québec à Montréal (UQÀM). Among other things, she will assist in the management of plans and technical drawings, including the completion and verification of the inventory of CN's historical plans. She will also process various plans contained in the Canadian Pacific Railway Company fonds and may collaborate in the creation of small photo albums for online distribution.

The project to digitize the Heckman photo albums in the Canadian Pacific Railway Company fonds - made possible by a grant from the Library and Archives of Canada - is well underway. Currently, all the albums have been digitized using our new planetary scanner (over 4500 photos!). The next steps are to describe, upload and box the albums.



Les Archives de l'ACHF souhaitent la bienvenue à Sarah Kouyaté

Nous avons le plaisir d'accueillir une nouvelle stagiaire au Centre d'archives et de documentation de l'ACHF depuis le 11 mai dernier. Sarah Kouyaté passera 25 jours au total avec l'équipe afin de compléter son stage d'études pour l'UQÀM. Entre autres, elle assistera dans la gestion des plans et dessins techniques, incluant la complétion et la vérification de l'inventaire des plans historiques du CN. Elle procédera également au traitement de différents plans contenus dans le

Fonds Canadian Pacific Railway Company et pourra collaborer à la création de petits albums-photos pour diffusion en ligne.

Le projet de numérisation des albums-photos d'Heckman contenus dans le Fonds Canadian Pacific Railway Company – rendu possible grâce à une subvention de Bibliothèque et archives du Canada - suit son cours. Présentement, tous les albums ont été numérisés à l'aide de notre nouveau numériseur à plateau pour documents reliés (plus de 4500 photos!). Les étapes suivantes sont la description, la mise en ligne et la mise en boîte des albums.

BACK COVER TOP: Larger than life! The steam era heritage of the NYC Ottawa Division lives on at Russell, Ontario in this mural of a NYC F-12 class 4-6-0 on the Lion's Club building. The late Fred Angus, Editor Emeritus of Canadian Rail was a great fan of railway mural art and no doubt would have approved! Graeme Roy

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Plus grand que nature! À Russell, Ontario, l'héritage de l'ère de la vapeur sur la division Ottawa du NYC survit sur cette murale illustrant une 4-6-0 classe F-12 du NYC sur l'édifice du Lions Club. Le regretté Fred Angus, éditeur émérite de Rail canadien, était un grand amateur de l'art mural à thème ferroviaire et il aurait sûrement été d'accord! Graeme Roy

BACK COVER BOTTOM: Over eighty years after the Heckman image at Finch was made, on February 21, 2020, CPR 8616 West, train 701-21, is a detouring CN manifest freight avoiding protester blockades on the CN main line between Montreal and Toronto. The 701-21 is passing the actual site of the former CPR / NYC crossing at mile 74.4 of the CPR Winchester Subdivision. Even searchlight signal 743 and 744 are on borrowed time as CP installs new Centralized Traffic Control and LED signals on the newly single-tracked Winchester Subdivision. Ray Farand

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le 21 février 2020, plus de quatre-vingts ans après que la photo d'Heckman à Finch à la page 177 a été prise, le train 8616 West du CP est le convoi de marchandises à l'indicateur No 701-21 du CN détourné pour éviter les obstructions de voie de protestataires sur la ligne principale du CN entre Montréal et Toronto. Le No 701-21 passe là où était de fait le site de l'ancien croisement du CPR et du NYC à la borne milliaire 74.4 de la subdivision Winchester du CPR. Il reste même peu de temps à servir aux signaux à projecteur 743 et 744 alors que le CP est à installer une nouvelle Commande centralisée de la circulation et de nouveaux signaux aux DEL sur la subdivision Winchester récemment réduite à une voie simple. Ray Farand

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**

