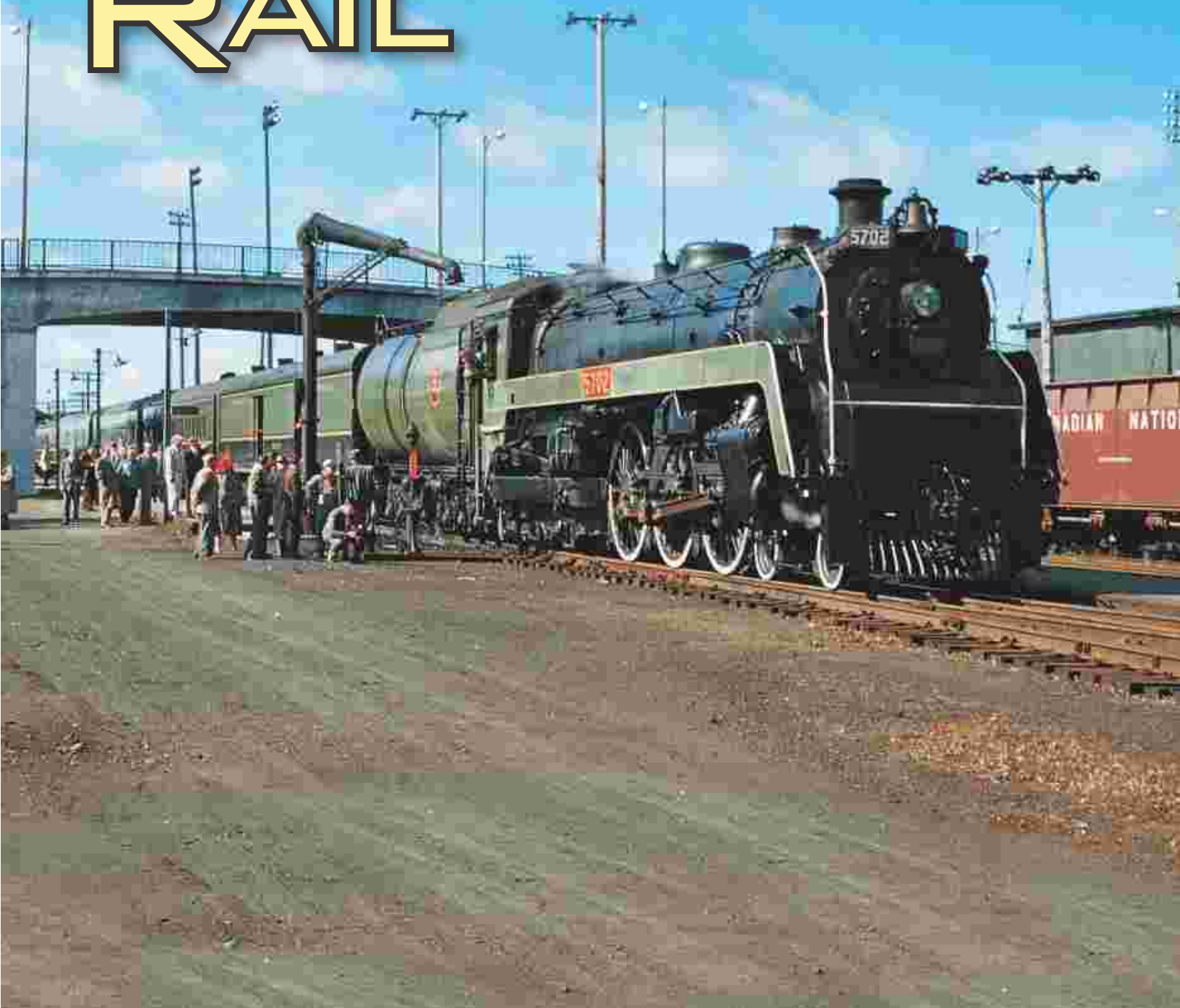


- The CN Story Part 7: The Presidents
- Stan's Photo Gallery, Railway Photography of Jack Marjoribanks
- Book Reviews
- Derek Allan Bowles 1950 - 2021
- Business Car ■ CRHA Communications

- L'histoire du CN, partie 7: les présidents
- Les photos de Stan, la photographie ferroviaire de Jack Marjoribanks
- Critique de livres
- Derek Allan Bowles 1950 - 2021
- Le patrimoine ferroviaire ■ Communications ACHF

No. 603 • JULY/JUILLET - AUGUST/AOÛT • 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

- 197** The CN Story Part 7: The Presidents / *L'histoire du CN, partie 7: les présidents*, by / par Douglas N W Smith
- 226** Stan's Photo Gallery: Celebrating the Railway Photography of Jack Marjoribanks / *Éloge de la photographie ferroviaire de Jack Marjoribanks*, by / par Stan J Smail
- 238** Book Reviews / *Critique de livres*
- 243** Obituary / *Avis de décès* - Boles, Derek Allan, 1950 - 2021
- 245** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 251** 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 Loïselles

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Back in the heyday of CRHA tramway and railroad excursions, the CRHA chartered and operated this excursion on October 5, 1958 from Montreal to Garneau, Quebec. The excursion was to commemorate the start of pool train service in 1933, not the END, twenty five years earlier. CNR 4-6-4 5702 (MLW 1930) was chosen as power as this class of locomotive was built expressly for the Montreal - Toronto run to compete with their rival, Canadian Pacific. This photo was taken by Jack Marjoribanks at Joliette during a water stop.

PAGE COUVERTURE : Le 5 octobre 1958, lors des meilleurs jours des excursions en train et en tramway de l'ACHF, l'association nolisait et exploitait cette excursion de Montréal à Garneau, Québec. L'excursion avait pour but de commémorer la fin du « service en commun » vingt-cinq ans auparavant. La 4-6-4 5702 (MLW 1930) du CNR fut choisie comme force motrice parce que cette classe de locomotives avait été spécialement construite pour le service Montréal-Toronto afin de concurrencer le CPR rival. Cette photo fut prise par Jack Marjoribanks, à Joliette, lors d'un arrêt pour un ravitaillement en eau.

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

The CN Story Part 7: The Presidents The First Five (and a few more) *L'histoire du CN, partie 7 : les présidents Les cinq premiers (et quelques-uns de plus)*

By / Par Douglas N W Smith | with / avec Lorne Perry
French Version / Version française : Gilles Lazure

Roster of Presidents of the CNR and CN / *Présidents des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien National*

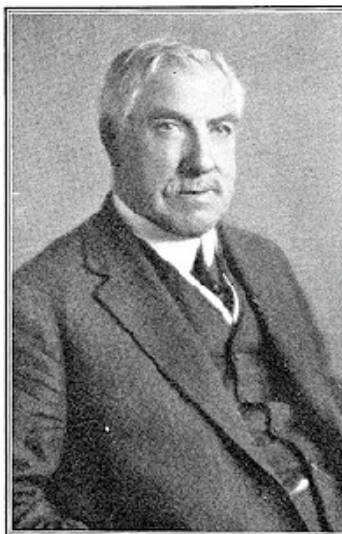
Name / Nom	Term / En fonction	Major Achievement / Réalisation(s) majeure(s)
David Blythe Hanna	1919 - 1921	Integration of all the constituent RRs / <i>Amalgamation des chemins de fer composants</i>
Sir Henry W. Thornton*	1922 - 1932	Modernization of the CNR / <i>Modernisation du CNR</i>
Samuel J Hungerford	1932 - 1941	Standardization of practices / <i>Normalisation des opérations</i>
Robert Charles Vaughan	1941 - 1949	Steered CNR through WW II / <i>Direction du CNR au cours de la Deuxième Grande guerre</i>
Donald Gordon	1950 - 1966	Dieselization - CN Logo / <i>Diésélisation — Logo du CN</i>
Norman John MacMillan	1967 - 1974	Technological change - CN Tower / <i>Changements technologiques — Tour du CN</i>
Robert Angus Bandeen	1974 - 1982	Core freight business - VIA Rail / <i>Concentration sur le transport des marchandises — VIA Rail</i>
J Maurice LeClair	1982 - 1986	Had to contend with Ottawa's intention to see the company privatized / <i>Eut à faire face à l'intention d'Ottawa de privatiser la compagnie et à son ordre de ne rien faire pour contrecarrer ceci</i>
Ronald E Lawless	1987 - 1992	Containerization - Preparation for privatization / <i>Adoption des conteneurs — préparation à la privatisation</i>
Paul M Tellier	1992 - 2002	Privatization - Illinois Central and Wisconsin Central / <i>Privatisation — Acquisition de l'Illinois Central et du Wisconsin Central</i>
E Hunter Harrison*	2002 - 2010	Precision railroading - Acquisition of US Steel lines including Elgin Joliet & Eastern for belt line around Chicago linking all CN properties / <i>Opérations en temps fixé — Acquisition des chemins de fer de la U.S. Steel incluant le Elgin Joliet & Eastern comme voie de ceinture autour de Chicago reliant toutes les compagnies appartenant au CN</i>
Claude Mongeau	2010 - 2016	Precision railroading / <i>Opérations en temps fixé</i>
Luc Jobin	2016 - 2018	3.5 billion investment budget to facilitate operations in Western Canada / <i>Budget d'investissement de 3,5 milliards de dollars pour faciliter les opérations dans l'Ouest canadien</i>
Jean-Jacques Ruest	2018 -	Investing for Growth Capital budget of \$3.9 billion in 2019 largest in CN history Acquisition of TransX trucking company - Bid for Kansas City Southern / <i>Augmentation des investissements à 3,9 milliards de dollars — Acquisition du Groupe d'entreprises TransX — Offre d'achat du Kansas City Southern</i>

* American by birth / * Américain de naissance

The First: David Blythe Hanna

"Exhibit A of the CNR - He is very thoroughly acquainted with the whole system, is a practical railway man, and is regarded as one of the best operating men in Canada." - Edmonton Journal, Aug 31, 1918

A consummate railroad official, Hanna began his railway career at age thirteen as a junior clerk on Scottish railways. The 24 year old emigrated to Canada in 1882 to take up clerical duties with the Grand Trunk Railway in Montreal. In 1884 he moved to the New York office of the New York, West Shore & Buffalo Railroad. After it was taken over by the New York Central, Hanna accepted a job as chief accountant, and later as treasurer and land



Wikipedia

Le premier : David Blythe Hanna

« Document A du CNR — Il connaît à fond tout le réseau, il est un homme de chemin de fer avec beaucoup de bon sens et il est considéré comme l'un des meilleurs gérants d'exploitation au Canada. » - Edmonton Journal, 31 août 1918

Administrateur de chemin de fer accompli, Hanna entreprit sa carrière à l'âge de treize ans en tant que commis junior aux chemins de fer écossais. En 1882, à 24 ans, il émigra au Canada pour remplir des fonctions au Grand Trunk Railway (GTR), à Montréal. En 1884, il passa aux bureaux de New York du chemin de fer New York, West Shore & Buffalo. Lorsque ce dernier tomba sous le contrôle du New York Central, il

commissioner, with the Manitoba & North Western Railway (M&NW) working in the company's office in Portage la Prairie.

He came to the attention of Mackenzie and Mann during the negotiation for trackage rights for their Lake Manitoba Railway & Canal Company over the M&NW. By the time the Lake Manitoba Railway was running to Dauphin in December 1896, Hanna had been hired as its first Superintendent. Thus Hanna began his long association with Mackenzie and Mann on the very first fragment on what would become the Canadian Northern Railway (CNoR).

With Mackenzie looking after the financing, and Mann supervising construction, Hanna's role was operations. With the CNoR's shoestring financing, costs of construction and operation were kept as low as possible. Second hand rolling stock and light rails resulted in breakdowns, derailments, and other unexpected disruptions challenging Hanna's managerial abilities and ingenuity, as did the need to minimize costs to support the CNoR's early policy of reducing freight rates to secure provincial financial aid. Since it carried their freight at lower rates, farmers could forgive the railway's sometimes erratic service.

In September 1917 the federal government took over the financially-stressed CNoR. Mackenzie and Mann lost their places in the executive, but Hanna was retained and served as Acting President of the CNoR for the next



To cope with the rising grain output of prairie farms, Hanna commissioned an entirely new yard to be built northwest of Fort William, Ontario which would serve both the former GTP elevator at Mission (west of Fort William) and the former CNoR elevator at Port Arthur. The massive yard, which boasted 37 miles of track, a 24 stall round house, 350 ton coaling plant and the CNR's first hump, opened on September 16, 1923. Library Archives Canada ID 3354095

Afin de faire face à la production grandissante de céréales des fermes des Prairies, Hanna autorisa la construction d'une cour entièrement nouvelle au nord-ouest de Fort William, Ontario, qui allait desservir l'élévateur de l'ancien GTP à Mission (à l'ouest de Fort William) et l'élévateur de l'ancien CNoR, à Port Arthur. L'immense cour, qui faisait étalage de 60 km de voies, d'une rotonde de 24 stalles, d'une tour de ravitaillement en charbon de 318 tonnes métriques et du premier triage à bosse du CNR, fut inaugurée le 16 septembre 1923. Bibliothèque et Archives Canada ID 3354095

accepta le poste de comptable principal, et ensuite, celui de trésorier et de commissaire foncier du Manitoba & North Western Railway (M & NW), travaillant aux bureaux de Portage la Prairie de cette compagnie.

Il attira l'attention de Mackenzie et Mann durant les négociations de droits de circulation de la compagnie Lake Manitoba Railway & Canal Company sur le M & NW. En décembre 1896, alors que le Lake Manitoba avait bien atteint Dauphin, Hanna avait été nommé son premier surintendant. Il commença donc sa longue association avec Mackenzie et Mann sur le tout premier tronçon de ce qui allait devenir le Canadian Northern Railway (CNoR).

Alors que Mackenzie s'occupait du financement et que Mann supervisait la construction, Hanna dirigea l'exploitation. Les capitaux du CNoR étant des plus minces, les coûts de construction et d'exploitation furent gardés

aussi bas que possible. Le matériel roulant d'occasion et les rails légers entraînent des bris, des déraillements et d'autres dérangements inattendus qui mirent à l'épreuve les compétences de gestion et l'ingénuité d'Hanna, comme le fit le besoin de minimiser les coûts afin de suivre la politique de première heure du CNoR qui était de réduire les taux de transport des marchandises afin d'obtenir de l'aide financière provinciale. Les fermiers pouvaient composer avec le fonctionnement parfois irrégulier du chemin de fer puisqu'il transportait leurs marchandises à des tarifs plus bas.

En septembre 1917, le gouvernement fédéral prit le contrôle du CNoR aux ressources financières précaires. Mackenzie et Mann perdirent leur place à la direction, mais Hanna fut maintenu en fonction et servit en tant que président intérimaire du CNoR pendant les douze mois suivants. Le 6 septembre 1918, une fois complétées les ententes financières pour la vente du CNoR au gouvernement, il fut nommé président.

L'usage de l'appellation Chemins de fer nationaux du Canada (de l'anglais, Canadian National Railways ou CNR) pour désigner l'amalgamation des opérations du



During the early years (approximately 1918 through 1923) the slogan "The National Way" was used in CNR publications. Victoria Times, April 24, 1923

Au cours des premières années du CNR, soit environ de 1918 à 1923, le slogan « The National Way » fut utilisé dans ses publications. Victoria Times, 24 avril 1923

twelve months. After the financial arrangements for the sale of the CNoR to the government were completed, Hanna was appointed President on September 6, 1918.

The use of the name Canadian National Railways (CNR) to designate the combined operations of the CNoR and Canadian Government Railways was authorized by the government on December 20, 1918 and the act incorporating the CNR was passed on June 6, 1919.

Hanna's greatest contribution to the nascent CNR was the integration of plant, equipment, employees and management systems of the Canadian Government Railways and the Grand Trunk Pacific Railway as they came under CNR control between 1918 and 1920. While doing this, Hanna faced the difficult task of maintaining operations with war weary equipment and infrastructure and, after peace arrived dealing with rampant inflation that both fuelled employee discontent and strained budgets. In the name of efficiency, duplicate rail lines and facilities were eliminated, equipment that was worn-out by war-time use and lack of maintenance was replaced, and the rails, ties, ballast, and bridges were replaced to accommodate heavier locomotives and freight car loads. Some examples of the work undertaken include the construction of the CNR's first hump yard in West Fort William, the surveying of the Longlac-Nakina cut-off in northern Ontario to link the CNoR and NTR to shorten the CNR line between Central Canada and the West, the replacement of outmoded roundhouses at points such as Moncton, Joffre and Hornepayne, and the start of standard gauging the lines on Prince Edward Island. Dealing with any one of these items was a major challenge, but handling all of these while under the microscope of a public ownership, was a Herculean task for which Hanna has never received proper recognition.

Taking seriously Prime Minister Borden's promise that politics would not be allowed to interfere with the CNR, Hanna issued his famous 'no politics' order banning employees from running for any Dominion or Provincial office on pain of dismissal. When three employees were let go after running in provincial elections in 1920, Liberal leader Mackenzie King offered support to the unions in efforts to have the order rescinded. After King won the Dominion election in December 1921, Hanna and the board appointed by Conservative Prime Minister Borden were on borrowed time.

The reason given for hiring a new President was that with the Grand Trunk to be finally merged with the CNR, there was a need for a President who was not associated with any of the old railways. Hanna and the existing CNR board submitted their resignation on July 20, 1922, but continued in office for several months. In a letter to all employees sent on October 10, 1922, his last day in office, Hanna said, "I can only say for myself and those

CNoR et des Chemins de fer du gouvernement canadien (CGR) fut autorisé le 20 décembre 1918 par le gouvernement canadien et la loi d'incorporation du CNR fut adoptée le 6 juin 1919.

La plus grande contribution d'Hanna au CNR naissant fut l'intégration des bâtiments, des équipements, des employés et des structures administratives des CGR et du Grand Trunk Pacific (GTP) lorsqu'ils passèrent sous le contrôle du CNR entre 1918 et 1920. Alors qu'il faisait cela, Hanna fit face à la difficile tâche de maintenir les opérations avec des équipements et des infrastructures dégradés à la suite de la guerre et, une fois la paix revenue, avec une inflation galopante qui à la fois fit croître le mécontentement parmi les employés et mit les budgets à l'épreuve. Au nom de l'efficacité, les voies et infrastructures en double furent éliminées, l'équipement usé à la corde par le suremploi du temps de guerre et le manque d'entretien fut remplacé et les rails, traverses, ballast et ponts furent rénovés pour supporter des locomotives et des convois de marchandises plus lourds. Quelques exemples des travaux entrepris incluent la construction, à West Fort William, du premier triage à butte du CNR, l'arpentage du raccordement Longlac-Makina, dans le nord de l'Ontario, pour joindre les voies du CNoR au National Transcontinental Railway (NTR) et ainsi raccourcir la voie du CNR entre le centre du Canada et l'Ouest, le remplacement de rotondes démodées en des endroits tels que Moncton, Joffre et Hornepayne et le début de la mise à l'écartement normal des voies sur l'Île-du-Prince-Édouard. Traiter un seul parmi tous ces problèmes était un défi majeur, mais les traiter tous sous l'intense attention donnée à une propriété publique fut une tâche herculéenne pour laquelle Hanna ne reçut jamais la reconnaissance appropriée.

Prenant au sérieux le premier ministre Borden comme quoi il ne serait pas permis aux considérations politiques de s'immiscer dans les affaires du CNR, Hanna donna son fameux ordre de « pas de politique » interdisant aux employés, sous peine de renvoi, de briguer les suffrages pour un poste au gouvernement du Dominion ou à un gouvernement provincial. Lorsque trois employés furent congédiés pour avoir été candidats à des élections provinciales au cours de 1920, le leader libéral Mackenzie King offrit son support aux syndicats dans leurs efforts de faire annuler l'interdiction. Lorsque King eut gagné les élections à travers le Dominion en décembre 1921, les jours d'Hanna et du conseil de direction nommé par le premier ministre conservateur Borden devinrent comptés.

La raison donnée pour embaucher un nouveau président fut que le Grand Trunk allant enfin être amalgamé dans le CNR, il y avait un besoin pour un nouveau président qui n'avait aucune attache avec l'une ou l'autre des anciennes compagnies ferroviaires. Hanna et le conseil

Directors who retire with me that nothing of the nature of political interference would have been tolerated while we were in charge. It is a necessary policy if efficient administration is to be obtained."

He is best remembered today for his book, 'Trains of Recollection', a colourful, if not always completely accurate, account of his railway career.

The Second: Sir Henry Thornton

"What the system really needs," declared (Prime Minister) Mr. King, "is a big, capable man from the outside to act as an umpire and to see that the whole thing is properly administered. I think we have found that man in Sir Henry Thornton, who has an excellent record as a railway man and whose integrity is highly praised everywhere." - Montreal Gazette, October 5, 1922

Sir Henry was appointed to the position of President of Canadian National Railways on October 4, 1922. The long search for a replacement who was untainted by association with the Canadian Northern or Grand Trunk or Canadian Pacific had started in the United States. There were many refusals - even Percy Todd, President of the tiny Bangor & Aroostook in Maine, who was born in Canada, refused the job.

Born in Indiana in 1871, Thornton had started with the Pennsylvania Railroad (PRR) as a draughtsman in 1894; he rose quickly through the ranks to the position of general superintendent of the Long Island Rail Road, a PRR subsidiary. On the eve of World War I, he was hired to run Britain's Great Eastern Railway, whose many trains connected East Anglia with London. Based on his demonstrated skills, the British Government deployed him to France to move men and materiel to the Western Front. Eventually he was named Inspector General of Allied Transportation. He achieved the rank of major general, became a British subject and was rewarded with both a knighthood and the Distinguished Service Medal of the United States.

d'administration du CNR alors en place présentèrent leur démission le 20 juillet 1922, mais ils restèrent en fonction pendant encore plusieurs mois. Dans une lettre envoyée à tous les employés le 10 octobre 1922, son dernier jour en fonction, Hanna déclara : « Je peux seulement déclarer en mon nom, et en celui de tous les directeurs qui quittent leurs postes avec moi, que rien ressemblant à de l'interférence politique n'aurait été toléré alors que nous étions en fonction. C'est une politique nécessaire si une administration efficace veut être obtenue. »

De nos jours, son souvenir est le mieux perpétué par son livre, *Trains of Recollection*, un récit imagé, bien que pas toujours complètement exact, de sa carrière ferroviaire.

Le deuxième : Sir Henry Thornton

« Ce dont le réseau a réellement besoin, déclara monsieur (le premier ministre) King, est un grand, compétent individu de l'extérieur pour agir en arbitre et voir à la bonne gérance de l'entreprise. Je pense que nous l'avons trouvé en Sir Henry Thornton, qui a d'excellents états de service ferroviaire et une intégrité partout hautement louangée. »

Wikipedia
Montreal Gazette, 5 octobre 1922

Sir Henry fut nommé au poste de président des Chemins de fer nationaux du Canada le 4 octobre 1922. La longue recherche pour un remplaçant qui ne serait aucunement entaché par une association avec le Canadian Northern ou le Grand Trunk ou le Canadien Pacifique avait débuté aux États-Unis. Il y avait eu de nombreux refus — même Percy Todd, un Canadien de naissance et le président du modeste Bangor & Aroostook, dans le Maine, déclina le poste.

Né en Indiana en 1871, Thornton débuta en tant que dessinateur au Pennsylvania Railroad (PRR) en 1894; il gravit rapidement les échelons jusqu'au poste de surintendant général du Long Island Rail Road, une filiale du PRR. À la veille de la Première Guerre mondiale, il fut embauché pour diriger, en Angleterre, le Great Eastern



Reflecting President's Thornton focus on passenger service and a progressive image of the newly minted CNR, Mountain 6005 hustles an all-steel car Montreal-Toronto passenger train on an immaculate double track roadbed circa 1923. Library Archives Canada ID 3550451

Reflet de l'emphase du président Thornton sur le service voyageurs et l'image de progrès du réseau récemment créé, la 6005 du CNR, de type Mountain, tracte un convoi Montréal-Toronto de voitures pour voyageurs entièrement en acier sur une voie double d'apparence très soignée autour de 1923. Bibliothèque et Archives Canada ID 3550451

Thornton, who had never been to Canada, arrived late in 1922 to great acclaim. He continued all of former President Hanna's policies to integrate the Grand Trunk into the CNR. He approved orders for new motive power; the Canadian Locomotive Company delivered the first Mountain type locomotive in June 1923. The 6000s quickly became the advertising symbol of the National system.

Later Sir Henry launched a massive modernization scheme ordering fleets of Mountains, Northern and Santa Fe locomotives (the latter the most powerful steam locomotives in the British Empire), hundreds of steel passenger cars, and thousands of freight cars. The CNR became a leader in the use of self-propelled rail cars and experimented with the first intercity road diesel in North America. The five Hudson locomotives purchased for the Montreal -Toronto day trains were reputed to be the fastest locomotives in the country. His showmanship tendencies showed in the glamour side of the business - new transcontinental and corridor passenger trains, new stations in Halifax, London, Hamilton, Saskatoon, Edmonton and Jasper, expansion of the hotel system with the Nova Scotian Hotel in Halifax, the Charlottetown in PEI, the Bessborough in Saskatoon, introduction of a transcontinental radio service



The massive CNR station in Vancouver opened in 1917. It was built on land reclaimed from mud flats along False Creek. The land in front of the building remained a mud pit until Sir Henry visited the city. He agreed to beautify the area by filling in the land and landscaping it at no cost to the city. This area was named Thornton Park making Sir Henry the only CN President to be so honoured with a living memorial. Library Archives Canada ID 3350362

La vaste gare du CNR à Vancouver fut inaugurée en 1917. Elle fut construite sur du terrain créé par le drainage de sols boueux en bordure de False Creek. L'étendue en face de la gare demeura un marais boueux jusqu'à ce que Thornton visite la ville. Il accepta d'embellir l'endroit par du remplissage et de l'aménagement paysager, et ce, sans frais pour la ville. L'emplacement fut nommé Thornton Park faisant de Sir Henry le seul président du CNR à être ainsi honoré de son vivant. Bibliothèque et Archives Canada ID 3350362

Railway, dont les nombreux trains en reliaient l'Est-Anglie à Londres. S'appuyant sur ses talents démontrés, le gouvernement britannique l'envoya en France pour diriger le transport d'hommes et de matériel vers le Front ouest. Il fut éventuellement nommé inspecteur général du transport allié. Il obtint le grade de général de division, devint sujet britannique et fut récompensé en étant fait chevalier britannique et étant octroyé l'Army Distinguished Service Medal américaine.

Thornton, qui n'était jamais venu au Canada, arriva vers la fin de 1922 au milieu de grandes acclamations. Il continua toutes les politiques d'intégration du GTR au CNR d'Hanna, le précédent président du CNR. Il approuva les commandes pour de la nouvelle force motrice; la Canadian Locomotive Company livra la première locomotive de type Mountain en juin 1923. Les Mountain séries 6000 devinrent rapidement l'image publicitaire du réseau national.

Thornton lança plus tard un vaste projet de modernisation en passant commande d'un grand nombre de locomotives de type Mountain, Northern et Santa Fe (ces dernières étant les locomotives les plus puissantes dans l'Empire britannique), des centaines de voitures en acier pour voyageurs et des milliers de wagons de marchandises. Le CNR devint un pionnier dans l'utilisation d'autorails et il expérimenta avec le premier diesel pour trajets interurbains en Amérique du Nord. Les cinq locomotives de type Hudson acquises pour les trains de jour Montréal-Toronto furent réputées être les plus rapides au pays. Son attirance pour le spectaculaire se refléta du côté prestige de la compagnie : de nouveaux trains pour voyageurs sur les trajets transcontinentaux et ceux les plus fréquentés, de nouveaux hôtels à Halifax, London, Hamilton, Saskatoon, Edmonton et Jasper, l'expansion du réseau d'hôtels avec le Nova Scotian à Halifax, le Charlottetown à l'Île-du-Prince-Édouard et le Bessborough à Saskatoon, l'inauguration d'un service radiophonique pour les voyageurs de ligne transcontinentale du CNR et de nouveaux paquebots pour service côtier de série Prince sur la côte Ouest et de nouveaux navires à vapeur de série Lady pour la desserte de la côte est jusqu'aux Caraïbes.

À la demande du gouvernement, Thornton continua le programme majeur de construction de lignes secondaires qui visait d'abord à ouvrir les terres arables de l'Ouest à la colonisation.

Initialement, l'amalgamation des voies et infrastructures en double et l'utilisation de locomotives modernes pour tracter des trains plus lourds firent plus que doubler les profits d'exploitation. Cependant, ce surplus ne fut jamais suffisant pour couvrir les frais d'intérêts élevés de la dette héritée des compagnies qui avaient précédé le CNR. Sa montagne de dettes continua



This handsome brick structure was built at Kamloops in 1927 at the end of the three mile spur off the main line. Despite not being on the main track the transcontinental trains backed down the spur to serve the largest town between Vancouver and Calgary and to tweak the nose of the CPR. Divisional offices were housed on the second floor. Library Archives Canada ID 3350389

En 1927, ce beau bâtiment en briques fut construit à Kamloops à l'extrémité d'un embranchement de 5 kilomètres à partir de la voie principale. Bien qu'il n'était pas sur cette dernière, les trains transcontinentaux y reculèrent pour desservir la plus grande ville entre Calgary et Vancouver et narguer le CPR. Les bureaux de la division furent logés à l'étage, ce qui augmenta la surface de l'édifice. Bibliothèque et Archives Canada ID 3350389

The CNR began operating steamships between the east coast and West Indies on November 27, 1928 from the newly opened Pier 21 in Halifax. The fleet of 'Lady' boats were specially constructed for the run and were designed to accommodate passengers and regular cargo and tropical produce requiring refrigeration. The smoking room on the RMS Lady Nelson reflects the luxurious accommodation offer on these mini-liners (420 feet long) that were in the style expected by wealthy travellers within the British Empire. Library Archives Canada ID 3350491

Le 27 novembre 1928, le CNR commença à exploiter des navires à vapeur entre la côte est et les Indes occidentales à partir du quai no 21 nouvellement inauguré à Halifax. La flotte de navires de la série « Lady » fut spécialement construite pour ce service et conçue pour accommoder passagers, marchandises usuelles et produits tropicaux exigeant la réfrigération. Le fumoir du RMS Lady Nelson reflète les aménagements luxueux offerts sur ces modèles réduits de navires de ligne de 128 mètres de longueur qui étaient du style auquel s'attendaient les riches voyageurs à l'intérieur de l'Empire britannique. Bibliothèque et Archives Canada ID 3350491



By the late 1920s, the CNR had been rebuilt its Montreal-Toronto main line to such standards that Thornton was ready to challenge the CPR. Five Hudsons were constructed by the Montreal Locomotive Works in 1930 to be the fastest thing on rails. Their introduction reduced Montreal-Toronto times from 8 to 6 hours and stirred a remarkable scuffle with the CPR for bragging rights as to who had the fastest train. Library Archives Canada ID 3550438

À la fin des années 1920, le CNR avait achevé de rénover sa voie principale entre Montréal et Toronto à des normes telles que Thornton était prêt à défier le CPR. Cinq locomotives de type Hudson furent manufacturées par les Montreal Locomotive Works, en 1930, pour devenir les plus rapides sur rails. Leur arrivée réduisit le temps de parcours du trajet de 8 à 6 heures et fut à l'origine d'une véritable bataille avec le CPR pour le droit de se vanter d'avoir le train le plus rapide. Bibliothèque et Archives Canada ID 3550438

The two decades of halting progress in the construction of the 'new' Toronto Union Station finally concluded in 1930 when the concourse and new trains sheds were completed. The CNR assigned it ponderous 4100 class engine to operate over all the tracks to test them for stability prior to opening the last part of the facility. City of Toronto Archives Fonds 1266 Item 19030



Les deux décennies de construction souvent interrompue de la gare Union de Toronto dite nouvelle fut finalement achevée en 1930 lorsque la salle des pas perdus et les abris pour trains furent complétés. Le CNR affecta une lourde locomotive de la série 4100 pour circuler sur toutes les voies afin d'en éprouver la stabilité avant l'inauguration de la dernière partie de l'édifice. Archives de la ville de Toronto, fonds 1266, item 19030

Who was Fred Dawson?

Maynard Metcalf, in his autobiography "One Man's Word For It", recounts a humorous incident at Prince Rupert as CNR officials accompanied the new CNR Board of Directors on a cross-country tour in 1923. He states, "Such a notable visit to Dawson's hometown deserved to be remembered. Although British Columbia had strict liquor control laws, Fred Dawson had a well-stocked cellar and some said he did a flourishing 'export' trade. A good party and dance was in progress when a uniformed officer of the law appeared and insisted on taking Sir Henry into custody. After a great to-do with Director Dawson, it was disclosed that the whole thing was a hoax performed by Tom Watson, CNR Tax Commissioner at Montreal, who was a talented amateur character actor. To Sir Henry this was carrying a joke too far and Watson nearly lost his job."

Qui fut Fred Dawson?

Maynard Metcalf, dans son autobiographie *One Man's Word For It*, raconte un incident amusant à Prince Rupert alors que des dirigeants du CNR accompagnaient les membres de son nouveau conseil d'administration lors d'une tournée à travers le pays en 1923. Il écrit : « Une telle visite notoire à la ville natale de Dawson méritait d'être commémorée. Même si la Colombie-Britannique avait des lois sévères pour le contrôle de l'alcool, Fred Dawson était réputé d'avoir un cellier bien rempli et certains disaient qu'il en faisait un commerce « d'exportation » prospère. Alors qu'une fête et une danse endiablée se déroulaient, un représentant de la loi en uniforme apparut et insista pour écrouer Sir Henry. Suite à une histoire échevelée, il fut dévoilé que toute l'affaire avait été un subterfuge acté par Tom Watson, le commissaire aux taxes du CNR à Montréal qui était un interprète de personnage amateur de talent. C'était pousser la blague trop loin pour Sir Henry et Watson faillit perdre son emploi.



Gracious Georgian style architecture was the hallmark of the CNR station and The Nova Scotian hotel built by the railway during the latter years of Thornton's presidency. Today VIA Rail uses the station and the hotel is part of the Westin chain. Library Archives Canada ID 3356712

À Halifax, le gracieux style d'architecture géorgien caractérisait la gare du CNR et l'hôtel Nova Scotian érigé par la compagnie ferroviaire au cours des dernières années de la présidence de Thornton. De nos jours, VIA utilise la gare et l'hôtel fait partie de la chaîne Westin. Bibliothèque et Archives Canada ID 3356712

The ultimate symbol of the luxury train during the heavyweight passenger car era was the full lounge observation car complete with buffet, barber shop, exercise room and shower. Thornton had 12 such cars constructed; they were delivered by Canadian Car & Foundry in the summer of 1930 for use on the western transcontinental trains. With traffic plummeting, the lack of revenue sleeper accommodations provided a liability and the cars were rebuilt as parlor cars in the mid 1930s. Library Archives Canada ID 3348418

Le symbole suprême du train de luxe au cours de l'ère des voitures pour voyageurs lourdes fut la voiture-salon d'observation incluant buffet, salon de coiffeur, salle d'exercice et douche. Thornton fit construire douze de ces voitures; elles furent livrées par la Canadian Car & Foundry durant l'été 1930 pour servir sur les trains transcontinentaux vers l'ouest. Avec la baisse du trafic, leur manque d'aménagements pour dormir devint un manque à rapporter des revenus et elles furent reconstruites en voitures parloir au milieu des années 1930. Bibliothèque et Archives Canada ID 3348418



Matching the ill-timed investment in luxury passenger cars was the completion of the Charlottetown Hotel in April 1931. Sadly the gracious Georgian structure was a consistent money loser. It was sold to Rodd family in 1982 and is still used by visitors to the capital of Canada's smallest province. Library Archives Canada ID 3356699

En avril 1931, l'achèvement de l'hôtel Charlottetown fut comparable, comme moment mal choisi, avec l'investissement dans les voitures de luxe pour voyageurs. Le gracieux édifice de style géorgien opéra constamment à déficit. Il fut vendu à la famille Rodd en 1982 et il est encore fréquenté par les visiteurs de la capitale de la plus petite province du Canada. Bibliothèque et Archives Canada ID 3356699



for passengers on CN trains, and new 'Prince' coastal liners for service the west coast and 'Lady' steamships for service from the east coast to the Carribean.

At the direction of the government, Thornton continued the program of massive branch line construction whose focus was primarily to open western agricultural lands for settlement.

Initially the consolidation of duplicate facilities and tracks and the use of modern locomotives to haul heavier trains more than doubled the operating profits. However, the operating surplus was never sufficient to cover the heavy interest costs on the inherited debt from the predecessor railways and the cost of all the improvements. So the CNR's mountain of debt continued to grow. During the buoyant years of economic good times in the 1920s, both the public and parliamentarians expressed delight in all the improvements to their National Railway and seemingly forgot about the debt issue.

The Great Depression hit the railway hard with passenger and freight traffic sliding by over a third. Suddenly the annual deficit of the CNR jumped from \$41 million in 1929 to \$93 million in 1931. The replacement of the Liberal Mackenzie King government by that of Conservative R B Bennett sealed Thornton's fate as a scapegoat for the railway situation - much as the change in government had done to Hanna.

The House of Commons Railway Committee investigated CNR spending and found that the hotels, steamships, and luxury passenger trains all ran in the red. The miles of new branch lines on the prairies, many duplicated by the CPR, were also a drag on the system. Under pressure by the government and in poor health, Thornton tendered his resignation in 1932. He would die from cancer within the year.

Thornton, unlike many of the CNR Presidents, has not been forgotten. After his death, the employees subscribed to brass memorial plaques which remain to this day in all major former CNR stations across the country.

The 'poster girl' for the CNR during the 1930s and 1940s were the ten streamlined Northern locomotives acquired by the CNR and subsidiary Grand Trunk Western. These locomotives were assigned to the prestige name trains operating on the Montreal-Toronto-Chicago route. Library Archives Canada ID 3550492

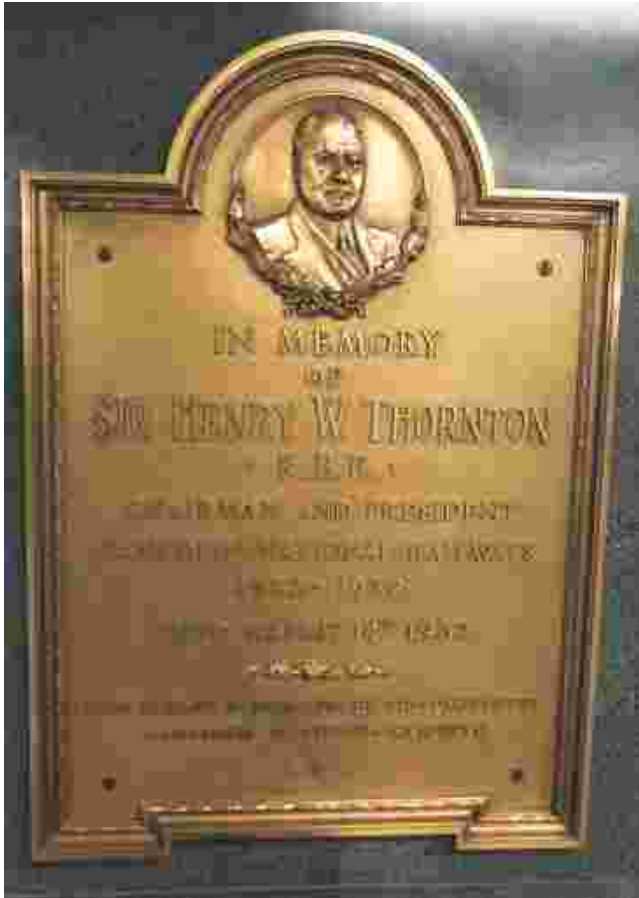
Les « pin-up » du CNR durant les années 1930 et 1940 furent les dix locomotives carénées de type Northern acquises par le CNR et sa filiale Grand Trunk Western. Elles furent affectées aux trains de prestige dénommés roulant sur le trajet Montréal-Toronto-Chicago. Bibliothèque et Archives Canada ID 3550492

donc de grossir. Durant les années 1920 de prospérité soutenue, et le public et les membres du Parlement se réjouissent de toutes les améliorations aux chemins de fer nationaux et semblèrent oublier la question de la dette.

La Grande Dépression frappa fort la compagnie avec une diminution de près d'un tiers du trafic voyageurs et de marchandises. Le déficit annuel du CNR monta en flèche, de 41 millions de dollars en 1929 à 93 millions en 1931. Le remplacement du gouvernement libéral de Mackenzie King par celui, conservateur, de R.B. Bennett scella le sort de Thornton comme bouc émissaire de la situation à la compagnie ferroviaire plutôt de façon pas mal similaire à ce qu'un changement de gouvernement avait fait pour Hanna.

Le Comité des chemins de fer de la Chambre des communes enquêta sur les dépenses du CNR et découvrit que les hôtels, les navires à vapeur et les trains de luxe pour voyageurs opéraient tous dans le rouge. Le kilométrage des voies secondaires dans les Prairies, plusieurs doublées par celles du CPR, était aussi une entrave pour le réseau. Sous la pression du gouvernement et sa santé se détériorant, Thornton présenta sa démission en 1932. Il allait mourir du cancer avant la fin de l'année.

Thornton, à la différence de plusieurs des présidents du CNR, n'a pas été oublié. Après sa mort, les employés se cotisèrent pour des plaques commémoratives en laiton qui sont encore présentes dans toutes les gares majeures du CN à travers le pays.



Plaque commemorating Henry Thornton mounted in Central Station Montreal. Peter Murphy

Plaque commémorant Henry Thornton érigée à la Gare Centrale de Montréal. Peter Murphy

The Third: Samuel Hungerford

Men who worked with him or for him in the South Eastern shops at Farnham; at Windsor Street station in Montreal; at Megantic and McAdam Junction in the east, or at Cranbrook, Calgary or Winnipeg in the west, all tell the same story; that S J Hungerford moved up the ladder because he studied his every job thoroughly from the time he first carried his dinner pail into the shops at Farnham.- Financial Post, February 24, 1934

The first Canadian-born President of the CNR was Samuel Hungerford. Born in 1872 at Bedford, Quebec, he started his railway career as a machinist apprentice in the South Eastern Railway shops at Farnham. After many moves, he rose to the position of Locomotive Foreman in 1900 at Megantic. Following positions in Cranbrook and Calgary, he became Superintendent of the Locomotive Shops at Winnipeg in



Canada Science and Technology Museum
*Musée des sciences et de la technologie
du Canada*

Le troisième : Samuel Hungerford

« Les hommes ayant travaillé avec lui, ou pour lui, aux ateliers de Farnham du South Eastern, à la gare Windsor de Montréal, à Mégantic et à la jonction McAdam à l'Est ou à Cranbrook, Calgary ou Winnipeg dans l'Ouest disent tous la même chose : que S.J. Hungerford grimpa les échelons parce qu'il étudia à fond chacun de ses emplois à partir de la première fois qu'il apporta sa boîte à lunch à Farnham. » Financial Post, 24 février 1934

Le premier président du CNR né au Canada fut Samuel Hungerford. Né à Bedford, Québec, en 1872, il entreprit sa carrière ferroviaire comme apprenti machiniste aux ateliers du South Eastern Railway, à Farnham. À la suite de nombreuses affectations, il atteignit le poste de contremaître de la force motrice à Mégantic en 1900. Après des emplois à Cranbrook et à Winnipeg, il devint le directeur général de la force motrice

1904. Four years later, he was appointed Superintendent of Shops for the CPR Western Lines at Winnipeg.

In March 1910 he began his career with the Canadian Northern (CNoR) as Superintendent of Rolling Stock at Winnipeg. The expenses of the Mechanical Department increased sharply during his first year in the office as money was spent to live up to his motto: "First get your engines in good shape, then use them." His plan was to urge the use of the powerful locomotives where traffic was heaviest in order to reduce the train movements, making it obligatory on the Maintenance of Way forces to keep the track to the standard required. Hungerford also adopted the 100,000 pounds drawbar pull as the standard for ranking the efficiency of system locomotives.

At the end of five years with the Mechanical Department of the Western Lines of the CNoR in first class shape, Hungerford's jurisdiction was extended over the Eastern lines of the system in May 1915. For two years and a half he was Superintendent of Rolling Stock for the System at Toronto during which time he oversaw the standardization of shop practices and of the distribution of rolling stock throughout the System.

In the general reorganization following the government takeover of the CNoR, he was appointed General Manager, Eastern Lines in November 1917. In 1918 as the CNR system began to take form through the joint operation of CNoR, CGR and National Transcontinental Railways there was the necessity for standardization in connection with the shop practices and equipment of those systems. The CNR management did not consider it desirable to establish a separate Mechanical Department so a new title, Assistant Vice-President of operating,

aux ateliers de Winnipeg en 1904. Quatre ans plus tard, il fut nommé directeur général des ateliers pour les lignes de l'Ouest du CPR, à Winnipeg.

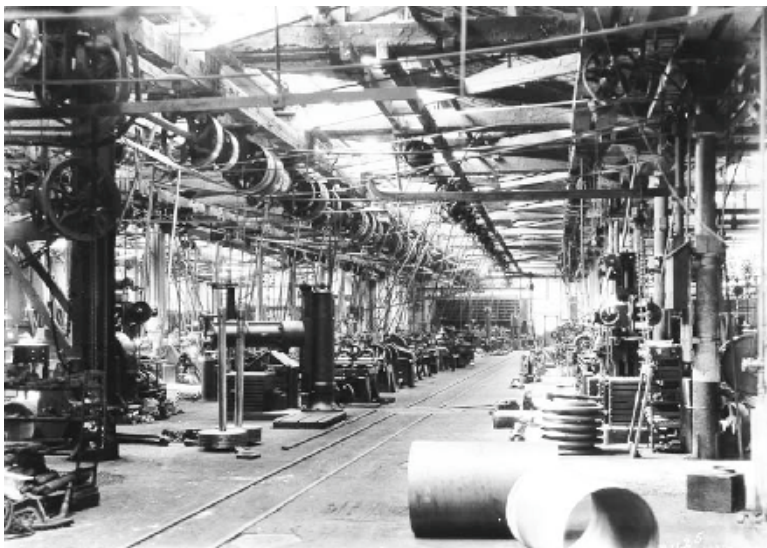
En mars 1910, il commença sa carrière au Canadian Northern comme gérant général du matériel roulant, à Winnipeg. Les dépenses du département mécanique augmentèrent de façon notable durant sa première année en fonction alors que des argents furent dépensés conformément à sa devise : « Mettez d'abord vos locomotives en bonne condition et utilisez-les ensuite ». Son intention était de promouvoir l'utilisation de locomotives puissantes là où le trafic était le plus lourd afin de réduire le nombre de trains, forçant sans équivoque les équipes d'entretien des voies à garder celles-ci au standard requis. Hungerford adopta aussi la force de 100 000 livres à la barre de traction comme norme pour numériser l'efficacité des locomotives du réseau.

Au bout de cinq ans au département de mécanique des lignes de l'Ouest du CNoR, et ces dernières étant en excellente condition, l'autorité d'Hungerford fut étendue aux lignes de l'Est du réseau en mai 1915. Durant deux ans et demi, il fut, à Toronto, le gérant général pour tout le matériel roulant de la compagnie, période durant laquelle il vit à la normalisation des procédures d'atelier et à la répartition de tout le matériel roulant à travers son réseau.

Lors de la réorganisation générale qui a suivi la prise de contrôle du CNoR par le gouvernement, il fut nommé gérant général – lignes de l'Est, en novembre 1917. En 1918, alors que le réseau du CNR commençait à prendre forme à travers l'exploitation simultanée du CNoR, des CGR et du NTR, il fut nécessaire de faire une normalisation des pratiques d'atelier et des équipements pour ces réseaux. La direction du CNR ne croyait pas nécessaire de créer un département de mécanique séparé; un nouveau titre de vice-président adjoint – exploitation, entretien et construction, fut donc créé pour Hungerford. En 1920, lorsque le GTP fut ajouté au CNR, il fut nommé vice-président de l'exploitation et de l'entretien. Deux ans plus tard, le titre et les responsabilités de gérant général furent ajoutés à ceux qu'il assumait déjà. Hungerford joua un rôle important dans l'intégration et la croissance du CNR.

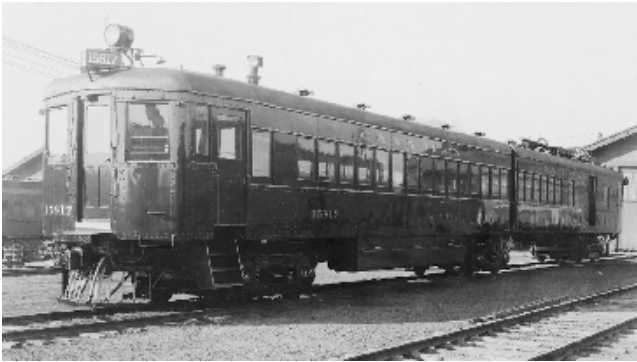
À la retraite de Sir Henry Thornton, il fut nommé président intérimaire le 20 juillet 1932, un poste qu'il allait occuper durant les dix-huit mois suivants.

Pourquoi le retard? La Commission royale d'enquête avait recommandé dans son rapport de septembre 1932 qu'un comité de curateurs soit créé pour superviser le CNR et travailler avec le CPR à la coordination des services



View inside CNR Montreal's Pointe St. Charles Shop circa 1923. Canada Science & Technology Museum CN 000640

Un aperçu de l'intérieur de l'atelier de Pointe-Saint-Charles autour de 1923. Musée des sciences et de la technologie du Canada CN 000640



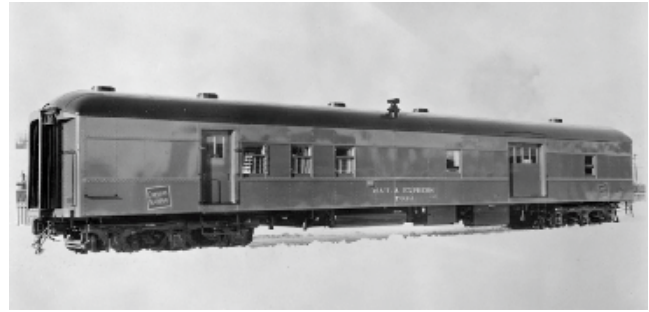
Hungerford, then Vice President of Operations and Maintenance, and his brilliant protégé, Edward Brooks, saw great potential in deploying self-propelled rail cars on the vast network of light density branch lines to reduce train costs while maintaining reasonably frequent service. Under their tutelage, the CNR became one of the biggest users of self-propelled rail cars during the 1920s. They experimented with battery, gas electric and oil electric motive power. The most unique were articulated self-propelled cars built by the Ottawa Car Manufacturing Company and powered by Beardmore diesel engines in 1925. Library Archives Canada ID3608098

Hungerford, alors vice-président de l'exploitation et de l'entretien, et Edward Brooks, son brillant protégé, ont entrevu le grand potentiel de faire rouler des autorails sur le vaste réseau de lignes secondaires faiblement fréquentées afin de réduire les coûts d'exploitation des trains tout en maintenant une fréquence de service acceptable. Sous leur gouvernance, le CNR devint le plus grand utilisateur d'autorails durant les années 1920. Pour leur mouvement, ils expérimentèrent les accumulateurs et les moteurs à essence et diesels avec entraînement électrique. Leurs autorails les plus singuliers furent la paire articulée construite par la compagnie Ottawa Car, en 1925, et mue par des moteurs diesel Beardmore. Bibliothèque et Archives Canada ID 3608098

maintenance and construction, was created for Hungerford. In 1920, when the GTP was brought into the CNR fold, he was appointed Vice-President of Operating and Maintenance. Two years later, the title and duties of general manager were added to those he already carried. Hungerford played an important role in the integration and expansion of the CNR.

On the retirement of Sir Henry Thornton, he was appointed acting president on July 20, 1932, a position he would hold for the next 18 months.

Why the delay? The Royal Commission report in September 1932 had recommended that a Board of Trustees be established to oversee the CNR and work with the CPR to co-ordinate services and lines. The government appointed three trustees at the end of 1933. The trustees had only been in office for little more than a month when Hungerford was appointed President. Through the difficult times when the CPR was pressuring to 'co-ordinate' operations with CN (usually by having CN take a subservient position) and studying line reductions which



In the latter part of the 1930s, the Dominion government extended loans to the CNR and CPR to purchase new locomotives and rolling stock as part of measures to stimulate the economy and employment through what is now called 'infrastructure programs'. Canadian Car & Foundry delivered eight new mail and express cars to the CNR in 1937 as part of this program. Library and Archives Canada ID 3528500

Vers la fin des années 1930, le gouvernement du Dominion fit des prêts au CNR et au CPR pour l'achat de locomotives et de matériel roulant neufs afin de stimuler l'économie et les emplois au moyen de ce qui sont appelés de nos jours des « programmes d'infrastructure ». La Canadian Car & Foundry livra huit wagons-poste et à messageries au CNR sous ce programme. Bibliothèque et Archives Canada ID 3528500

et des lignes. Le gouvernement nomma les trois mandataires à la fin de 1933. Ils avaient été en fonction seulement un peu plus qu'un mois lorsqu'Hungerford fut nommé président. Ce dernier défendit l'autonomie de la compagnie et en réduisit les frais d'exploitation pendant les périodes difficiles durant lesquelles le CPR fit pression pour coordonner les opérations avec le CNR (le plus souvent en donnant un rôle subalterne à ce dernier) et étudia les raccourcissements de lignes qui auraient mené à l'abandon de voies principales. Les pertes d'exploitation plafonnèrent à 96,2 millions de dollars en 1932 et diminuèrent à 54 millions de dollars en 1938.

Les élections de septembre 1935 dans le Dominion virent le gouvernement conservateur de R.B. Bennett remplacé par un gouvernement libéral. Les Libéraux défirent le travail de leurs prédécesseurs en remplaçant les curateurs par un conseil de directeurs qu'ils nommèrent.

Ajoutant à ses responsabilités, les Libéraux nommèrent Hungerford pour être le premier président des Lignes aériennes Trans-Canada (de l'anglais, Trans-Canada Air Lines ou TCA) en 1937. Hungerford fut un fervent partisan de cette compagnie et souvent, lors d'entrevues avec les médias, il discuta plus des développements aux TCA que de ceux au CNR.

Lorsqu'il prit sa retraite de ces deux présidences en juillet 1941, à la suite d'une carrière ferroviaire de plus de 55 ans, il demeura président du conseil d'administration



The fall in traffic with the onset of the Great Depression caused CNR losses to skyrocket. Parliamentarians were ready to listen to the siren call of CPR President Beatty that co-operation to reduce duplication would produce great reductions in the losses. While most of Beatty's proposals fell by the wayside as being too hot politically to handle, the Montreal-Quebec, Montreal-Toronto and Ottawa-Toronto routes were 'pooled' with schedules frequencies being reduced and equipment shared by the two companies. One of the oddest changes saw the CNR originate its westbound International Limited at the CPR's Windsor Station in Montreal. Here CNR Hudson 5704 pauses at the CPR suburban Montreal West station. At Dorval it would shift back to CNR metals for the remainder of the run to Toronto. Library Archives Canada ID 3552505

La baisse de trafic qui accompagna le début de la Grande Dépression provoqua la montée en flèche des déficits au CNR. Les membres du Parlement étaient prêts à écouter le chant de sirène du président Beatty du CPR comme quoi la coopération dans la réduction des services en double entraînerait de grandes diminutions dans les pertes. Alors que la plupart des propositions de Beatty furent mises de côté comme étant politiquement trop extrêmes, les trajets Montréal-Québec, Montréal-Toronto et Montréal-Ottawa furent « mis en commun » avec des fréquences de train réduites et des équipements partagés par les deux compagnies. Un des changements les plus étranges fut de voir le CNR faire partir vers l'Ouest son International Limited de la gare Windsor du CPR, à Montréal. Nous voyons ici la Hudson 5704 du CNR faisant un arrêt à la gare de banlieue Montreal West du CPR. À Dorval, le train allait retourner sur les rails du CNR pour le reste du trajet vers Toronto. Bibliothèque et Archives Canada ID 3552505

would have seen main lines abandoned, Hungerford defended the company's autonomy and reduced operating expenditures. Losses peaked in 1932 at \$96.2 million and were down to \$54 million in 1938.

The Dominion election in September 1935 saw the Conservative government of R B Bennett replaced by the Liberals. The Liberals undid the work of their predecessors by replacing the trustees with a board of directors they appointed.

Expanding his responsibilities, the Liberals appointed Hungerford as the first president of Trans Canada Airlines (TCA) in 1937. Hungerford was an enthusiastic supporter of the airline and often talked more about developments at TCA than at the railway in his media interviews.

While he retired from the presidencies of both the CNR and TCA in July 1941, after a railway career extending over 55 years, he remained Chairman of the CNR until 1942. He was head of National Railway Munitions Limited, a crown corporation, for the duration of World War II. Employing up to 1,300, it produced naval guns and gun carriages. He was made a Companion of the Order of St Michael and St George by King George VI in 1946.

The fourteen year old boy who earned eight cents an hour for a ten hour day in 1886 remembered his roots. Hungerford took an interest in the welfare of those employed on the System. He



Douglas N W Smith collection
Collection de Douglas N.W. Smith

du CNR jusqu'en 1942. Au cours de l'entière Deuxième Guerre mondiale, il fut à la tête de la National Railway Munitions Limited, une société d'État. Employant jusqu'à 1300 personnes, cette dernière produisit des canons pour la marine et des porte-canons. Il fut fait compagnon de l'Ordre de Saint-Michel et Saint-Georges par le roi George VI en 1946.

Le garçon de quatorze ans qui gagnait huit cents de l'heure au cours d'une journée de travail de dix heures en 1886 se souvint de ses origines. Hungerford s'intéressa au bien-être des personnes employées par le réseau. Il disait : « Je connais le point de vue du travailleur et je suis confiant que je n'oublierai jamais mes propres longues années à ce que l'on appelle 'trimer dur'. »

Hungerford fut aussi le seul président du CNR connu pour avoir obtenu un brevet. Le surchauffeur Hungerford découla d'un problème auquel il avait fait face à Winnipeg en 1912. Il était

said, "I know the working man's point of view and trust that I shall never forget my own long years of what is called the 'toiler's life!'"

Hungerford was also the only President of the CNR known to be granted a patent. The Hungerford super-heater was the outcome of a problem that he faced in Winnipeg in 1912. It was impossible at this time to obtain a super-heater which could be applied equally well to all types of locomotives. To equip these various classes of engines with individually designed super-heaters would have been a prohibitive expenditure. But Hungerford produced a heater of the type that would be applicable to all engines at minimum cost. His super-heater proved an unqualified success in 1913 and was immediately included on the CNoR equipment; later the patent rights were acquired by a super-heater company.

The Fourth: Robert Charles Vaughan

"We went through the arduous war years together. During that period an unprecedented volume of traffic, both passenger and freight, was moved without any serious delays, and the CNR established an enviable reputation, not only on this continent, but in the minds of all our allies." - Montreal Gazette, December 1, 1949

R C Vaughan was the last CNR President to come from the ranks of Canadian Northern (CNoR) executives. Unlike S J Hungerford, who rose through the mechanical department, Vaughan's path to the senior position was through the head office of the railway. Born in Toronto in December 1883, he was educated at Harbord Collegiate Institute and Central Business College. Shortly after his 15th birthday in 1898, he began his railway career as a CPR messenger boy. Based on his education, he obtained rapid promotion to the positions of clerk and stenographer.

In July 1902 he joined the Grand Trunk Railway, and a year later went to the CNoR. In 1904 he had first opportunity to widen his knowledge of railroad matters, being appointed secretary to David Hanna, then the Third Vice President and General Manager of the CNoR. It was his springboard to higher office as he became Hanna's

impossible à cette époque de se procurer un surchauffeur qui pouvait convenir adéquatement à toutes les sortes de locomotives. Équiper ces diverses classes de locomotives de surchauffeurs spécialement conçus pour chacune aurait été une dépense prohibitive. Mais Hungerford inventa un surchauffeur d'un modèle qui allait être applicable à toutes les locomotives à un coût minimal. Son surchauffeur connut un énorme succès en 1913 et fut immédiatement intégré aux équipements du CNoR; plus tard, les droits de brevet furent acquis par un manufacturier de surchauffeurs.

Le quatrième : Robert Charles Vaughan

« Nous avons passé ensemble au travers des dures années de la guerre. Durant cette période, un volume sans précédent de trafic, de voyageurs autant que de marchandises, fut transporté sans retards majeurs et le CNR acquit une réputation enviable, non seulement sur ce continent, mais dans l'esprit de tous nos alliés. » Montreal Gazette, 1er décembre 1949

R.C. Vaughan fut le dernier président du CNR à sortir des rangs des directeurs du CNoR. À la différence de S.J. Hungerford qui gravit les échelons au département mécanique, le cheminement de Vaughan vers un poste élevé se fit aux quartiers généraux de la compagnie. Né à Toronto en décembre 1883, il fut éduqué au Harbord Collegiate Institute and Central Business College. Peu après son seizième anniversaire, en 1899, il entreprit sa carrière au CPR comme garçon aux messageries. Son éducation aidant, il fut rapidement promu à des postes de commis et de sténographe.

En juillet 1902, il joignit le GTR et passa au CNoR un an plus tard. En 1904, il reçut sa première chance de parfaire ses connaissances en matières ferroviaires en étant nommé secrétaire de D.B. Hanna, alors troisième vice-président et gérant général du CNoR. Ce fut son tremplin vers un plus haut poste lorsqu'il devint l'assistant d'Hanna en 1910 et lorsqu'il le suivit à son bureau de président en septembre 1918.

En 1920, Hanna le nomma vice-président responsable des achats et des fournitures pour le CNR. Vaughan fut chargé de l'organisation et de l'administration d'un département qui devint connu comme le plus gros acheteur au Canada. À ce poste, il bâtit une réputation de ne jamais payer 1,02 \$ pour un objet qui pouvait être



Oil painting of President Vaughan donated by Gloria Mackenzie, his daughter. CRHA / ACHF Exporail Archives

Tableau à l'huile du président Vaughan remis en don par sa fille, Gloria Mackenzie. Archives CRHA / ACHF Exporail

Assistant in 1910 and he followed Hanna to the President's office in September 1918.

Hanna appointed him Vice President in charge of Purchases and Stores for the CNR in 1920. Vaughan was responsible for the organization and administration of a department which became known as Canada's biggest buyer. In that position he built up a reputation of never paying \$1.02 when a thing could be bought for \$1.00. Purchases averaged nearly \$100,000,000 per year, including everything from pins to steel bridges. Some 8,000 Canadian firms sold goods to the CNR. One ton of coal out of every five produced in Canada was bought by the railway. Vaughan said the function of his department was to secure for the railway the right material, at the right price, and at the right time.

An official who did not seek the limelight, Vaughan next came to the public's attention on July 12, 1939, when, with war looming, the government appointed him Chairman of the Defence Purchasing Board. It was understood that once the board was functioning satisfactorily Vaughan would return to the railway. He drew only a nominal \$1 a year salary in this job. It was said that Vaughan had been appointed as he was considered one of

acheté pour 1,00 \$. Les achats atteignaient une moyenne d'environ cent millions de dollars par année, incluant tout, des épingles aux ponts. Quelque 8000 entreprises canadiennes vendaient des marchandises au CNR. Une tonne sur cinq de tout le charbon produit au Canada était achetée par la compagnie. Vaughan disait que la fonction de son département était d'assurer au chemin de fer les bons approvisionnements, au bon prix et au bon moment.

Par la suite, Vaughan, un directeur qui ne cherchait pas la vedette, fut porté à l'attention du public, le 12 juillet 1939, lorsqu'à l'approche de la guerre, le gouvernement le nomma directeur de la Commission des achats de défense. Il fut entendu qu'une fois que la commission fonctionnerait de manière satisfaisante, Vaughan retournerait à la compagnie ferroviaire. Il reçut un salaire nominal d'un dollar par année à ce poste. Il fut dit que Vaughan avait été nommé à celui-ci parce qu'il était considéré comme l'un des meilleurs directeurs du CNR et que ses compétences comme organisateur des achats étaient hautement considérées.

Le 21 septembre 1939, avec le pays en guerre, Vaughan accepta de servir sur la direction de la Commission des approvisionnements de guerre nouvellement établie qui allait absorber la Commission des achats de défense. Ceci allait être à l'origine du ministère des Munitions et des Approvisionnements. En janvier 1940, il retourna au chemin de fer dont les affaires avaient fortement grossi et avaient été compliquées par la guerre.

Le 23 juillet 1941, Vaughan, dont l'âge frisait les 58 ans, fut nommé président du CNR lorsqu'Hungerford, âgé de 69 ans, quitta la double présidence du CNR et des TCA. La fonction de directeur du conseil d'administration fut ajoutée lorsqu'Hungerford prit sa retraite de ce poste en 1942. En raison des fortes exigences des affaires durant la guerre, la présidence des TCA fut octroyée à Herbert Symington, un membre du conseil d'administration du CNR.

Le trafic du temps de guerre augmenta énormément. En comparaison avec 1932, le nombre des voyageurs, en 1944, s'était élevé de 9 à presque 36 millions et les tonnes-milles de marchandises avaient bondi de 12 à 36 millions. Après les dures années de la Grande Dépression durant lesquelles les investissements avaient été réduits de manière draconienne, le chemin de fer fit face à cette hausse de trafic avec peu de moyens pour acquérir des équipements neufs ou pour entretenir son matériel existant parce que les arrière-boutiques furent réquisitionnées pour la production de matériel de guerre et que neuf



Promoting its services to the public, the CNR display at the Canadian National Exhibition grounds in 1941 used large photo murals to showcase the many aspects of the Crown corporation operations. One of Trans Canada Air Lines latest model planes is shown at the top right with one of the CNR's streamlined 6400 facing off on the left. The central pillar is adorned with images from the various CNR seasonal lodges. Library Archives Canada ID 3356763

Faisant la promotion de ses services auprès du public, le kiosque de montre du CNR à l'Exposition nationale canadienne de 1941 utilisa de grandes murales pour mettre en évidence les multiples aspects des opérations de la société d'État. L'un des modèles d'avion les plus récents des Trans-Canada Air Lines est visible au coin supérieur droit faisant face, à celui de gauche, à l'une des locomotives carénées de la série 6400 du CNR. Le pilier central est décoré de photographies de diverses auberges saisonnières de la compagnie. Bibliothèque et Archives Canada ID 3356763

the best CNR executives and his abilities as a purchasing organizer were highly regarded.

On September 21, 1939, with the country at war, Vaughan agreed to serve on the executive of the newly-established War Supply Board that would absorb the Defence Purchasing Board. This was the genesis of the Department of Munitions and Supply. In January 1940 he returned to the railway whose business had been greatly increased and complicated by war.

On July 23, 1941 Vaughan, then almost 58 years old, was appointed President of the CNR when Hungerford, age 69, relinquished the dual presidency of the CNR and Trans-Canada



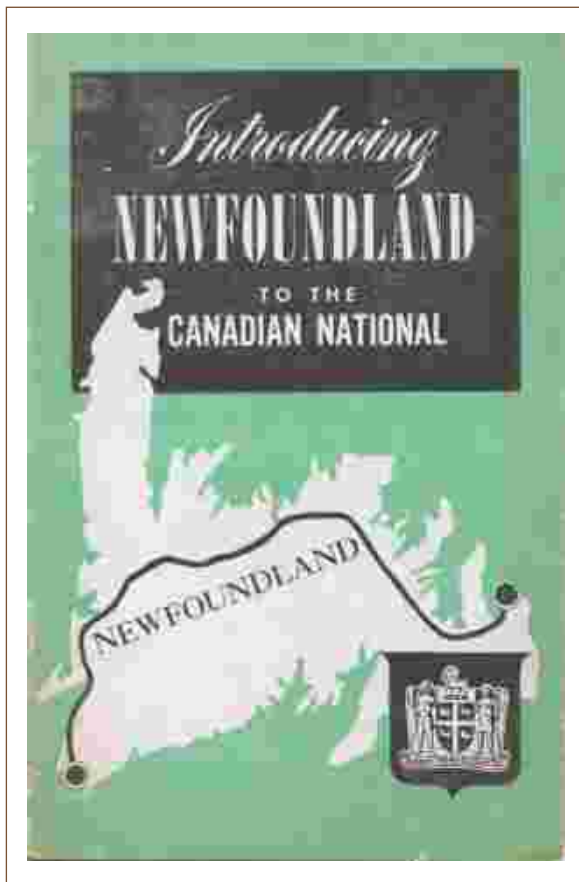
The heart of the railways are the men who make it work in all weather, 24 hours a day. An employee working in the yard switches another wartime freight behind a Mikado in 1943. Library Archives Canada ID 3196404

Les cœurs des chemins de fer sont les employés qui les font opérer, vingt-quatre heures par jour, par toutes les températures. Un aiguilleur travaillant dans une cour est en présence d'un autre train de marchandises tracté par une Mikado au temps de la Deuxième Guerre en 1943. Bibliothèque et Archives Canada ID 3196404

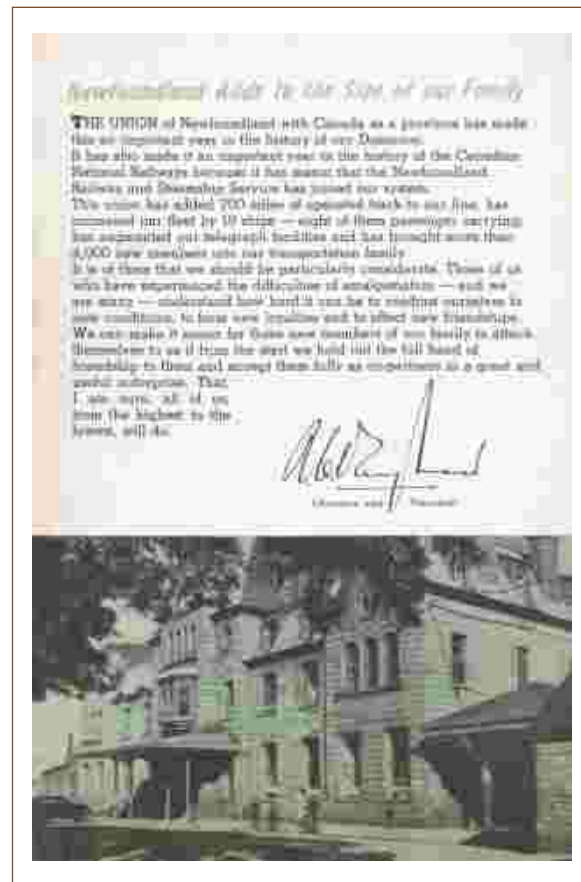
mille des plus jeunes de ses employés rejoignirent les forces armées.

Malgré ces limitations, le CNR fut capable de manutentionner le triple du volume de trafic qu'il avait transporté en 1917 avec seulement des retards mineurs. Il fut aussi confié au CNR d'exploiter les cargos saisis à l'ennemi sur tout le globe sous la charte encore en vigueur de la Marine marchande canadienne. Grâce à la forte hausse du trafic du temps de la guerre, la compagnie put payer, de 1941 à 1945, les intérêts de son énorme dette pour la première fois. Vaughan fut fait compagnon de l'Ordre de Saint-Michel et Saint-Georges par le roi George VI pour ses services en temps de guerre.

Vaughan établit les plans



Newfound 1949 brochure - Gerald E Gaugl Collection



Brochure de Terre-Neuve datant de 1949 grâce à la Collection Gerald E. Gaugl!

Airlines. Vaughan added the office of Chairman when Hungerford retired from that post in 1942. Because of the demands of wartime business, the Presidency of TCA was given to Herbert Symington, a member of the CNR board of directors.

Wartime traffic boomed. Comparing 1932 to 1944, passenger traffic soared from 9 to almost 36 million and freight ton miles jumped from 12 million to 36 million. After the hard years of the depression with investments drastically curtailed, the railway faced the onslaught of traffic with little ability to acquire new equipment or to maintain its existing fleet as backshop buildings were requisitioned for the production of war materials, and 9,000 of its younger employees joined the armed forces.

Despite these limitations, the CNR was able to handle three times the volume of freight traffic carried in 1917 with only minor delays. As well, the CNR was entrusted with operating captured enemy freight ships across the globe under the unexpired charter of the Canadian Government Merchant Marine. With the boost of wartime traffic, the railway was able from 1941 through 1945 to pay the interest on its massive debt for the first time. For his wartime services Vaughan was made a Companion of the Order of St Michael and St George by King George VI.

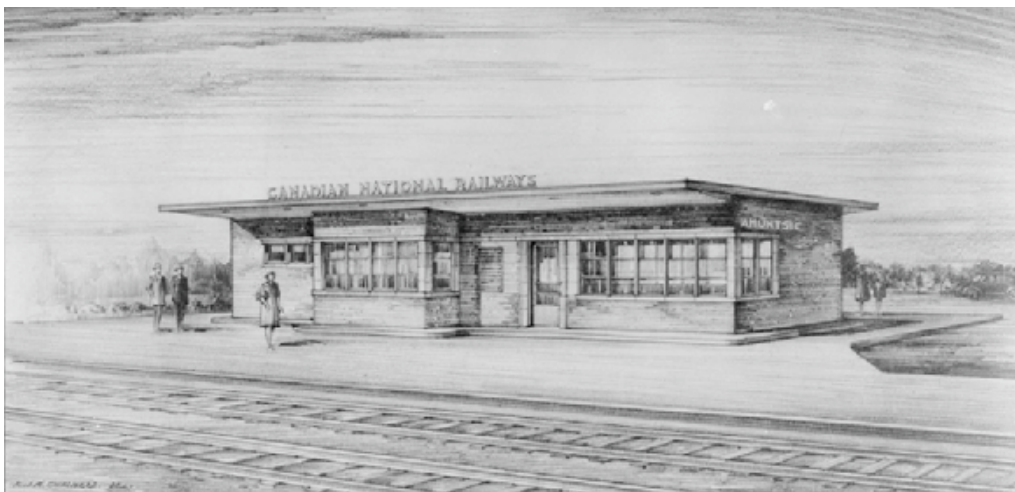
Vaughan laid the plans for the postwar years. He oversaw the purchase of the last new steam locomotive, 'Bullet Nosed Betty' Mountain Type 6079, in January 1945 and the first road diesel, F3A 9000, in May 1948. Large quantities of new freight cars were ordered and a program initiated to rebuild the best of the heavyweight passenger cars from the 1920s to streamline specifications.

With the end of the war, traffic volumes sagged. By



With many young men off to fight the war, women stepped up to fill vacant jobs to keep Canadians railways moving. Here a worker pauses from window washing to listen to a sales pitch from a Canada War Bond salesman in 1944. Library Archives Canada ID 3356751

Alors qu'étaient partis à la guerre de nombreux jeunes hommes, les femmes se présentèrent pour occuper les emplois vacants afin de garder les chemins de fer canadiens en service. Sur cette photo, une travailleuse s'arrête de laver des fenêtres pour écouter le boniment d'un vendeur d'obligations de guerre du Canada en 1944. Bibliothèque et Archives Canada ID 3356751



La planification de nouvelles gares pour l'après-guerre fut entreprise par l'architecte Paul Schofield de la compagnie. Cette esquisse d'une nouvelle gare proposée pour Ahuntsic et Pointe-aux-Trembles, Québec (toutes deux sur l'île de Montréal) fut datée du 27 avril 1945. Bibliothèque et Archives Canada ID 3527178

Planning for new stations of a postwar modern design was undertaken by company architect Paul Schofield. This sketch of the proposed new station at Ahuntsic and Pointe aux Trembles, Quebec (both on the Island of Montreal) was dated April 27, 1945. Library Archives Canada ID 3527178



CNR's first road diesel F3A 9000 was built in 1948. It is preserved at the Alberta Railway Museum in Edmonton, this photo dates from 2010. Steve Arnot

La F3A 9000, le premier diesel de voie principale du CNR construit en 1948, est préservé à l'Alberta Railway Museum, à Edmonton. Cette photo date de 2010. Steve Arnot

1949 passenger traffic was down by 50% and freight by 10% from 1944 levels. The revenue loss was sufficient to leave the railway in the red when interest charges were considered.

In his farewell address to employees in December 1949, Vaughan commented that Canada's freight rates were too low and there was not enough regulation of buses and trucks. He did not despair for the future saying: "We are more than a transportation agency; we are more than an industry; we are the backbone of the nation's strength."

Knows His Stuff

That railway men like him is indicated by the fact that they call him 'the old Man.' In railway parlance, that's tops for the boss. If they liked him less he'd be "Mister." If they strongly disliked him it would be something quite unprintable. One reason for the liking is that R.C. Vaughan "knows his stuff." He can talk to them about tracks and shims and rails. He'll discuss the roadbed condition, weighing the virtues of gravel against those of crushed rock. He'll reminisce about the early days of railroading, and going over a certain piece of track will remind him of "old so-and-so" who's long since pensioned or dead, but whom he hasn't forgotten. . . "He knows more about the railway than anyone," they say. - From Mr. C.N.R., Macleans, Oct 1, 1943

pour les années d'après-guerre. En janvier 1945, il supervisa l'achat de la dernière locomotive à vapeur neuve, la 6079 de type Mountain surnommée « Betty au nez d'obus » (de l'anglais, 'Bullet-Nose Betty'), et, en mai 1948, celui de la première locomotive diesel de voie principale, la 9000 de modèle F3A. De grandes quantités de wagons de marchandises neufs furent commandées et un programme de reconstruction de celles en meilleur état des voitures pour voyageurs de poids lourd datant des années 1920 aux normes des voitures carénées de poids léger fut instauré.

Les volumes de trafic fléchirent avec la fin de la guerre. À la fin de 1949, le trafic voyageurs avait diminué de 50 % et celui de marchandises de 10 % en comparaison des niveaux de 1944. La perte de revenus fut suffisante pour laisser la compagnie en déficit si l'on

tenait compte des frais d'intérêts.

Dans son discours d'adieu aux employés en décembre 1949, Vaughan commenta que les tarifs de marchandises au Canada étaient trop bas et qu'il n'y avait pas assez de réglementation pour les autobus et les camions. Il ne désespéra pas de l'avenir en déclarant : « Nous sommes plus qu'une entreprise de transport; nous sommes plus qu'une industrie; nous formons l'épine dorsale de la force de la nation. »

Il connaît ses affaires!

Le fait que les cheminots l'apprécient est indiqué par l'anecdote qu'ils l'appellent « le Vieil Homme ». En patois ferroviaire, ceci est la meilleure désignation pour le patron. S'ils l'aimaient moins, ce serait « Monsieur ». S'ils ne l'appréciaient pas du tout, ce serait quelque terme qui s'avèrerait parfois non imprimable. Une raison pour cette estime est que R.C. Vaughan connaît ses affaires. Il peut leur parler de rails, de cales, de voies. Il va discuter de la condition de l'assise de la voie, des mérites de la gravelle par rapport au roc concassé. Il va se souvenir des premiers temps des chemins de fer et passer sur une certaine portion de voie va lui rappeler le souvenir d'un tel ou d'un autre depuis longtemps à la retraite ou décédé, mais que, lui, n'a pas oublié... « Il sait plus sur le chemin de fer que n'importe qui », qu'ils disent. De l'article « Mr. C.N.R. » dans Macleans, 1er octobre 1943.

The Fifth: Donald Gordon

"Our basic task is to ensure that the CNR is an efficient, successful business organization as well a good servant of the public." - Donald Gordon speaking to the Empire Club of Toronto, November 4, 1954

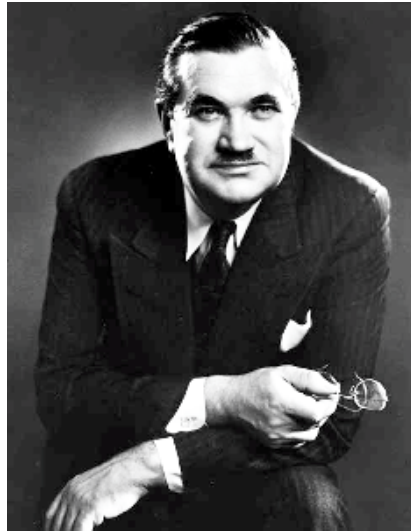
The subject of this sketch was the longest serving President in the company's history and the first to survive a change of governing party in Ottawa. He served under Prime Ministers St Laurent (Liberal), Diefenbaker (Conservative) and Pearson (Liberal). A towering six foot four inch presence with a mercurial temper, Gordon had never worked for the railway industry before his appointment. His 17 years in office would be marked by controversy and unparalleled change.

Born in Scotland in 1901, his family settled in Toronto when Gordon was 13. Two years later, he started work with the Bank of Nova Scotia in Toronto. He rose quickly through the ranks becoming the Assistant Manager of the Main Office by age 29. He completed his spotty education by taking a correspondence course in economics. When the Bank of Canada was set up in 1935 to manage Canadian monetary policy, he was named its first Secretary. He became a Deputy Governor three years later.

At the outbreak of war in 1939 he helped organize the foreign exchange board. Between 1941 and 1947 he headed the Wartime Prices and Trade Board, a position which placed him firmly in the public eye. He returned to the Bank of Canada in 1947.

His selection to head CNR rocked the railway's senior executives who hoped to cap their careers with this final promotion. As well, it was the first time the CNR's president had not started in the bottom ranks of the railway industry and risen through experience over several decades to the presidency. In the years since the end of the war, however, these officials had not been able to curb the CNR's growing deficits that jumped from \$8 million in 1946 to \$42 million in 1949. When President Vaughan refused an extension on reaching the mandatory retirement age of 65 in 1949, most of the CNR's senior executives were also approaching retirement age. Prime Minister St Laurent turned to an outsider - an experienced banker and bureaucrat - to fill the position.

While Gordon did not arrive with any knowledge of railways, he moved to quickly change the governing ethos. To quote Gordon, "Ever since Sir Henry Thornton left



Canada Science and Technology Museum
Musée des sciences et de la technologie
du Canada

Le cinquième : Donald Gordon

« À la base, notre tâche est d'assurer que le CNR est une organisation de compagnies efficaces et fructueuses tout en servant bien le public. » - Donald Gordon discourtant à l'Empire Club de Toronto, le 4 novembre 1954

Le sujet de cet aperçu est le président ayant servi à ce poste le plus longtemps dans l'histoire de la compagnie et le premier à réchapper d'un changement de parti au pouvoir à Ottawa. Il a servi sous les premiers ministres Saint-Laurent (libéral), Diefenbaker (conservateur) et Pearson (libéral). Une présence imposante avec ses 1,93 m et d'une humeur inégale, Gordon n'avait jamais occupé un poste dans une compagnie ferroviaire avant sa nomination. Ses dix-sept années en

fonction allaient être marquées par des controverses et des changements jamais vus par le passé.

Gordon est né en Écosse en 1901. Sa famille s'était établie à Toronto alors que Gordon avait 13 ans. Deux années plus tard, il commença à travailler pour la Banque de Nouvelle-Écosse, à Toronto. Il gravit rapidement les échelons, étant devenu gérant adjoint aux quartiers généraux à la fin de ses 29 ans. Il compléta son instruction imparfaite en suivant un cours par correspondance sur l'économie. Lorsque la Banque du Canada fut fondée en 1935 pour administrer la politique monétaire canadienne, il fut nommé son premier secrétaire. Il en devint le vice-gouverneur trois ans plus tard.

À la déclaration de la guerre en 1939, il contribua à organiser la Commission de contrôle du change étranger et, entre 1941 et 1947, il fut à la tête de la Commission des prix et du commerce en temps de guerre, un poste qui le plaça fermement sous l'œil du public. Il retourna à la Banque du Canada en 1947.

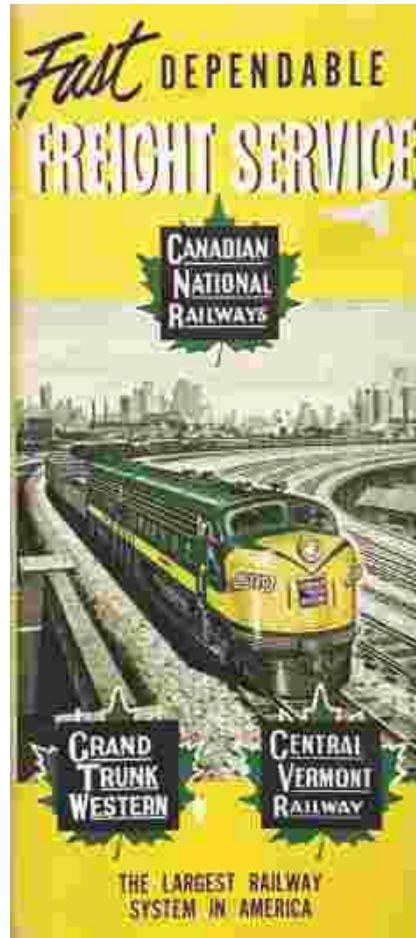
Sa sélection pour diriger le CNR secoua les plus hauts directeurs de la compagnie qui espéraient couronner leur carrière avec cette ultime promotion. Aussi, ce fut la première fois qu'un président du CNR n'avait pas commencé au bas de l'échelle dans l'industrie ferroviaire et n'avait pas acquis le poste par expérience au fil des décennies. Toutefois, au cours des années ayant suivi la fin de la guerre, ces mêmes directeurs avaient été incapables de maîtriser les déficits grandissants du CNR qui étaient passés de 8 millions de dollars en 1946 à 42 millions en 1949. Lorsque le président Vaughan refusa une extension de son mandat lorsqu'il atteignit, en 1949, l'âge de retraite obligatoire de 65 ans, la plupart des membres de la haute direction approchaient aussi l'âge de la retraite. Le premier ministre Saint-Laurent se tourna vers un non-membre de l'industrie ferroviaire – un

it has been a capital crime to spend a nickel, even for the purpose of saving a dime."

During Gordon's 17 years' in office, the CNR experienced massive change. The completion of a cross country road network hit freight and passenger traffic. Labour costs increased as postwar inflation and the 40 hour work week arrived.

Gordon's response was to reduce jobs by spending on new technology and to seek new sources of traffic. Most visible part of this program was the dieselization program which was completed in 1960 and produced savings of \$100 million a year. A few mourned the steam locomotive, but generally the workers favoured the clean diesels and the railway found that the diesels could operate 24 hours a day, 7 days a week racking up annual mileage that significantly outpaced what the steamers could achieve. With locomotives no longer having to be changed every division point, the railway tore down redundant roundhouses and introduced 'run-through' freight trains where crews covered two divisions. With reduced mechanical needs, the backshops at Stratford, Moncton, and Fort Rouge in Winnipeg were closed. Other programs involved installing CTC signals on main lines to eliminate the need for operators at wayside stations, using computers from 1955 to automate clerical functions, and constructing large new hump yards in Moncton (1960), Montreal (1961), Winnipeg (1962) and Toronto (1965). Old stations were replaced by new structures in many communities including Moncton, NB; Edmundston, NB; Dorval, QC; Oshawa, ON; London, ON; North Battleford, SK; and Edmonton, AB (whose office tower was the tallest building in western Canada when it opened in 1966).

The railway extended its reach; first, by



The CNR 1952 system map prepared for shippers featured the new diesel locomotives in the freight livery. Douglas N.W. Smith Collection

La carte du réseau préparée par le CNR à l'intention des expéditeurs mettait en vedette les nouvelles locomotives diesel dans leur livrée « marchandises ». Collection de Douglas N.W. Smith

banquier et fonctionnaire expérimenté – pour occuper le poste.

Bien que Gordon arriva sans aucune expérience des chemins de fer, il agit rapidement pour changer le style de direction. Pour citer Gordon, « Depuis que Sir Henry Thornton a quitté son poste, il a été un crime majeur de dépenser cinq cents, même pour en épargner dix ».

Durant les dix-sept années de direction de Gordon, le CNR fut l'objet de changements majeurs. Le parachèvement d'un réseau routier à travers tout le pays affecta le trafic voyageurs et de marchandises. Les coûts de main-d'œuvre augmentèrent alors qu'apparurent l'inflation d'après-guerre et la semaine de travail de quarante heures.

La riposte de Gordon fut de réduire les emplois en dépensant sur de la technologie nouvelle et en recherchant de nouvelles sources de trafic. La partie la plus visible de ce programme fut celle de la diésélisation qui fut complétée en 1960 et produisit des économies de cent millions de dollars par année. Quelques-uns regrettèrent la disparition des locomotives à vapeur, mais de façon générale, les travailleurs préférèrent les diesels plus propres et la compagnie découvrit que celles-ci pouvaient rouler 24 heures par jour, 7 jours par semaine, accumulant un kilométrage annuel dépassant de beaucoup celui que les vapeurs pouvaient parcourir. Les locomotives n'ayant plus à être remplacées à chaque point de division, la compagnie démolit les rotondes superflues et introduisit des trains de marchandises dits « à passage direct » dont les équipes parcouraient deux divisions. Les besoins d'entretien mécanique diminuant, les ateliers de Stratford (Ont.), Moncton (N.-B.) et Fort Rouge, à Winnipeg (Man.), furent fermés. D'autres programmes impliquèrent l'installation de signaux de CCC (Commande centralisée de la circulation) afin d'éliminer le besoin de télégraphistes aux gares intermédiaires, l'utilisation d'ordinateurs, à partir de 1955, pour automatiser les fonctions cléricales et la construction de grands triages à bosse à Moncton (1960), Montréal (1961), Winnipeg (1962) et Toronto (1965). Les vieilles gares furent remplacées par de nouvelles structures dans de nombreuses communautés incluant Moncton et Edmundston (N.-B.), Dorval (Qué.), Oshawa et London (Ont.), North Battleford (Sask.) et Edmonton (Alb.), dont la tour de bureaux fut le plus haut édifice dans l'ouest du Canada lorsqu'il fut inauguré en 1966.

Le chemin de fer agrandit son champ d'action, d'abord en inaugurant, en 1952, un service de ferroutage entre Montréal et Toronto, et plus tard en achetant des compagnies de camionnage. Il participa aussi au boom minier rendu possible par la technologie de prospection par la voie des airs développée au cours de la Deuxième Guerre

Major Rail Line Construction During the Gordon Years
Construction de voies ferroviaires majeures durant le mandat de Gordon

Year / Année	Province	Points / Localités	Length / Longueur (miles)
1953	NB	Sherritt Junction-Lynn Lake	145
1955	BC / C.-B.	Terrace-Kitimat	40
1957	QC	Beattyville-Miquelon	161
	NB	Bartibog-Heath	23
	MB	Sipiwisk-Thompson	31
1959	QC	Triquet-Faribault	133
1964	AB & NWT / Alb. et T.N.-O.	Roma Junction-Pine Point*	427

Note: * Built under charter of Great Slave Lake Railway, operated by CN
 Note: * construite d'après la charte du Great Slave Lake Railway, opérée par le CN

introducing piggyback service in 1952 between Montreal and Toronto and later by purchasing trucking companies. It also participated in the boom in mining made possible by aerial survey technology developed in World War II. The CNR built over 1,000 miles of new rail lines into remote areas of New Brunswick, Quebec, Ontario, Manitoba, Alberta, British Columbia and the North West Territories (NWT) to tap these new sources of traffic. (This first rail line into the NWT was built under the charter of the Great Slave Lake Railway, but was operated by CN.)

The other branches of the railway also came in for modernization. Telex machines replaced telegraph for commercial messages. New diesel powered ferries were built to replace some of the aging steam powered vessels. The MV William Carson was placed on the Sydney-Port aux Basques route in 1955 and the MV Confederation, the first vessel designed for auto traffic, on the Cape Tormentine-Borden route in 1962. The new MV Bluenose started service on a new route from Yarmouth, NS to Maine in 1956. The Queen Elizabeth Hotel in Montreal was added to the historic chain while the hotels in Halifax, Edmonton, and Jasper were expanded. CN began developing its surplus property and air rights by participating in shopping and office building projects in Moncton, Saskatoon, and, most famously, Montreal where Place Ville Marie and Place Bonaventure rose over the platforms of Central Station. The system headquarters moved from the old Grand Trunk Railway building, erected during Charles Hays administration, to a new 17 storey building beside Central Station in 1961. This permitted the consolidation of employees from 22 location across Montreal.

Some money losing operations were shed. The Canadian National (West Indies) Steamship service between Halifax and the Caribbean ended in 1957 and the Prince

mondiale. Le CNR construisit plus de 1600 kilomètres de nouvelles voies dans les arrières-parties du Nouveau-Brunswick, du Québec, de l'Ontario, du Manitoba, de l'Alberta, de la Colombie-Britannique et des Territoires du Nord-Ouest (T. N.-O.) pour tirer profit de ces nouvelles sources de trafic. (Cette première voie vers les T. N.-O. fut construite sous la charte du Great Slave Lake Railways, mais fut opérée par le CN.)

Les autres services du chemin de fer furent aussi modernisés. Les téléimprimeurs remplacèrent la télégraphie pour les messages commerciaux. De nouveaux traversiers-rail à moteur diesel furent construits pour remplacer quelques-uns des traversiers-rail à vapeur vieillissants. Le MV William Carson fut placé sur le trajet Sydney-Port-aux-Basques en 1955 et le MV Confederation, le premier navire à être conçu pour accueillir des automobiles, sur celui de Cape Tormentine-Borden en 1962. Le MV Bluenose flambant neuf inaugura un nouveau service entre Yarmouth (N.-É.) et le Maine en 1956. L'hôtel Le Reine Élisabeth, à Montréal, fut ajouté à la chaîne d'hôtels légendaires tandis que ceux d'Halifax, d'Edmonton et de Jasper furent agrandis. Le CN commença à exploiter son surplus de biens immobiliers et de droits aériens en participant à des projets de centres d'achats et de tours de bureaux à Moncton, Saskatoon, et, parmi les plus connus, à Montréal où la Place Ville-Marie et la Place Bonaventure furent érigées au-dessus des quais de la Gare Centrale. Les quartiers généraux du réseau déménagèrent de l'édifice du Grand Trunk, construit durant l'administration de Charles Hays, à un nouvel immeuble de dix-sept étages voisinant la Gare Centrale en 1961. Ceci permit de regrouper le personnel de 22 emplacements à travers Montréal.

On se débarrassa de quelques services déficitaires. Les chantiers maritimes et la cale sèche de Prince Rupert furent fermés en 1954 et la desserte de la compagnie Canadian National (West Indies) Steamship entre Halifax et les Caraïbes fut terminée en 1957. Ceci contrebalança le transfert, par le gouvernement, du chemin de fer Hudson Bay déficitaire au CN en 1958. Gordon supervisa aussi la reconstruction de l'ancien

To make your vacation in Canada even more wonderful...



**Canadian National makes
RECORD PURCHASE
of new passenger equipment!**

This record purchase marks the beginning of a new era in Canadian train travel. These modern new passenger cars offer a complete range of accommodations and designed to provide the utmost in comfort and service already. They're the most advanced train cars ever built. Canadian National's sense of service "smile" is also spreading the highest standards of Canada. By purchasing they will all be in service, helping to make you Canadian National's equipment more successful than ever.

400 Street Canada's Big World Small Railroads in CANADIAN NATIONAL RAILWAYS service address a new era in train life and pleasure. Complete National office in Montreal 25 St. J. St. in Canada. Passenger Station, 390 Avenue St. Montreal. Or see your Travel Agent.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS

THE GREAT CANADIAN TRAINS OF THE MOUNTAINS OF CANADA

Ad from National Geographic which appeared in March 1954

Une publicité parue dans le numéro de mars 1954 du National Geographic

Rupert dry dock and shipyard was closed in 1954. These were balanced by the transfer of the money-losing Hudson Bay Railway from the federal government to the railway in 1958. As well Gordon oversaw the rebuilding of the former Newfoundland Railway which had been turned over to the CNR when Newfoundland joined Canada in 1949.

Gordon was ambivalent about the future of the railway's passenger services. While he authorized an order for 300 new passenger cars in 1952 (the largest such order ever made in North America up to that time), he refused to include dome cars that he deemed a frill. His new transcontinental train, the *Super Continental* (inaugurated 1955), was made up of a mix of new and rebuilt heavyweight cars from the 1920s. While it was dressed up in the new paint scheme adopted for passenger trains, it lacked the glamour of the CPR's *Canadian*. By 1960, the

Newfoundland Railway qui avait été confié au CNR lorsque Terre-Neuve avait joint le Canada en 1949.

Gordon était ambivalent quant au futur des services voyageurs de la compagnie. Alors qu'il approuva une commande de trois cents nouvelles voitures pour voyageurs en 1952 (la plus grosse commande du genre jamais faite à cette date en Amérique du Nord), il refusa d'inclure des voitures à dôme qu'il considérait comme une frivolité. Son nouveau train transcontinental, le *Super Continental*, inauguré en 1955 consista en un mélange de voitures neuves et de voitures de poids lourd datant des années 1920 reconstruites. Bien que le train reçut une nouvelle livrée adoptée pour les trains de voyageurs, il n'eut pas le prestige du *The Canadian* du CPR. En 1960, les CNR et CPR planifiaient ensemble la réduction de leurs services voyageurs. Lorsque le CN décida d'interrompre son *Continental Limited*, son service transcontinental de fréquence secondaire, la réaction du public fut telle que le gouvernement ordonna au

CNR and CPR were jointly planning to reduce their passenger services. When CN decided to discontinue the Continental Limited, the secondary western transcontinental frequency, the public outcry caused the government to tell CN to continue the train. Gordon decided that if passenger trains had to be kept, they should be made to pay. A new passenger department was set up and bold course was set with Red, White and Blue Fares to boost traffic on low volume days, refurbished equipment, new fast intercity schedules with name trains such as The Champlain on the Montreal-Quebec route, followed by the famous Rapidos between Montreal and Toronto. The CNR became the talk of the continent for its positive attitude when most North American railways were ringing down the curtain on their passenger operations. Gordon, however, remained skeptical. When Executive Vice President Norman MacMillan, who handled operating matters during the latter part of Gordon's presidency, pushed for the purchase of the TurboTrain, Gordon allowed the measure to go to the CN board for decision and he neither supported nor opposed its purchase.

Gordon found himself the centre of controversy, often caused by his own actions. The first was the unprecedented August 1950 strike which shut down the CNR and CPR. The labour unions accused Gordon of bad faith in bargaining and demanded he be terminated. The government chose to stand by their new man. Prime Minister St Laurent stated, "I want to make it perfectly clear that the government has undiminished confidence in Mr Gordon's devotion to the public interest and his capacity to

CN de continuer d'opérer le train. Gordon décida que si les trains de voyageurs devaient être maintenus, ils devaient être rendus rentables. Un nouveau département pour les services voyageurs fut créé et un courageux effort fut entrepris avec des tarifs dits Bleu-Blanc-Rouge pour stimuler le trafic lors des jours de faible achalandage, des équipements rénovés et des trajets rapides intercités avec des trains dénommés tels que *The Champlain* entre Montréal et Québec suivi des fameux *Rapidos* entre Montréal et Toronto. Le CN défraya la chronique par tout le continent pour son attitude positive alors que la plupart des compagnies ferroviaires nord-américaines baissaient le rideau sur leurs services voyageurs. Gordon demeura sceptique cependant. Vers la fin de sa présidence, alors que Norman MacMillan, vice-président à la direction responsable de l'exploitation, promut l'achat du TurboTrain, il permit que le projet soit présenté au conseil d'administration pour sa décision: il n'encouragea pas l'achat et il ne s'y opposa pas non plus.

Gordon se retrouva au centre de controverses, souvent causées par ses propres actions. La première fut la grève sans précédent d'août 1950 qui immobilisa le CNR et le CPR. Les unions syndicales accusèrent Gordon de mauvaise foi lors des négociations et demandèrent qu'il soit limogé. Le gouvernement choisit de soutenir leur nouveau protégé. Le premier ministre Saint-Laurent déclara : « Je désire exprimer de façon claire que le gouvernement a une confiance inébranlable dans le dévouement de monsieur Gordon envers le public et en sa capacité d'administrer le réseau national et il espère le voir continuer pour une longue période à venir. »

Les grandes diminutions de main d'œuvre (le CN se déficit d'environ vingt mille emplois durant le temps d'administration de Gordon, soit environ 20 % de tous ceux-



CN Train No. 1 the *Super Continental* led by 6527 eases to a stop at Pembroke, Ontario on a beautiful afternoon in August 1974. Stan Smail
Par un bel après-midi d'août 1974, le train No 1 du CN, le Super Continental, à la suite de la 6527 ralentit pour un arrêt à Pembroke, Ontario. Stan Smail

administer the national system and hopes to see him continue for a long time to come."

The huge labour losses (CN shed about 20,000 jobs during Gordon's tenure, about 20% of its labour force) particularly at division points and in the shops, hit small towns that had no other major employers particularly hard. Their Members of Parliament lost no opportunity in the annual grilling of the President before the House of Commons Transport Committee to berate him, and Gordon often was not careful with the wording of his responses.

In 1961, Gordon ran afoul of growing nationalist sentiment in Quebec when he told the House of Commons Transport Committee that there were no French Canadians in senior management because none were qualified. With the government concerned about the situation in Quebec, Gordon pushed the bilingualism of the company producing all public documents in both languages, creating a French-English railway dictionary and management training courses for French speaking employees.

In 1952, Gordon had persuaded the government that the debt burden of the railway had to be reduced. The government slashed the debt in half, but the remaining \$750 million was still very high by rail industry standards and the \$1.7 billion spent on capital projects during his 17 years in office simply added to the debt as the railway continued to be unable to generate sufficient financial surpluses to pay the annual debt charges.

Gordon's longest lasting legacy to the revitalized railway was the 1961 corporate rebranding with the now legendary CN logo. Reflecting the diversified portfolio of business interests, the new logo did away with the 'railway' in the corporate identifiers. And as Gordon was to say, it was bilingual!

ci), spécialement aux limites de divisions et dans les ateliers, frappèrent particulièrement fort les petites villes qui n'avaient pas d'autres employeurs d'importance. Leurs représentants au gouvernement ne perdirent aucune occasion de critiquer le président lors de la séance annuelle d'interrogatoire serré de celui-ci devant le Comité des transports de la Chambre des communes et Gordon fut souvent imprudent dans le choix des mots de ses réponses.

En 1961, Gordon se mit à dos le sentiment nationaliste grandissant au Québec lorsqu'il déclara au Comité des transports de la Chambre des communes qu'il n'y avait aucun Canadien français dans la haute direction parce qu'aucun n'était qualifié. Le gouvernement étant préoccupé par la situation au Québec, Gordon encouragea le bilinguisme dans toute la compagnie par la publication de tous les documents d'ordre public dans les deux langues, par la création d'un glossaire anglais-français des termes ferroviaires et par l'instauration de cours en techniques administratives pour les employés de langue française.

En 1952, Gordon avait persuadé le gouvernement que le fardeau d'endettement de la compagnie ferroviaire devait être diminué. Le gouvernement avait réduit celui-ci de moitié, mais la dette restante de 750 millions de dollars était encore une somme énorme quant aux normes de l'industrie ferroviaire et les dépenses de 1,7 milliard de dollars en projets d'investissements durant son mandat de dix-sept ans ajoutèrent simplement à la dette parce que le chemin de fer continua d'être incapable de générer des surplus financiers suffisants pour rencontrer les frais d'intérêts annuels de celle-ci.

Le legs le plus enduring de Gordon à la compagnie revitalisée fut le renouvellement de l'image de l'entreprise en 1961 grâce au logo CN maintenant légendaire. Reflétant le portefeuille diversifié de ses intérêts commerciaux, le nouveau logo fit disparaître l'image de chemin de fer de la compagnie dans son identification corporative. Et comme Gordon allait le dire, il était bilingue!

Vancouver Sun - April 4, 1960
The Legacy of Steam

Steam is gone, but steam's standards remain - in divisional organizations, in branch line survivals from a more leisurely age, in a tangle of government regulations. Donald Gordon, President of CNR, is at present leading the railways' fight to free themselves of this. Before the [House of] Commons railway committee he has demanded that the railways be freed to run as an efficient business - freed of political and regional pressures, many of them based on nothing but nostalgia, to retain outmoded services and practices.

Vancouver Sun, le 4 avril 1960
L'héritage de la vapeur

La vapeur a disparu, mais ses usages demeurent dans l'organisation des divisions, dans la survie des lignes secondaires d'une période où l'on se pressait moins, dans un fouillis de directives gouvernementales. Donald Gordon, président du CNR, dirige maintenant les efforts des chemins de fer nationaux de se libérer de ceci. Il a demandé au Comité des chemins de fer de la Chambre des communes qu'il soit permis aux chemins de fer d'opérer comme une entreprise efficiente, affranchie des pressions politiques et régionales dont de nombreuses ne s'appuient sur rien à part la nostalgie pour perpétuer des services et pratiques démodés.

The Ninth: Ronald E Lawless

By Lorne Perry

Ron Lawless was a natural-born marketer. Not surprising that his 52-year career at CN took him in that direction. Moving from Express Marketing to Freight Sales and then Marketing, he grew in the role to encompass 'marketing' his ideas and policy direction to fellow employees, management, the Board of Directors, the media and to the owners, the people of Canada, represented by the government of the day.

He was everyone's friend, and easily earned their respect. No one could work a cocktail hour like him. He would move from group to group, gracefully sliding into the chatter, and then soon leave them with a quip and move on.

He was responsible as CEO for corralling and coaxing CN into readiness for privatization. The essential pruning of staff, and therefore reduction in overhead, was carried on without let-up during his tenure as team leader in support of the whole corporate leadership team. Also, during that period, a number of money-losing subsidiaries were sold off or became separate Crown Corporations, among them, CN Express, CN Hotels, CN Marine, VIA, CN and CP Telecommunications.

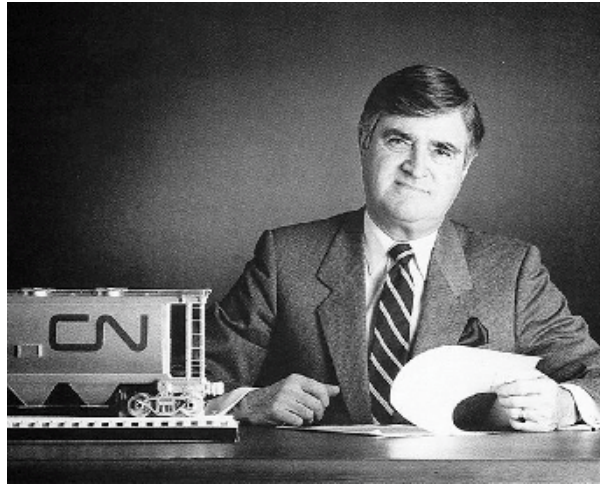
It was his successor that completed the job, but without preparatory work by Lawless and other top executives, it would have taken years longer to get there.

To go back to the beginning, he was born in Toronto in 1924, and began his railway career in CN Express in 1941 and, not long thereafter, enlisted in the RCAF, where he served until 1946.

Back at CN, he soon moved to Freight Sales, where he was an early promoter and implementer of Intermodal, known in 1952 as 'Trailers-on-flatcars' (TOFC). He rose to the Vice-Presidency in 1972. Two years later Freight Sales became Freight Marketing.

Later in 1974, the company was reorganized, and he was named President of CN Rail. This heralded the return of CN to its roots; concentration on cargo transportation. This had always been the area of top earnings, and most other divisions were actually a burden. They did, however, serve well as 'show-windows' for CN, since few Canadians were ever direct freight customers.

Lawless was named CEO of CN in 1982, and supreme commander as president and CEO three years later. In 1989, he took on the top job at VIA and led that Crown Corporation until retirement in 1992. He passed away in 2017 at age 93.



CN Google Images / Google - Images du CN

Le neuvième :**Ronald E. Lawless**

Par Lorne Perry

Ron Lawless était un vendeur naturel. Cela le garda sans surprise dans cette direction tout au long de ses cinquante-deux ans de carrière au CN. Passant de la Commercialisation des messageries aux Ventes de transport de marchandises et ensuite au Marketing, il grandit dans son rôle de « vendre » ses idées et sa politique de direction à ses confrères d'emploi, à la

direction, au conseil d'administration et aux propriétaires, les Canadiens, représentés par le gouvernement du jour.

Il était l'ami de chacun et s'assurait facilement leur respect. Personne ne pouvait exploiter une heure de cocktails mieux que lui. Il allait d'un groupe à l'autre, s'immisçant élégamment dans les conversations et les quittant peu après avec une anecdote pour continuer sa tournée.

Il fut responsable en tant que directeur général de rassembler et de forcer les services du CN à se préparer pour la privatisation. La réduction essentielle du personnel administratif, et par conséquent de celle des frais généraux, fut menée sans relâche tout au long de la période où il fut le meneur d'équipe soutenant l'entière structure administrative de la corporation. Aussi, durant cette période, nombre de filiales déficitaires furent vendues ou devinrent des sociétés d'État, parmi elles son service des messageries, sa chaîne d'hôtels, ses services maritimes, VIA-CN et Télécommunications CN-CP.

Ce fut son successeur qui termina la tâche, mais sans le travail préparatoire de Lawless et d'autres membres de la haute direction, cela aurait pris de nombreuses années de plus pour y parvenir.

Pour en revenir à ses débuts, né à Toronto en 1924, il commença sa carrière aux messageries du CNR en 1941; peu de temps après, il s'enrôla dans l'Aviation royale canadienne où il servit jusqu'en 1946.

De retour au CN, il passa rapidement aux Ventes de transport de marchandises, où il fut un pionnier de la promotion et de l'implantation de l'intermodal, désigné, en 1952, semi-remorque sur wagon plat (de l'anglais, Trailer-on-flat-car ou TOFC). Il atteignit la vice-présidence en 1972. Deux ans plus tard, les Ventes de transport de marchandises devinrent Marketing des marchandises.

Plus tard, en 1974, la compagnie fut réorganisée et il fut nommé président de CN Rail. Ceci signifia le retour du CN à ses origines, à la concentration sur le transport des



VIA Passenger train at Riviere a Pierre, Quebec in 1990. Ken Goslett

Un train de voyageurs de VIA à Rivière-à-Pierre, Québec, en 1990. Ken Goslett

His honours form a long list:

- Named honorary Doctor of Laws by both Concordia and Bishops universities
- Entered the Canadian Railway Hall of Fame in 2004
- Awarded the Order of Canada in 2007
- Presented with the Queen's Silver Jubilee medal in 2013
- Toiled in fund-raising for Exporail, Concordia University, the Lakeshore General Hospital, and the Old Brewery Mission.

Son tableau d'honneur forme une longue liste :

- Nommé Docteur en droit honoraire à la fois par les universités Concordia et Bishop
- Intrônisation au Temple de la renommée des chemins de fer du Canada en 2004
- Récipiendaire de l'Ordre du Canada en 2007
- Récipiendaire de la Médaille du jubilé d'argent de la Reine en 2013
- Volontaire en collecte de fonds pour Exporail, l'université Concordia, l'Hôpital général du Lakeshore et la Mission Old Brewery.

marchandises. Ce secteur avait toujours été celui des revenus les plus élevés et la plupart des autres services avaient été de fait des fardeaux. Ils avaient toutefois bien servi en tant que « fenêtres d'exposition » pour le CN, puisque peu de Canadiens n'avaient jamais été d'authentiques clients de ses services de transport.

Lawless fut nommé directeur général du CN en 1982 et commandant suprême en tant que président directeur général trois ans plus tard. En 1989, il accepta le poste le plus élevé à VIA et dirigea cette société d'État jusqu'à sa retraite en 1992. Il décéda en 2017 à l'âge de 93 ans.

The Tenth though Fourteenth: Brief sketches for CN Presidents Tellier, Harrison, Rouest

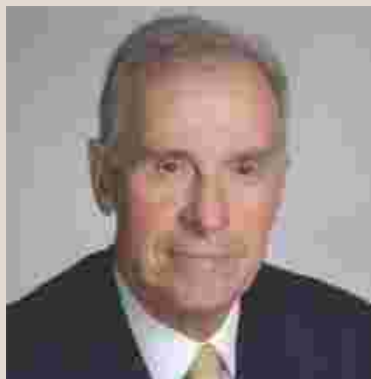
Based on an article by Pat Foran, Editor Progressive Railroading Magazine

Paul Tellier

In a March 1999 interview, President and Chief Executive Officer (CEO) Paul Tellier talked with Progressive Railroading about the pace of change at CN, which had been privatized in 1995. Tellier's vision was to transform CN, formerly a lumbering crown corporation, into the best railroad in North America.

“This business of 'Go slow, people need time to adapt' — this is not good,” Tellier told me. “The faster you change, the more successful you are.”

When asked if he might be pushing too hard — the CN culture was still in reset mode after 11,000 jobs



University of Ottawa website
Site Internet de l'Université d'Ottawa

Du dixième au quatorzième : brefs textes au sujet des présidents Tellier, Harrison, Mongeau, Jobin et Ruest du CN basés sur un article de Pat Foran, éditeur du Progressive Railroading Magazine

Paul Tellier

Au cours d'un interview en mars 1999, Paul Tellier, président et directeur général du CN, conversa avec l'éditeur du Progressive Railroading Magazine au sujet des changements prenant place au CN qui avait été privatisé en 1995. L'intention de Tellier était de transformer la compagnie de la société d'État lourdaude qu'elle avait été en la meilleure compagnie ferroviaire en

Amérique du Nord. « Cette affaire de 'Progresser lentement – les gens ont besoin de temps pour s'adapter' - ce n'est pas bon, », me dit-il, « le plus vite vous changez, le meilleur vous êtes ».

Lorsque je lui demandai s'il ne poussait pas trop fort (l'état des choses à la compagnie étant encore en mode redépart suite à l'élimination de 11 000 emplois et celle-ci ne

had been eliminated, and the railroad was just beginning to work its way through its 1998 merger with the Illinois Central Railroad (IC) — Tellier said: “If anything, I would do it faster.”

Two key initiatives during Tellier's tenure was the acquisition of the Illinois Central in 1998 and the Wisconsin Central (WC) in 2001 which greatly extended CN's reach.

CEO from 1992 to early 2003, Tellier also talked quite a bit in our interview that day about former IC CEO Hunter Harrison, who'd signed on as CN's Executive Vice President and Chief Operating Officer. Tellier was counting on Harrison to help employees embrace change and get it together on the one-railroad-culture front. Harrison, Tellier added, “has an amazing capacity to identify a flaw in rail operations.”

faisant que commencer à se sortir de la prise de contrôle de l'Illinois Central (IC) en 1998), Tellier me répondit : « Si je le pouvais, je le ferais plus vite. »

Deux initiatives majeures durant le terme de Tellier furent l'acquisition de l'Illinois Central en 1998 et du Wisconsin Central en 2001, ce qui augmenta énormément le territoire accessible au CN.

Président et directeur général de 1992 au début de 2003, Tellier parla aussi abondamment au cours de notre entretien ce jour-là d'Hunter Harrison, l'ancien président et directeur général de l'IC, qui avait accepté le poste de vice-président à la direction et chef de l'exploitation au CN. Tellier comptait sur Harrison pour aider les employés à accepter les changements et à faire équipe au sein d'une compagnie ayant une culture bien à elle. « Harrison », me dit Tellier, « a un flair hors du commun pour découvrir une faille dans les opérations ».



CN's rails traverse some of the most scenic terrain in Canada, this freight is rolling through the Canadian Rockies in British Columbia. CNEF-3048-3

Les voies du CN traversent quelques-uns des plus beaux paysages au Canada; ce train de marchandises roule à travers les montagnes Rocheuses, en Colombie-Britannique. CNEF-3048-3

Hunter Harrison

Harrison, who served as President and CEO from 2003 through 2009, also had an amazing capacity to embrace and inculcate change, and to get others to embrace it with him. From putting the pedal to the metal with respect to the cultural evolution to implementing precision scheduled railroading, Harrison over the years talked with me almost exclusively about change. One of his sayings was “When what you see is change, it sometimes flies in the face of conventional wisdom.”



Wikipedia

Hunter Harrison

Harrison, qui agit comme président et directeur général de 2003 jusqu'en 2009, avait aussi une exceptionnelle habilité à adopter et à forcer les changements et pour convaincre les autres de l'imiter. De l'accélération de l'évolution de la culture de la compagnie jusqu'à l'implantation du concept des opérations en temps fixé, Harrison me parla presque exclusivement de changement au fil des années. Une de ses devises était : « Quand ce que vous voyez est un changement, cela va parfois à l'encontre des habitudes conventionnelles. »

Harrison négocia l'achat du Elgin, Joliet & Eastern Railroad en 2009. Cette ligne de grande importance qui encerclait Chicago, reliait le Wisconsin Central à l'ancien Grand Trunk Western et simplifiait les connexions avec l'IC. Ceci libérait le CN d'avoir à dépendre d'autres compagnies ferroviaires pour faire passer la ville à son trafic, accélérant ainsi le service et réduisant les frais; ceci fit du CN le seul chemin de fer à traverser la Ville des vents sur ses propres lignes.

Harrison supporta aussi les plans qui allaient

Harrison negotiated the purchase of the Elgin, Joliet & Eastern Railroad in 2009. This strategic line, which encircled Chicago, linked the Wisconsin Central to the former Grand Trunk Western and improved the links to the Illinois Central. This freed CN from having to rely on other railroads to move its through freight in the city speeding service and reducing costs and made CN the only line to operate on its own tracks through the Windy City.

Harrison also supported plans which would transform the Port of Prince Rupert from a sleepy, minor harbour into one of the top ports in the country. In 2020, it ranked third after Vancouver and Montreal. CN's long secondary main line from Red Pass Junction to Prince Rupert became a major traffic artery that has required large investments in sidings and yards to maintain fluidity. CN operated the first container train from the port in 2007. Eight years later the container capacity of the port had increased over eight fold and it keeps growing. Parallel developments have seen the port become a major shipping point for wheat, coal, and sulphur.

transformer le port de Prince Rupert du petit et tranquille port qu'il était en un des plus grands ports au pays. En 2020, il se trouvait au troisième rang derrière Toronto et Montréal. La deuxième ligne principale en importance du CN allant de Red Pass Junction à Prince Rupert devint une artère de trafic majeure qui requit des investissements élevés en voies d'évitement et en cours de remisage afin de maintenir la fluidité de son fonctionnement. Le CN fit rouler son premier train de conteneurs à partir du port en 2007. Huit ans plus tard, la capacité en conteneurs de ce dernier s'était accrue à huit fois ce qu'elle était et elle continue d'augmenter. Des développements simultanés ont vu le port devenir un point d'exportation majeur pour les céréales, le charbon et le soufre.

Prince Rupert Container handling facility photographed on its tenth anniversary in 2018. CN

Les installations de manutention de conteneurs de Prince-Rupert photographiées lors de leur dixième anniversaire en 2018. CN



Claude Mongeau

After Harrison's departure in 2010, Claude Mongeau became President and CEO. He nudged the change vernacular up a notch by asking the precision railroaders of CN to continue to be change agents, to continue to stretch — to become “supply chain enablers,” as he said in a 2011 interview. “Something at CN is different — there is a willingness to change that sets us apart from other railroads,” said Mongeau, who stepped down in 2016 for health reasons. “That willingness to change is what will get us to the next level.”



Norfolk Southern

Claude Mongeau

À la suite du départ d'Harrison en 2010, Claude Mongeau devint le président et directeur général. Il monta d'un cran le jargon de changement particulier au CN en demandant à ses cheminots « de précision » de continuer d'être des instigateurs de changements, d'amplifier ceux-ci, de devenir « des gens qui donnent des pouvoirs à la chaîne d'approvisionnement » comme il l'a dit lors d'une entrevue en 2011. « Une chose est différente au CN : il s'y trouve un empressement à changer qui nous différencie des autres compagnies ferroviaires » déclara Mongeau qui dut quitter son poste en 2016 pour des raisons de santé. « C'est cette bonne volonté de changer qui va nous mener au niveau suivant. »

Luc Jobin

Claude Mongeau was succeeded by Luc Jobin who in the face of surging traffic growth in western Canada pushed capital investments in plant and equipment to all time high of \$3.5 billion in 2018 to expand yards and add miles of double track and new sidings to restore fluidity to the network which was facing congestion as traffic surged



Luc Jobin

Claude Mongeau fut succédé par Luc Jobin qui, devant une montée du trafic dans l'ouest du Canada, augmenta les investissements capitaux en infrastructures et équipements à 3,5 milliards de dollars en 2018, soit un niveau jamais atteint auparavant, pour agrandir les cours et ajouter des kilomètres de lignes doublées et de nouvelles voies d'évitement pour désengorger le réseau qui faisait

and in new technology such as autonomous track inspection cars and automated inspection portals for passing trains.

face à une congestion causée par l'augmentation du trafic; il investit aussi dans de nouvelles technologies telles que des véhicules d'inspection des voies autonomes et des portails d'inspection automatique des trains en circulation.

Container traffic is the backbone of CN's freight business. Whether east - west from Canada's two seacoasts to north - south from Louisiana to central Canada, double stack container trains rule the rails. This photo was taken at the Brampton, Ontario container handling facility. CNEF-2956-23

La manutention de conteneurs est l'activité principale des services marchandises du CN. Que ce soit entre les côtes est et ouest du Canada ou, entre le centre de celui-ci et la Louisiane au sud, les convois de porte-conteneurs à deux niveaux de chargement dominent les rails. Cette photo a été prise aux installations de manutention de conteneurs à Brampton, Ontario. CNEF-2956-23



Jean-Jacques Ruest

Current President and CEO Jean-Jacques Ruest took the reins in 2018. He continued the massive capital program initiated by Jobin pushing spending to \$3.9 billion in 2019. The company furthered its intermodal operations through the acquisition of the TransX Group, one of Canada's leading intermodal and logistics companies.

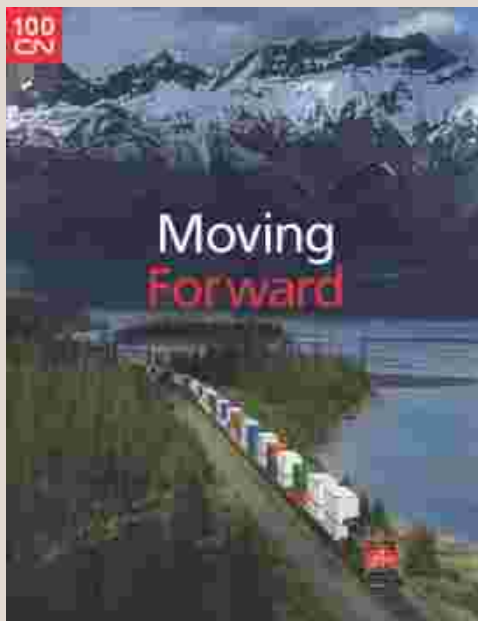
Ruest credits the company's employees for its success: "Every single one of our 27,000 railroaders plays a key part in our company, and I want to thank them all for their dedication."



Jean-Jacques Ruest

Jean-Jacques Ruest, le président et gérant général actuel, a pris les rênes en 2018. Il a continué le programme majeur d'investissements commencé par Jobin, portant ce programme à 3,9 milliards de dollars en 2019. La compagnie a augmenté ses opérations dans l'intermodal par l'acquisition de Groupe d'entreprises TransX, une des compagnies majeures au Canada en intermodal et logistique.

Ruest crédite les employés de la compagnie pour sa réussite. « Chacun de nos 27 000 cheminots joue un rôle clé dans notre compagnie et je veux les remercier tous pour leur dévouement. »



CN

CN

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

July - August / *Juillet - Août*

**Celebrating the Railway Photography of Jack Marjoribanks /
*Éloge de la photographie ferroviaire de Jack Marjoribanks***

Translation / Traduction: Gilles Lazure

One of the many delightful aspects of producing the Canadian Rail Photo Gallery is the opportunity to showcase top quality Canadian railway photography from many sources, especially CRHA elders and friends. One such source is the late Jack Marjoribanks. Thanks to the efforts of Nils Huxtable, himself a renowned railway photographer famous for his Canadian produced railway calendars and books who currently is the custodian of the Jack Marjoribanks photo collection, we are pleased to present a sampling of Jack's many images taken back in the 1950s.

Jack was a CRHA member who lived in Montreal during the years leading up to and including the early construction era of the Canadian Railway Museum, today's Exporail. He was also a member of the Laurentide Chapter of the National Railroad Historical Society and a member of an active group of Montreal based railway historians and photographers whose alumni included Omer Lavallee, Ronald S. Ritchie, Forster Kemp, Ken Chivers and Robert Sandusky to name a select few.

Of these individuals it can be argued that the photography of Sandusky, Chivers, and Marjoribanks was among the best when it came to sharp, well exposed, intelligently composed Canadian railway images. It is not known what kind of camera equipment he used, but it must have been top of the line such as a Leica. Jack's photos were made before the single lens reflex camera (SLR) came into widespread use by rail photographers, so the fact that these quality images were made with a rangefinder camera is remarkable.

Celebrating the Canadian railway photography of Jack Marjoribanks has long been an ambition of mine. Thanks to Peter Murphy and Nils Huxtable of Steamscenes, we can now present a selection of Jack's photos in a Canadian Rail photo gallery. The images are arranged from east to west, from Newfoundland through Nova Scotia and New Brunswick to Quebec and southern Ontario.

Enjoy the ride!

L'une des nombreuses facettes agréables de produire la Galerie de photos pour Rail canadien est l'occasion qu'elle offre de mettre en montre de la photographie de grande qualité des chemins de fer canadiens provenant de nombreuses sources, particulièrement de vétérans et d'amis de l'ACHF. Une telle source est le regretté Jack Marjoribanks. Nous sommes heureux de vous présenter un échantillonnage des nombreuses photos de Jack prises au cours des années 1950, grâce aux efforts de Nils Huxtable, lui-même un photographe ferroviaire réputé et bien connu pour ses livres et calendriers de sujets ferroviaires publiés au Canada et qui est de nos jours le conservateur de la collection de photos de Jack.

Jack fut un membre de l'ACHF qui a vécu à Montréal durant les années qui ont précédé et mené aux débuts de la construction du Musée ferroviaire canadien, devenu depuis Exporail. Il fut aussi membre du chapitre Laurentides de la National Railroad Historical Society et fut au nombre d'un groupe actif d'historiens et de photographes ferroviaires basé à Montréal dont les anciens inclurent Omer Lavallée, Ronald S. Ritchie, Forster Kemp, Ken Chivers et Robert Sandusky pour en nommer quelques-uns en particulier.

De toutes les photographies de chemins de fer canadiens redevables à ces personnes, il peut être argumenté que celles de Sandusky, Chivers et Marjoribanks comptent parmi les meilleures en ce qui concerne la mise au point, l'exposition et la l'habile composition. Nous ignorons quel genre d'appareil photo Jack utilisa, mais il a dû être de qualité supérieure tel qu'un Leica. Les photos de Jack furent prises avant que les appareils photo reflex mono-objectifs (en anglais, single lens reflex ou SLR) deviennent largement utilisés par les photographes ferroviaires; par conséquent, le fait que ses excellentes photos aient été prises avec un appareil à mise au point télémétrique (en anglais, rangefinder) est remarquable.

Commémorer la photographie ferroviaire de Jack Marjoribanks a longtemps été une de mes ambitions. Grâce à Peter Murphy et à Nils Huxtable, de la compagnie Steamscenes, je peux maintenant présenter un choix de photos de Jack dans une galerie de photos de Rail canadien. Celles-ci sont ordonnées de l'est à l'ouest, de Terre-Neuve, à travers la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick, jusqu'au Québec et au sud de l'Ontario.

Faites un bon voyage!



This photo was taken on the CRHA excursion to Cornwall, Ontario on April 13, 1957 using CPR RDCs 9106 and 9067 to tour the new St. Lawrence Seaway facilities. From left to right William (Bill) Pharoah, unknown, Jack Marjoribanks, unknown, Stephen Cheasley. This is one of the only views of Jack Marjoribanks that we have been able to locate. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Seton

Cette photo fut prise lors de l'excursion de l'ACHF à Cornwall, Ottawa, le 13 avril 1957, à bord des autorails RDC 9106 et 9067 du CPR, en vue de découvrir les infrastructures de la nouvelle Voie maritime du Saint-Laurent. À gauche, William (Bill) Pharoah, au centre, Jack Marjoribanks, et à droite, Stephen Cheasley, les deux jeunes filles étant non identifiées. Ceci est l'une des rares photos de Jack que nous avons pu trouver dans les archives de l'Association. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Seton

Doubleheaded R class 2-8-2's 323 and 314 are the motive power for today's train No. 1, which Jack found awaiting departure from St. John's, Newfoundland for Port Aux Basques back in 1954. The R-2 class Mikados were built by Montreal Locomotive Works in 1949, some of the last new steam locomotives produced for a Canadian railway.

De retour en 1954, les 2-8-2 classe R 323 et 314 en double traction sont la force motrice pour le train No 1 du jour que Jack trouva à la veille de son départ de St. Johns, Terre-Neuve, pour Port aux Basques. Les deux Mikados furent construites par les Montreal Locomotive Works en 1949, quelques-unes des dernières locomotives à vapeur neuves à avoir été fabriquées pour un chemin de fer canadien.





It is June 28, 1956 and Jack is at Digby, Nova Scotia on the storied Dominion Atlantic Railway). Carefully groomed G2r class 4-6-2 2516 is charged with handling a special train for then Canadian Governor General the Right Honourable Vincent Massey. Note that 2516's tender is adorned with the famous DAR 'Land Of Evangeline' herald.

Nous sommes le 28 juin 1956 et Jack se trouve à Digby, Nouvelle-Écosse, sur le réputé chemin de fer Dominion Atlantic. La soigneusement préparée 2516, une 4-6-2 classe G2r, est chargée de tracter un train spécial pour Vincent Massey, le très honorable Gouverneur général du Canada. Notez que le tender de la 2516 est décoré du bien connu écusson du « Pays d'Évangéline ».

Like legions of his contemporaries, Jack visited the famous Norton-Chipman segment of the CPR Minto Subdivision in New Brunswick. The target of these expeditions by the faithful was the trio of 4-4-0 steam locomotives that the CPR employed on mixed trains 159 and 160. Light rail and bridge restrictions were the reason that the diminutive American type locomotives plied this portion of the Minto Subdivision as even the smallest diesels available at the time were too heavy. The eldest of the trio, No 136 is at Chipman, NB on New Year's Day, 1955. 4-4-0 136 survives today at Ontario's South Simcoe Railway.

À l'instar d'une légion de ses contemporains, Jack visita le réputé tronçon Norton-Chipman de la subdivision Minto du CPR au Nouveau-Brunswick. L'objectif de toutes ces expéditions était un trio de locomotives à vapeur 4-4-0 que le CPR utilisait sur les trains Nos 159 et 160. Les rails de poids léger et les restrictions de poids sur des ponts étaient les raisons pour lesquelles ces petites locomotives de type American circulaient sur ce tronçon de la subdivision parce que même les plus légères diesels disponibles à cette époque étaient trop lourdes. Le Jour de l'an 1955, la plus ancienne du trio, la 136, est à Chipman. Elle existe encore de nos jours au South Simcoe Railway, en Ontario.





Again CPR 136, still at Chipman, NB on January 1, 1955. Legendary engineman Johnny Myers is making moves with 72 year old 4-4-0 136 prior to setting out for Norton, New Brunswick where the CPR Minto Subdivision connected with the CNR Sussex Subdivision between Moncton and Saint John, NB.

Encore la 136 à la même date et au même endroit. Le légendaire mécanicien de locomotive Johnny Myers effectue des manœuvres avec la 136 âgée de 72 ans avant de se diriger vers Norton, Nouveau-Brunswick, où la subdivision Minto du CPR se raccorde à la subdivision Sussex du CNR entre Moncton et Saint John.

About to pull out from beneath the wooden train shed at Saint John, NB is CPR 9007, a 1931 Canadian Car and Foundry railcar, a predecessor to the Budd RDC. It is the mid fifties and CPR 9007 is protecting the schedule of train 105, a daily except Sunday service to Fredericton, the provincial capital.

Sur le point de sortir de la remise en bois pour locomotives à Saint John, Nouveau-Brunswick, le 9007 du CPR, est un autorail fabriqué par la Canadian Car & Foundry en 1931, un prédécesseur de l'autorail BUDD RDC. C'est le milieu des années 1950 et le 9007 conserve à l'indicateur le train No 105, le service quotidien, sauf le dimanche, vers Fredericton, la capitale de la province.





The next six images in our Jack Marjoribanks photo gallery deal with railway scenes in and near the Eastern Townships of Quebec. In June 1955, Montreal & Southern Counties (M&SC) box motor 504 and 605 have arrived at Mariville from Montreal. The trainman is in the process of moving the marker lamps from 605 to 504 which will be trailing on the return trip to Montreal as Train 439. The Ottawa Car Company built 605 in 1917. M&SC car 611 is a prized exhibit in Exporail's Angus Pavilion.

Les six photos suivantes de notre galerie de photos de Jack Marjoribanks se rapportent à des scènes ferroviaires dans les, ou près des, Cantons-de-l'Est du Québec. En juin 1955, la motrice 504 et le tramway 605 du Montreal & Southern Counties (M & SC) sont arrivés à Mariville en provenance de Montréal. Le chef de train est à déplacer les feux de position du 605 à la 504 qui va être en queue lors du retour à Montréal en tant que train No 439. Le 605 fut construit par la compagnie Ottawa Car en 1917. Le tramway 611 du M & SC est une pièce de montre fort prisée au pavillon Angus d'Exporail.

The train order signals display 'STOP' at Mariville on a lovely winter afternoon as Montreal & Southern Counties plow equipped car 504 and Ottawa Car built car 607 prepare to depart westward for St. Lambert and Montreal on February 19, 1955. All service will end on October 13, 1956 and the electric era on the M&SC will be history.

Le 19 février 1955, le signal d'ordre de train est à la position STOP à Mariville par un bel après-midi d'hiver alors que la motrice 504 équipée d'un chasse-neige et le tramway 607 de fabrication Ottawa Car, tous deux du M & SC, se préparent à partir en direction ouest vers Saint-Lambert et Montréal. Le service entier sera arrêté le 13 octobre 1956 et l'ère du service électrifié sur le M & SC passera à l'histoire.





The M&SC ended electric interurban service beyond Marieville to Granby, Quebec on November 24, 1951. As a replacement, the CNR, the M&SC parent company, began operating a diesel hauled passenger train service between Montreal and Granby the next day. Motive power for these new trains was three steam generator equipped Fairbanks-Morse H-12-64 road switcher diesels, Nos 1615-1617. On February 19, 1955, CNR 1615 is about to leave Marieville for Montreal with the Granby train. M&SC cars 504 and 605 are in the clear on the siding.

Uncoupled from their train, doubleheaded CPR P2 class Mikados take on water at Cookshire in a familiar mid fifties winter scene for this territory. Export grain from the Canadian west moved by train to Saint John, NB when the St. Lawrence River was frozen during the winter months. It is interesting that 2-8-2 5323 and mate are taking water from the standpipe rather than from the water spout on the octagonal water tank in the distance. 5323's tender exists today (less trucks) as a former water supply for the Meadowbrook Golf Course near St. Luc Yard in Montreal.

Le M & SC interrompt le service électrifié à partir de Marieville jusqu'à Granby, Qué., le 24 novembre 1951. Le jour suivant, en remplacement, le CNR, la compagnie à laquelle le M & SC appartenait, commença à exploiter un train pour voyageurs tracté par diesel entre Montréal et Granby. La force motrice pour ces nouveaux trains furent trois locomotives de manœuvre pour voie principale équipées de générateurs de vapeur Fairbanks-Morse de modèle H-12-64 numérotées 1615 à 1617. Le 19 février 1955, la 1615 est près de quitter Marieville pour Montréal avec le train en provenance de Granby. Les unités 504 et 605 du M & SC sont hors de nuire sur la voie d'évitement.

Séparées de leur train, des 2-8-2 classe P2 Mikados en double traction du CPR sont ravitaillées en eau à Cookshire dans une scène d'hiver familière des années 1950 sur ce territoire. Les céréales exportées à partir de l'Ouest canadien étaient transportées par train vers Saint John, Nouveau-Brunswick, alors que le fleuve Saint-Laurent était gelé durant les mois d'hiver. Il est à noter que la 5323 et sa compagne sont à une prise d'eau plutôt qu'au déversoir du château d'eau octogonal visible à l'arrière. Le tender de la 5323 subsiste de nos jours (sans ses bogies) en tant que réservoir d'approvisionnement en eau du parcours de golf de Meadowbrook, près de la cour Saint-Luc, à Montréal.





Another CPR Megantic Subdivision doubleheader. On Dominion Day in 1954, CPR G1t 4-6-2 2228 and G3j 4-6-2 2467 paused at Sherbrooke with train No 40, the 'maid of all work' passenger train, between Montreal and Saint John, NB. No 40's consist is swollen with holiday traffic for the Maritimes necessitating the doubleheader.

The same day that Jack lensed No 40 at Sherbrooke, he captured Quebec Central train No. 1 at Vallée Jonction unloading express. Power for QCR No. 1 is an unidentified CPR G2 class 4-6-2, appropriately lettered 'Quebec Central'. Note the classic garb worn by the trainman of the Lac Frontière mixed train - overalls AND a passenger trainman's uniform!

Un autre train en double traction sur la subdivision Mégantic du CPR. Le Jour du Dominion en 1954, la 4-6-2 classe G1t 2228 et la 4-6-2 classe G3j 2467 du CPR font une pause à Sherbrooke avec le train No 40, le train pour voyageurs « bonne à tout faire » entre Montréal et Saint John, N.-B. La composition du convoi est grossie par la hausse du trafic du temps des vacances vers les Maritimes, rendant la double traction nécessaire.

Le même jour que Jack a photographié le No 40 à Sherbrooke, il l'a fait aussi pour le train No 1 du Quebec Central à Vallée-Jonction au moment du déchargement des colis express. La force motrice pour ce train est une 4-6-2 classe G2 de numéro inconnu et lettrée de façon appropriée « Quebec Central ». Notez les vêtements classiques portés par un cheminot du train mixte de Lac-Frontière, une salopette ET un uniforme d'équipe de train pour voyageurs!





CPR G2s 4-6-2 2580 has paused for a drink at St. John's on Sunday, September 29, 1956. The occasion is a CRHA excursion from Montreal to Farnham and Sutton, Quebec. Even at this late date, the consist was with an all wooden cars! On arrival at Farnham, 4-6-2 2580 will be replaced by D4g 4-6-0 489 which will handle the train to Foster, over the former South Eastern Railway to Sutton, and then back to Farnham where 4-6-2 2580 will bring the excursionists back to Montreal. Great days!

Le dimanche 30 septembre 1956, la 4-6-2 classe G2s 2580 du CPR s'est arrêtée pour une rasade d'eau à Saint-Jean-sur-Richelieu. L'occasion est une excursion de l'ACHF de Montréal vers Farnham et Sutton au Québec. Même à cette date si tardive, le convoi est encore composé de voitures en bois! À son arrivée à Farnham, la 2580 va être remplacée par la 489, une 4-6-0 classe D4g, qui va tracter le train jusqu'à Foster, puis, sur les rails de l'ancien South Eastern Railway, jusqu'à Sutton et ensuite retourner à Farnham, d'où la 2580 va ramener les excursionnistes à Montréal. C'était de beaux jours!

For a short time in 1954, the CPR's two K1a class 4-8-4's were employed on trains 39 and 40 between Montreal and Megantic. Minus her smoke deflectors, K1a 4-8-4 3100 is at Montreal West in August 1954 with train 39 from Saint John, New Brunswick. The gardens at Montreal West in the photo often won awards in company sponsored contests for floral excellence. The 3100 is preserved at the Canadian Museum of Science and Technology in Ottawa.

Durant une courte période en 1954, les deux 4-8-4 classe K1a du CPR furent utilisées sur les trains Nos 39 et 40 entre Montréal et Mégantic. La K1a 3100, sans ses lève-fumée, est à Montreal West en août 1954 avec le train No 39 en provenance de Saint John, N.-B. Les jardins de cette gare visibles sur cette photo gagnèrent souvent des prix dans les concours de beauté florale commandités par la compagnie. La 3100 est préservée au Musée des sciences et de la technologie du Canada, à Ottawa.





Still on a 'Townships' theme, CPR F1c class 4-4-4 2927 is at Montreal West with train 214 bound for Sutton on July 29, 1954. The train on the left is No 191, the 'Montreal West Turn' which will now back all the way to Windsor Station to become train 291 for Vaudreuil. Train 191's consist includes newly delivered 800 series commuter cars built by Canadian Car and Foundry. Exporail's collection includes 4-4-4 2928 and commuter coach 827.

Encore au sujet des Cantons-de-l'Est; la 2927, une 4-4-4 classe F1c du CPR, est à la gare Montreal West avec le train No 214 à destination de Sutton, le 29 juillet 1954. Le convoi à gauche est le No 191, la « navette de Montreal West » qui va bientôt reculer sur tout le trajet de retour à la gare Windsor avant de devenir le train No 291 pour Vaudreuil. La composition du train No 191 comprend des voitures pour banlieusards de la série 800, nouvellement livrées, construites par la Canadian Car & Foundry. La collection de l'ACHF, à Exporail, inclut la locomotive 4-4-4 2928 et la voiture-coach 827.

Built in 1924, the CNR T-2-a class 2-10-2's were initially used in transfer service in the CNR Toronto terminals between Mimico and Toronto. Later they were used as assist engines between Toronto and Scarboro Junction. Some of the 4100 series T-2-a's were transferred to Montreal in the mid-fifties where they ended their days in transfer freight service between Turcot yard and Longue Point yard in Montreal's east end. On December 18, 1955, 2-10-2 4102 is at Longue Point with a Turcot transfer. Class leader 4100 is in the CRHA collection at Exporail.

Construites en 1924, les 2-10-2 classe T-2-a du CNR furent d'abord utilisées en service de transfert entre les terminaux Mimico et Toronto. Plus tard, elles servirent comme locomotives d'appoint entre Toronto et Scarboro Junction. Au milieu des années 1950, quelques T-2-a de la série 4100 furent affectées à Montréal, où elles terminèrent leur carrière en tractant des convois de transfert entre la cour Turcot et celle de Longue-Pointe, dans l'est de Montréal. Le 18 décembre 1955, la T-2-a 4102 est à Longue-Pointe avec un tel train. La première locomotive de cette série 4100 fait partie de la collection de l'ACHF, à Exporail.





On July 31, 1954, CNR J-7-c 4-6-2 5295 slakes her thirst at Lac Remi, Quebec, the northern terminus of the CNR Montfort Subdivision. Passenger traffic burgeoned on this line to Laurentian Mountains in the winter months when downhill skiing became popular in the 1930s. Lac Remi had one of two hexagonal water towers in the area; the other was at Arundel.

Le 31 juillet 1954, la soif de la 5295, une 4-6-2 classe J-7-c du CNR, est rassasiée, à Lac-Rémi, Qué, le terminus nord de la subdivision Montfort de la compagnie. Le trafic voyageurs augmenta, les mois d'hiver, sur cette ligne vers les montagnes des Laurentides lorsque le ski de descente devint populaire durant les années 1930. L'un des deux châteaux d'eau hexagonaux dans cette région était localisé à Lac-Rémi, l'autre était à Arundel.

A veritable Valhalla for steam! Such was the CNR engine terminal at Montreal's Turcot Yard whose 56 stall roundhouse was the largest in Canada. On a mid fifties summer evening, sweet evening light highlights the running gear on a variety of CNR steam power at Turcot including a positively resplendent U2 class 4-8-4 'ex Works' from Pointe St. Charles Shops.

Un véritable paradis pour la vapeur! Tel était le terminal des locomotives, à la cour Turcot du CNR à Montréal, avec sa rotonde de 56 stalles, la plus grande au Canada. À Turcot, par une soirée d'été du milieu des années 1950, une douce lumière éclaire les mécanismes de traction d'une variété de locomotives à vapeur, dont celui d'une franchement resplendissante 4-8-4 de la classe U-2 fabriquée par les MLW et révisée aux ateliers de Pointe-Saint-Charles.





Another shop track equally as legendary as Montreal's Turcot was Toronto's Spadina Street engine terminal. In March 1954, Jack made this marvellous overhead view of CNR U-2-h 4-8-4 6254, K-5-a 4-6-4 5703, an unidentified T2 class 2-10-2 and P class 0-8-0 8401. Only one diesel, an MLW switcher, is evident in this splendid still life shot portraying a shop track in the steamer era on the CNR.

Un autre terminal aussi légendaire que la cour Turcot, à Montréal, était celui sur la rue Spadina, à Toronto. En mars 1954, Jack, d'une position élevée, prit cette merveilleuse photo de locomotives du CNR : la 6254, une 4-8-4 classe U-2-h, la 5703, une 4-6-4 classe K-5-a, une 2-10-2 classe T-2 au numéro inconnu et la 8401, une 0-8-0 classe P-5-h. Une seule diesel, une locomotive de manœuvre de fabrication MLW, est visible sur cette superbe photo montrant un instant d'activité sur les voies de remisage d'un terminal de locomotives de l'époque de la vapeur au CNR.

One of the CNR's quaintest train services in southern Ontario was mixed train M233 which operated from Hamilton to Port Rowan on Lake Erie. On a summer morning in 1954, the crew of M233 (minus the fireman) discuss their day on the platform of Hamilton's James Street station. E-10-a 2-6-0 80 is the power for today's train.

Un des services ferroviaires les plus pittoresques dans le sud de l'Ontario était celui du train mixte M233 qui roulait d'Hamilton à Port Rowan au bord du lac Érié. Par un matin d'été de 1954, l'équipe du M233 (sans le chauffeur) converse de sa journée sur le quai de la gare sur la rue James, à Hamilton. La 80, une 2-6-0 de la classe E-10-a, est la force motrice du convoi de ce jour.





Again CNR Mogul No 80, this time at Port Rowan, Ontario in September 1955. While No 80 was scrapped later that year, many of the E-10 class 2-6-0 survived in preservation including No 89, which operates at Pennsylvania's Strasburg Railroad.

De nouveau la Mogul 80 du CNR, cette fois à Port Rowan, Ontario, en septembre 1955. Alors que la 80 fut réduite en ferraille plus tard cette année-là, plusieurs de ces 0-6-0 de la classe E-10 perdurent en préservation dont la 89 qui sert au Strasburg Railroad, en Pennsylvanie.

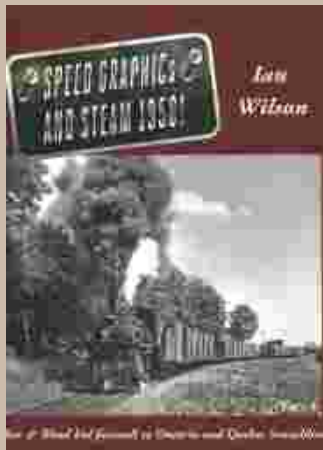
Switchers at rest. CNR O class 0-6-0's of Grand Trunk heritage Nos 7453 and 7506 await assignment at Ottawa roundhouse on November 5, 1953. Two durable O class remain in operation - No. 7312 at Pennsylvania's Strasburg Railroad and the 7470 performs at New Hampshire's Conway Scenic Railroad.

Des locomotives de manœuvre au repos. Le 5 novembre 1953, les 7453 et 7506 héritées du Grand Trunk, des 0-6-0 de la classe O, attendent leurs affectations à la rotonde d'Ottawa. Deux de ces robustes classe O demeurent en opération - la 7312 au Strasburg Railroad, en Pennsylvanie, et la 7470 au Conway Scenic Railroad, au New Hampshire.





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



SPEED GRAPHICS AND STEAM 1958, VOLUME 3

by Ian Wilson

Reviewed by Stan Smail

Who says you can't go back! Ian Wilson's latest offering in the Speed Graphics and Steam series says you can, at least vicariously! From the evocative cover photo by John Rehor of CPR D4g 4-6-0 417

struggling to manhandle 22 cars westbound out of Shawville, Quebec in June 1959, to the last days of steam on the CPR Smiths Falls Division, the storied Kingston and Pembroke, the local freights on the CPR Farnham Division and the Quebec Central Railway, Ian Wilson and John Rehor have certainly taken me back!

My family spent the summers of 1958 and 1959 at Shawville and the CPR Waltham Subdivision locals were a part of our daily routine in those wonderful times. Many people don't realize that the CPR Farnham Division and Quebec Central local freights were among the last steam operations in the province of Quebec.

The coverage of these operations are a wonderful tribute to all the railfans and railway people that made it easy for John Rehor and Don Wood to track these trains. The special train movements like the 1959 CNR doubleheader

to Bancroft, Ontario and the May 1960 CPR tripleheader out of Toronto to Orangeville organised by a very young CPR Toronto employee by the name of Raymond Kennedy, were remarkable happenings covered in detail by John Rehor.

The first subscription issue of Trains Magazine I received as a birthday gift from my mother in 1958 became ratty and dog eared and was replaced at least twice. The reason for this was the 'Steam in Ontario' Photo Section by Don Wood and John Rehor. I always wondered what other photos were taken on those memorable expeditions. Thanks to Ian Wilson, I now know. It's like finding out takes of a favorite movie, except that these photos are anything but out takes!

The list of people assisting to Speed Graphics and Steam – 1958 – Volume 3 reads like a who's who of Canadian steam railfans still keeping the faith some sixty years after the last fires were dropped. I am proud to have played a small part in this great adventure by Ian Wilson.

This book review is dedicated to the memory of my great friend and mentor James A. 'Jim' Brown.

SPEED GRAPHICS AND STEAM 1958, VOLUME 3

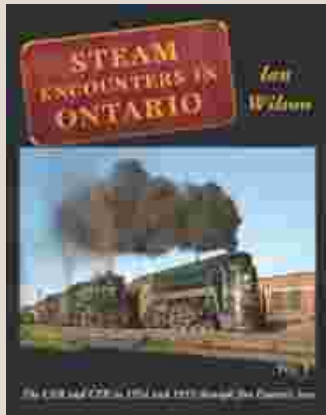
By Ian Wilson

ISBN 978-1-927050-13-2

Published by Ian Wilson Author

192 pages, over 230 black & white photographs, maps and timetables, coated paper, 8 1/2" X 11" vertical format with dust jacket.

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



STEAM ENCOUNTERS IN ONTARIO, VOL. 1

by Ian Wilson

Reviewed by Stan Smail

On the heels of his highly regarded Steam Encounters at Montreal, Ian Wilson continues to share the wonderful colour photography of Jim Guerin that covers the last decade of steam

operations on the CNR and CPR in eastern Canada back in the fabulous fifties!

Steam Encounters in Ontario Volume 1 brings to life a colourful dimension to of all the fantastic black and white photography by Wood, Rehor, Harwood, Shaughnessy and Brown that many of us of a certain age remember and are familiar with. Thanks to Ian Wilson and Jim Guerin we can now enjoy these scenes in colour.

I first encountered the colour photography of Jim Guerin through Canadian railway photo dealer Helmut Osterman. Helmut was offering copies of some of Jim Guerin's colour slides for sale and I was a more than willing customer. I did not know that Jim Guerin was a native of Kitchener, Ontario, the 'base camp' for much of the photography presented in Steam Encounters in Ontario Volume 1. Focusing on the years 1954 and 1955, the reader is impressed as to just how much steam operation was still in full stride in southern Ontario on the CNR and CPR. Main line passenger trains were still steam hauled for the most

part by locomotives that were nicely turned out with trains to match. In fact this book has perhaps the best colour coverage of the CNR solid olive green passenger paint scheme published to date. Some of the equipment depicted painted in the beautiful tri colour 1954 paint scheme of olive green, black and yellow make cameo appearances as do a number of interloping first generation diesels, many of the CLC-FM variety.

Worth the price of admission is the back cover photo. CPR P2h 2-8-2 5417 is seen splitting the semaphores on the CPR Galt Subdivision east of Galt, Ontario in the summer of 1955 in what is likely one of the only known colour images of a CPR P2 class Mikado trimmed with tuscan red running board skirts and tender panels. The late Omer Lavallee had mentioned to me and Doug Carlyle circa 1963 that he thought one or more P2 class Mikados were painted in this manner to handle CPR president W M Neal's inspection train across the Algoma District in the late 1940s, but no hard evidence such as colour photography had ever surfaced. Thanks to Jim Guerin and Ian Wilson we know that at least one such engine was painted in this livery.

Photographic reproduction is excellent. Jim Guerin was an excellent photographer whose talents with a rangefinder camera were exceptional. A few diesel photos show nose blur but by and large this is a magnificent Volume 1. I eagerly await Volume 2!

STEAM ENCOUNTERS IN ONTARIO, VOLUME 1

By Ian Wilson

ISBN

Published by Ian Wilson Author

49 pages, all colour photographs with maps, coated paper, 8 1/2" X 11" vertical format with a soft cover.

Price \$ 39.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail



NORTHERN ALBERTA RAILWAYS DIESELS: 1952-1980

by Leslie Kozma

Reviewed by Stan Smail

I was given fair warning about Northern Alberta Railways Diesels: 1952-1980 by great friend Richard Yaremko, a fellow railroader and railfan photographer from Edmonton, Alberta. In the early 1970s, Richard worked in the CPR yard office at South Edmonton and I worked for the Northern Alberta Railways as a hostler and other positions across the NAR network.

Leslie Kozma is no stranger to the subject of Canadian prairie railroading in print. In partnership with fellow author Charles Bohi, they have co-authored many articles and books presenting a lively look at the stations and lines of railway that covered Manitoba, Saskatchewan and Alberta with a virtual web of steel.

Northern Alberta Railways Diesels: 1952-1980 is Kozma's first effort that deals with motive power. Intended as a fund raising effort to assist the Alberta Railway Museum, the book certainly has its moments. I have a personal connection to many of the engines, trains and NAR people depicted herein and thoroughly enjoyed the memories. Most of these railroaders have now passed on.

Kozma takes an interesting and scholarly approach to tell the story of NAR dieselization by referencing actual NAR documents from the NAR collection preserved in the

Public Archives of Alberta in Edmonton. Gleaned from these sources we are exposed to the tireless efforts of NAR management who tried to impress upon the parent companies CNR and CPR what the motive power needs of the NAR actually were. It always seemed to be a struggle. Even in my time (1970) the NAR was always leasing power from both CNR and CPR to handle their traffic. NAR motive power was maintained in top shape, thanks to the stringent standards expected of all us by John Fraser who Kozma often refers to in the book.

Interesting are the studies done comparing locomotives built by General Motors Diesel, Montreal Locomotive Works and even Fairbanks-Morse power built under license by Canadian Locomotive Company in Kingston, Ontario. GMD won out, but it seems a real hard sell by GMD to have the NAR dieselise solely with GP9's. To retrofit the Waterways branch to accommodate GP9's seems to have been a bit of a stretch. Speaking of GP9's, like some other authors, Kozma insists on calling the NAR 200's (except for 211) GP9R's. While I realize that this description did appear in some GM literature, the railfan press and indeed most Canadian railway documents refer to these locomotives as simply GP9's. The "R" in GP9R was supposedly to draw attention to the fact that these locomotives had a 24RL brake package, which was not always compatible with other brake schedules. Most GP9's were built with a 24RL

brake system and kept them until retirement or rebuilding when a 26L brake system was employed.

An excellent photography selection graces the pages of Northern Alberta Railways Diesels: 1952-1980 and appropriately, the list of contributors reads like a who's who of Alberta railway photographers. The late Eric Johnson, Clayton Jones, Richard Yaremko, Dave Shaw, John Rushton and Bob Sandusky and others illustrate this interesting look at the NAR some 40 years after it became a part of the CNR. Some photo caption locations are suspect but the Eric Johnson cover shot of the first NAR GMD-1 301 at Bon Accord on train No. 8 in 1965 is almost worth the price of admission alone!

Noted Canadian railway book-master Kevin Holland supervised the production of this volume and the scans and layout are superb.

NORTHERN ALBERTA RAILWAYS DIESELS: 1952-1980

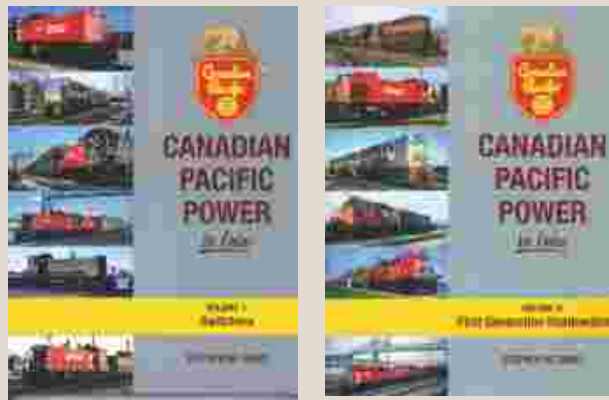
By Leslie S Kozma

ISBN

Published by the Alberta Railway Museum

72 pages, soft cover, 8 1/2 X 11" landscape format, colour and black and white photos, charts, roster and minimal but informative text.

Price \$ 40.00 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail



CANADIAN PACIFIC POWER IN COLOR - VOLUME 1 – Switchers

CANADIAN PACIFIC POWER IN COLOR - VOLUME 2 – First Generation Road Switchers

By Stephen M Timko

Reviewed by Ken Goslett

Among the latest offerings from prolific publisher Morning Sun Books are a pair of volumes about Canadian Pacific

diesel locomotives. Both books fit the typical Morning Sun format of exactly 128 pages of colour photographs with accompanying captions. Both are the work of author Steven Timko an American who worked for the Erie Lackawanna, Conrail, Norfolk Southern and later the Western New York & Pennsylvania. As a railway enthusiast he made trips to Canada.

Let's turn our attention first to the volume on Canadian Pacific switchers. The chapters are arranged numerically starting with the 45 ton Canadian Locomotive Company DT-2 units #10-23. These are followed by Montreal Locomotive Works S-3 units beginning with number 6500. Within each section the photographs are again arranged numerically rather than chronologically or by paint scheme. This makes finding a picture of a particular locomotive easy although some reader may find that the photos jumping among paint schemes is distracting.

When the end of the MLW 660 hp switchers is reached at 6623 the book shifts the General Motors Diesel units beginning with 6700. At number 7010 the focus shifts back to MLW units, in this case S-2 units. Baldwin switchers, built under license by the Canadian Locomotive Company, pop in between two MLW series. Might the book have been better organized by keeping all the MLW, GMD of CLC units together? CPR did not do this so perhaps the author

needn't have either.

Included in the book are two classes of Canadian Pacific roadswitchers, the MLW RS-23 and GMD SW1200RS. Both were purchased for road and branchline duties, not as switchers. Presumably the author includes them in this volume because if it looks like a switcher it must be a switcher.

Photo reproduction is good with the images sharp and clear. As is common with Morning Sun books red colours are warmer than in reality. Roster shots predominate along with some action shots. Only a single photo, that of an S-2 unit in the maroon and yellow, illustrates a paint scheme earlier than the maroon and gray or Action Red. There is no photo of the earliest CPR switcher paint scheme nor of CPR's first diesel #7000.

For this reviewer an annoying quirk is the author's elimination of the hyphen from all the MLW locomotive model designations. The correct MLW designations are S-3, S-11, S-2, RS-23 etc. Timko writes them all as S3, S11, S2, RS23 etc. MLW did not write them this way and neither should he.

On then to the First Generation Roadswitcher volume. Again the book is arranged numerically in the same manner as the CPR roster. This time the author gets the MLW model designations correct. The hyphens, such as

RS-18, are in place. The same can't be said for the Baldwin model which he writes as DRS44-1000 when it should be DRS-4-4-1000.

Overall this reviewer preferred this volume to the switcher one. The photo selection is more varied and calling on Canadian photographer John Eull improves the photo quality. There are many more action shots compared to the switcher book and this is a plus.

There are some minor errors. Brownville Junction, Maine becomes Brownsville Jct. But the sum of the book remains positive.

Neither of these volumes are inexpensive. They retail in the \$80 range in Canadian funds. The determined collector of CPR books will want them nonetheless.

CANADIAN PACIFIC POWER IN COLOR - VOLUME 1
ISBN 1-58248-751-0

CANADIAN PACIFIC POWER IN COLOR - VOLUME 2
ISBN 1-58248-761-8

By Stephen M Timko

Both published by Morning Sun Books, New Jersey
128 pages, hard cover with dust jacket, 8.5 X 11" vertical format, over 200

colour photos, rosters according to model

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



LE P'TIT TRAIN DU NORD

Par Isabelle Charbonneau

Critique de Mylène Bélanger

Le p'tit train du Nord est un album illustré pour petits et grands qui vous propose une balade dans les magnifiques

Laurentides du Québec. De gare en gare à partir de Mont-Laurier, le train va accueillir les animaux de la région d'où l'on suivra leurs péripéties jusqu'à leur arrivée à Saint-Jérôme.

Afin de rédiger cette critique, j'ai mis à contribution mes deux garçons, âgés respectivement de 3 et 5 ans. D'un commun accord, les deux ont adoré les images colorées mettant en vedette plusieurs animaux québécois. Le cadet a apprécié toutes les références à l'univers ferroviaire,

même s'il ne comprenait pas toujours le sens; ceci a apporté un échange très intéressant avec lui et m'a permis de lui en apprendre davantage sur le sujet. Pour mon fils de 3 ans, bien qu'attrayant, il a trouvé le livre un peu trop long et a perdu intérêt après une dizaine de pages.

L'album inclut un jeu de recherche et trouve à la fin, ce qui fait durer le plaisir plus longtemps. De plus, un court texte à caractère historique nous permet de mieux saisir le développement du P'tit train du Nord en 1876.

Dans tous les cas, je recommande cet album pour les personnes désirant initier leur(s) enfant(s) à l'univers ferroviaire et à cet endroit magique que sont les Laurentides.

LE P'TIT TRAIN DU NORD

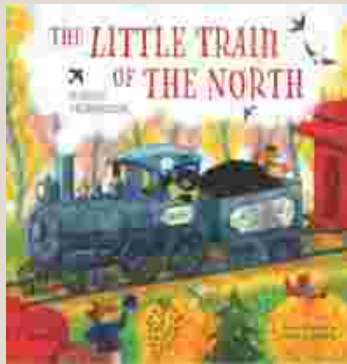
Par Isabelle Charbonneau

ISBN 978-2-9816003-6-3

Publié par les Éditions du Grand Élan, 2019

37 pages, 8,5 x 8,75" format vertical, couverture souple

Prix 19.95\$ + TPS à la boutique d'Exporail; ou + TPS + frais d'envoi postal



THE LITTLE TRAIN OF THE NORTH

By Isabelle Charbonneau

Reviewed by Mylene Belanger

The Little Train of the North is an illustrated book for children and adults that offers a ride through the magnificent

Laurentians of Quebec. From station to station, starting in Mont-Laurier, the train will welcome the animals of the region and we will follow their adventures until their arrival in Saint-Jérôme.

In order to write this review, I asked my two boys, aged 3 and 5 respectively, to contribute. By mutual agreement, they both loved the colorful images featuring several Quebec animals. The younger one appreciated all the

references to the railway world, even if he didn't always understand the meaning; this made for a very interesting exchange with him and allowed me to teach him more about the subject. For my 3 year old son, although attractive, he found the book a little too long and lost interest after about 10 pages.

The book includes a search and find game at the end, which makes the fun last longer. In addition, a short historical text allows us to better understand the development of the P'tit train du Nord in 1876.

In any case, I recommend this book for people who want to introduce their child (children) to the railway world and to this magical place that are the Laurentians.

THE LITTLE TRAIN OF THE NORTH

By Isabelle Charbonneau

ISBN 978-2-9816003-8-7

Published by Éditions du Grand Élan, 2019

37 pages, 8.5 x 8.75" vertical format, soft cover

Price \$ 19.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail

How to order:

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

By phone: Call 450-638-1522 local 221. Nicole Gilbert will take your order and credit card information.

By internet: e-Mail your order to info@exporail.org. On receiving an answer stating its total cost, either mail a copy of it and your cheque to the address given above or phone Nicole Gilbert at the number given above if you want to use your credit card.

Do not e-mail credit card information to Exporail.

Comment commander :

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

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

Par internet : envoyez un courriel décrivant votre commande à info@exporail.org. Sur réception de la réponse donnant le coût total de votre commande, postez une copie de celle-ci et votre chèque à l'adresse donnée ci-haut ou téléphonez à Nicole Gilbert au numéro donné ci-haut si vous désirez utiliser votre carte de crédit. **N'envoyez pas** les données de votre carte de crédit par courriel à Exporail.

Boles, Derek Allan 1950 - 2021

By / Par Russ Milland

Translation / Traduction: Gilles Lazure



Derek Boles passed away on Tuesday, February 23rd, 2021 at age 71.

Born and raised in Montreal, Derek attended Ryerson University (then Ryerson Polytechnical Institute), Trent University and Queens University. In 1974 he joined the York Region District School Board where he taught English and Film History for 30 years. He rose to become a department head.

Growing up in Montreal, Derek became involved in the Canadian Railroad Historical Association (CRHA). Early in his career, he developed a passion for researching history in great breadth and depth.

Derek's interest in history reached beyond the history of railways. As a board member of Heritage Toronto, he initiated the placement of several plaques recognizing historic sites in Toronto. In 2008, he chaired the Union Station Revitalization Public Advisory Group.

Derek's love and knowledge of railways resulted in the publication of numerous articles on the history of Canadian railways over the years. In 2009, he wrote and published a book titled *Toronto's Railway Heritage*.

In 2001, the Toronto Railway Historical Association (TRHA) was founded and Derek was member of the founding team. Derek was instrumental in the TRHA's making the Toronto Railway Museum happen. From 2001 to 2021 he worked as a Director, on the Management Team and served as the second President of the TRHA. His

Derek Boles est décédé le mardi 23 février 2021, à l'âge de 71 ans.

Né et élevé à Montréal, Derek a fréquenté les universités Ryerson (alors appelée le Ryerson Polytechnical Institute), Trent et Queen's, en Ontario. En 1974, il rejoint le conseil scolaire de district de la région de York, où il enseigna l'anglais et l'histoire du cinéma pendant 30 ans. Il gravit les échelons jusqu'au poste de chef de département.

Durant sa jeunesse à Montréal, Derek s'impliqua dans l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF). Dès le début de sa carrière, il s'est passionné pour les recherches historiques très fouillées et de grande envergure.

L'intérêt de Derek dans l'histoire alla au-delà de celle des chemins de fer. En tant que membre d'Heritage Toronto, il fut l'instigateur de la pose de nombreuses plaques signalant des sites historiques dans Toronto. En 2008, il dirigea l'Union Station Revitalization Public Advisory Group.

L'intérêt et les connaissances de Derek dans les chemins de fer ont mené, au fil des années, à la publication de nombreux articles sur l'histoire ferroviaire canadienne. En 2009, il a écrit et publié un ouvrage intitulé *Toronto's Railway Heritage*.

En 2001, la Toronto Railway Historical Association (TRHA) fut créée et Derek fit partie du groupe de ses

greatest contribution was as the TRHA Chief Historian, contributing immensely to the building of our railway history knowledge. His discipline and insistence on 'getting the facts right' when publishing railway history ensured that what was published was reliable and credible. He also provided great leadership to younger railway historians.

Derek delivered over the years an exceptional set of hour long historical presentations in person to typically small audiences. In 2020, the Toronto Railway Museum needed to celebrate our 10th Anniversary Year but the Covid-19 Pandemic constrained us. So Derek delivered seven of these superbly researched, crafted and scripted presentations online to over 1,000 eager history fans.

The TRHA plans to pull his legacy together and make it available to all as a tribute to his enormous contribution to capturing especially our Canadian railway history. You will be able to access the growing library at the TRHA website at www.trha.ca. A more extensive obituary can also be found there in the "In Memoriam" section.

In closing, we will also all miss Derek's incredible wit and dry sense of humour. Many are the times he had us rolling in laughter.

Support Derek's Legacy

Derek has written numerous published articles on topics in Canadian railway history. The Toronto Railway Museum holds these articles in paper as part of its collection and would like to digitize these pieces so they can be shared with railway and history enthusiasts around the world. If you would like to support this project, please visit our page at <https://www.canadahelps.org/en/dn/t/63263> and consider making a donation. If you would like to donate using another method, please contact us at manager@trha.ca or 416-214-9229.

fondateurs. Derek contribua beaucoup à l'ouverture du Toronto Railway Museum par la TRHA. De 2001 à 2021, il travailla en tant que directeur sur l'équipe de gestion de la TRHA et en fut le deuxième président. Historien en chef de la TRHA, il contribua énormément à l'augmentation des connaissances de notre histoire ferroviaire. Sa maîtrise et son insistance à assurer l'exactitude des faits rapportés lors de publications d'histoire ferroviaire ont assuré la fiabilité et la crédibilité de ces informations. Grâce à son excellent esprit de direction il a aussi bien guidé les historiens ferroviaires plus jeunes.

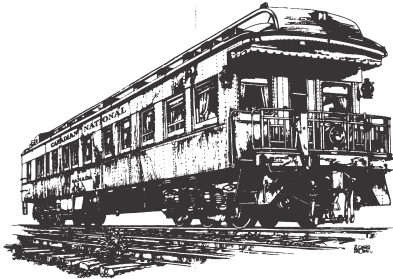
Au cours des années, Derek a donné en personne une exceptionnelle série de conférences d'histoire d'une heure à des auditoires relativement modestes. En 2020, le Toronto Railway Museum voulut célébrer son 10e anniversaire, mais la pandémie de la Covid-19 apporta des restrictions. Derek donna alors en ligne sept de ces conférences superbement recherchées, élaborées et écrites à plus d'un millier d'amateurs enthousiastes d'histoire.

Pour témoigner de son énorme contribution particulièrement à la connaissance de l'histoire ferroviaire canadienne, la TRHA a l'intention de rassembler les écrits qu'il a laissés et de les rendre accessibles à tous. Vous allez pouvoir accéder à la librairie d'information en cours d'élaboration au site internet de la TRHA, à l'adresse www.trha.ca. Une notice nécrologique plus détaillée peut aussi y être trouvée, dans la section « In Memoriam ».

En terminant, l'incroyable vivacité d'esprit de Derek et son sens de l'humour mordant vont tous nous manquer. Il nous a souvent fait rire aux larmes!

Soutenez l'héritage de Derek

Derek a composé de nombreux articles publiés sur des sujets relatifs à l'histoire ferroviaire canadienne. Le Toronto Railway Museum possède ces articles sur papier parmi ses collections et aimerait les numériser pour qu'ils puissent être partagés avec les passionnés de chemin de fer et d'histoire à travers le monde. Si vous désirez apporter votre appui à ce projet, consultez, s'il vous plaît, notre page en ligne à <https://www.canadahelps.org/en/dn/t/63263> et considérez de faire un don. Si vous désirez en faire un au moyen d'une autre méthode, contactez-nous par courriel à manager@trha.ca ou par téléphone au numéro 416-214-9229.



Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

Mail Received

Correction

We have been informed by Ian MacDonald that he was never President during his career with CN (CR issue 601, pg.108, right column - French version). We apologize for this error.

Nous avons été informés par Ian MacDonald qu'il n'était pas président lorsqu'il a pris sa retraite du CN (RC No 601, p.108, colonne de droite). Nous nous excusons pour cette erreur.

Another CN caboose for the Train Station Inn in at Tatamagouche, Nova Scotia



Derm English

CNR wooden van 78654 has found a new home near several other CN cabooses at the Train Station Inn Tatamagouche, NS. Prior to retirement, Derm English saved the van from destruction and had it moved to his property east of Dauphin, Manitoba. In July 2021, the caboose and its trucks travelled on a flatbed trailer over

3,800 kilometres to Derm's retirement home in Tatamagouche. In October 1947, Central Vermont boxcar 83158, which was built by American Car & Foundry in April 1912, was converted to CNR van 78615. It became 78654 in February 2006. (Bill Linley)

Will there be VIA Rail Canada service from Montreal to Toronto via Peterborough, Ontario?



CP Budd Car RDC-1 9060 at Peterborough Ontario on June 12, 1968. Doug Hatley

L'autorail 9060 du CP, un modèle BUDD RDC-1, à Peterborough, Ontario, le 12 juin 1968. Doug Hatley

The Government of Canada is committed to modernizing intercity passenger rail services in a way that will best meet the transportation needs of travellers, while also creating jobs and economic growth.

A group of government ministers including The Minister of Transport, and others including Cynthia Garneau, the President and Chief Executive Officer of Via Rail and the Mayor of Quebec, Régis Labeaume, announced the Government of Canada is taking the first steps in preparing for the procurement process to build a new train service in the Toronto to Quebec City Corridor.

The High Frequency Rail proposal in the corridor involves building dedicated passenger rail tracks which would provide many key benefits to travellers. more direct routes with improved connectivity between cities and to other modes of transportation. Rail service would return to such communities as Peterborough, Trois-Rivières, and Laval, and new stations would be built in targeted locations including near Jean Lesage Airport in Quebec City.

The High Frequency Rail proposal would be the largest transportation infrastructure project seen by Canada in decades, which is why the Government of Canada is doing its due diligence and undertaking a phased approach to put in place the right conditions to ensure the greatest amount of success for this project. The

request for proposal for the procurement process is expected to launch in fall 2021. (Transport Canada press release)

The City of Ottawa is buying another rail corridor, first to be used as a pathway

The City of Ottawa is proposing to buy part of the old CN Beachburg Subdivision an old railway corridor that could one day be used as an O-Train connection from Kanata North to central Ottawa. The city will acquire 35.2 kilometres running from the eastern edge of Kanata North to Morris Island Drive near the Ottawa River.

The cost of \$740,000 is steeply discounted from assessed land values of between \$6.6 million and \$8.8 million. The negotiated price was much lower in recognition of the lack of demand for the land and the belief that there's currently no financial viability to operate a train system on the corridor.

The CN's Beachburg Subdivision was part of the former Montreal-Vancouver transcontinental line. The line began operating in 1915 as part of Canadian Northern Railway. The route passed through a portion of Algonquin Provincial Park in Ontario. The final train through the park was an eastbound freight on November 24, 1995. Abandonment from Pembroke west to Brent was approved and the rail was lifted from Pembroke through the park in September 1997.

The city's policy is to acquire railway corridors when they become available if there is funding. There are a couple other old rail corridors in the city's portfolio; one corridor acquired from CP in 2005 eventually became today's Trillium Line. (Jonathan Willing, Postmedia and Wikipedia)

Toronto Transportation Commission (TTC) celebrates 100 years

Before the establishment of the TTC on September 1, 1921, transit options in Toronto were fragmented, inadequate, and expensive. The TTC ushered in an era of consolidation and expansion that accompanied and accelerated the astonishing growth of Toronto as a city. Modernization of the system in the 1920s included track rehabilitation, the extension of new routes into outlying areas, the purchase of new vehicles, and the construction of new transit facilities.

In the decades that followed, the TTC met the challenge of competition from the automobile through innovative solutions, such as the introduction of rapid transit with Canada's first subway, increased reliance on buses, and excellent integration between services.

As part of the events to mark the anniversary, the TTC in conjunction with the City of Toronto Archives has unveiled 12 special photographic exhibits that will be mounted at twelve subway stations. Each display will



Toronto Transportation Commission (TTC) 2300, the first streetcar received from its initial order to Canadian Car and Foundry Company in Montreal on display at the Canadian National Exhibition (CNE) in 1921. The car is now at Exporail as a representative of Canada's largest transit system. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Corley

Le 2300 de la Toronto Transportation Commission (TTC), le premier tramway reçu à la suite de sa commande initiale à la compagnie Canadian Car & Foundry de Montréal, en montre à l'Exposition nationale canadienne (de l'anglais, Canadian National Exhibition ou CNE) de 1921. Le véhicule est maintenant à Exporail, représentant le plus grand réseau de transport urbain au Canada. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Corley

highlight a different era in the TTC's history. The stations and exhibits are:

Don Mills Station: Sheppard Subway Construction

Kennedy Station: Scarborough Rapid Transit

Main Street Station: Streetcar Advertising Cards

Bay Station: Station Concepts by Artist Sigmund Serafin

Kipling Station: Women Guides on the TTC

Finch Station: Moved by Electricity

Queen Station: Streetcar Track Construction in the 1920s

Union Station: Harbourfront and Spadina Light Rail Transit

Dupont Station: Yonge Subway Construction by Artist John DeRinzy

Spadina Station: Transit System Maps

St Clair West Station: Transit Expansion Means Development

Vaughan Metropolitan Centre Station: Buses and Streetcars in the 1920s

Once it is considered safe to do so, the City Archives will also be opening its TTC - 100 Years of Moving Toronto in-person exhibit at 255 Spadina Rd. That exhibit will be open until August 2022.

On the occasion of the TTC's 50th anniversary in 1971, General Manager of Operations, J.H. Kearns, noted that: "Today we operate a fine and proud system largely because of the efforts of our predecessors who, through the years, developed the organization which is such an essential part of the life of our thriving metropolis. No large

city can grow and prosper without a good public transportation system, and Toronto is no exception.” These words still ring true today. (The Coupler, 1971 and Toronto.ca)

Burlington Junction's Freeman Station update

LE&N's Port Dover Station has seen better days



(Trevor Parkins-Sciberras)

Prior to 1947, the Lake Erie & Northern (LE&N) used the CNR (ex-Grand Trunk) station located down at the harbour front of Port Dover, ON. Access for LE&N was over a mile or so of CNR track governed by staff operation. In 1947, LE&N built their own passenger station at the end of LE&N's own track. At that time LE&N passenger traffic was still quite heavy, specifically in the summer months with beach goers and vacationers. Even though war time gas and tire rationing had ended, a large number of people were still

not driving or driving very much. Although war time passenger volume was in decline by 1947, LE&N (CPR) still thought passenger traffic warranted the building of a new modest station, using a CPR standard design used in such places as Medonte, ON and St Basile, QC.

From 1947, passenger numbers declined so sharply that an application was made to the Board of Railway Commissioners in 1952 to abandon passenger service. While it was turned down, a subsequent application was approved and all scheduled LE&N passenger service ended on April 23, 1955. (Trevor Parkins-Sciberras)

The restoration phase of the Freeman Station in Burlington, ON has been completed. Because of the Covid closure we were able to complete the following major projects:

1. The outside of the station was painted from top to bottom by volunteers from the Friends of Freeman Station (FOFS) and it looks wonderful
2. The display of the model of CN locomotive 7500, donated by Iain McLaren, was finalized with the table and rail ties being painted, ballast added and an actual CN bulletin board mounted with a copy of an original picture of the 7500.

Our major in-kind donor Peter Murdza and his company PGM Rail, have built a siding with a switch. We store the 1951 TH&B inspection car in a container at the end of the siding and can roll it out for display and to show the public how the switch works. They also have just finished building a fruit platform adjacent to the caboose and boxcar.

The FOFS will decide at the next Board meeting on September 1st when we will open to the public, based on Ontario Covid regulations. Hopefully by late September or early October. (Al Norton)



Photographer unknown



I have not been back to Port Dover since riding the NRHS Syracuse Chapter Farewell Special which operated Sunday April 24, 1955, now 66 years ago! There was one more excursion the following Sunday, May 1, 1955 operated by the NRHS Buffalo Chapter (now the Niagara Frontier Chapter).



Lorne Hymer

The Early Streamlined Modern' Stations

Don Thomas has provided us with an list of stations he has identified, based on his judgment, of what might be described as in the “streamlined modern” style, or at least derived from it that was used for new stations in smaller centres. These buildings complemented the new aesthetic of the smooth lines of the CPR's streamlined steam locomotives like the 3000s and Royal Hudsons and CNR's 6400s and 6060s and new lightweight passenger cars.

The creators of the new station style were Colin M. Drewitt, the CPR's principal architect during the 1940s and up to 1952, and John Scofield, the CNR's principal architect until the mid 1950s. Later small stations built in 1950s and 1960s by the two railways reflected different styles.

Both men designed larger terminal stations in traditional and modern styles, which are not included in the list. They also designed shop buildings, modernized older stations, and planned buildings for CP Air and Air Canada (which were railway subsidiaries at the time). (Don Thomas)

CN Stations

- CN Ahuntsic, QC
- CN Chambord, QC
- CN Cornwall, ON
- CN Edmundston, NB
- CN Gaspé, QC
- CN Ingleside, ON
- CN Iroquois, ON
- CN Long Sault, ON
- CN Midland, ON
- CN Morrisburg, ON
- CN North Battleford, SK
- CN Oakville, ON
- CN Owen Sound, ON
- CN Prince Albert, SK
- CN Senneterre, QC

CP Stations

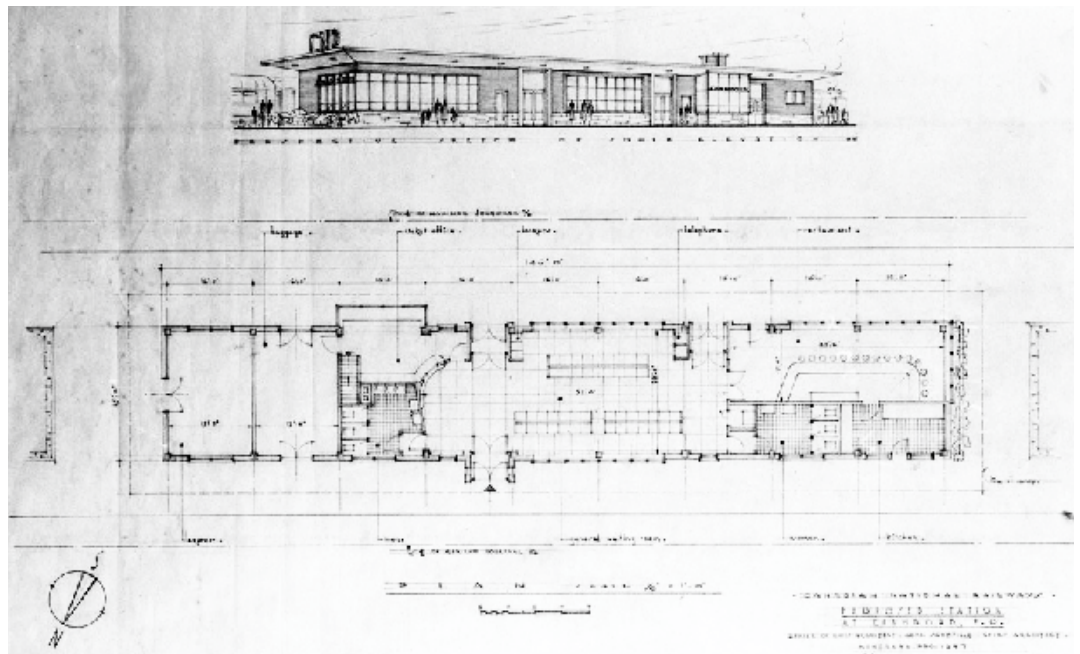
- CP Adirondack Jct, QC
- CP Ashcroft, BC
- CP Bishopton, QC
- CP Brownville Jct, Maine
- CP Chipman, NB
- CP Cranbrook, BC
- CP Creston, BC

CP Stations (cont.)

- CP Enderby, BC
- CP Farnham, QC
- CP Field, BC
- CP Fredericton Junction, NB
- CP Heron Bay, ON
- CP La Plaine, QC
- CP Lachevrotiere, QC
- CP Leaside, ON
- CP Marathon, ON
- CP Marelán, QC
- CP Medonte, ON
- CP Owen Sound, ON
- CP Pendleton, ON
- CP Port Dover, ON
- CP Preston, ON
- CP Red Rock, ON
- CP Spanish River, ON
- CP Spence's Bridge, BC
- CP St Basile, QC
- CP Terrace Bay, ON
- CP Thetford Mines, QC
- CP Thurso, QC
- CP White River, ON
- CP Whitefish Falls, ON

CN 'Streamlined Modern' Chambord, Quebec Station plan. Library & Archives Canada 3525551

Vue de plan de la gare du CN au profil « moderne simplifié » de Chambord, Québec. Bibliothèque et Archives Canada 3525551



Calgary's Heritage Park's CP 400884 Mountain Snow Plow update



Tom Price

The work on this snow plow started in December 2018. The doors and windows were removed, all of which will be replaced with custom, on site built replacements. The inside of the plow was gutted of its plywood sheathing to get down to the original walls and the tongue and groove woodwork. The next step was to remove the plywood ceiling liner and to assess the condition of the roof. Work will be needed on the roof and the metal sheeting that covers the top of the nose projection.

Early in 2020 Covid started to get serious and Heritage Park took prudent steps to control staffing in the Park so all volunteer work stopped. With gate attendance at a standstill all projects were put on hold to conserve cash and the snow plow was one such project.

The plow will be restored to operating condition and repainted to period colours and lettering. It is reasonably captive to the area of the park near the roundhouse as clearances at the station platforms are insufficient to permit passage of the plow. (Tom Price)



Severe damage to rail infrastructure in Lytton , British Columbia caused by forest fire



Lytton BC Website

Bob Sanford has sent two photos of railway related damage from the tragic fire at Lytton. Restored CNR wooden caboose 78939 was located in Caboose Park across from their information centre. The interior of the caboose had a display of pictures and other artifacts depicting the railway history that aided in the creation and development of the community. Next is a photo of what's left of the car after the fire.



Bob Sanford



The CN bridge over the Thompson River at Lytton was also heavily damaged in the blaze. Lytton is behind the photographer. (Bob Sanford via Bruce Chapman)

Le pont du CN au-dessus de la rivière Thompson, à Lytton, a aussi été lourdement endommagé lors de l'incendie. Lytton est à l'arrière du photographe. Bob Sanford via Bruce Chapman

One hundred and thirty fifth anniversary of Esquimalt & Nanaimo (E & N) last spike



135 years ago on August 13, 1886, the last spike of the Esquimalt & Nanaimo (E&N) was driven at Cliffside, British Columbia. Forty years ago a re-enactment was staged at the 'last spike cairn', the day fell on a Sunday so white flags on RDC 9103 with 9067 coupled were in order. The ceremony was held astonishingly close to the time of the original last spike (reported as being shortly after 9:00 a.m.). Eight days later, Ken Perry documented No. 2 with 9067 and 9103 passing the cairn and week-old ceremonial station name sign at Cliffside in the afternoon sun (Ken Perry via Bruce Chapman)

Unusual tower preservation in Union City, Indiana



Craig Sanders

Years of planning and fundraising paid off in Union City, Indiana, recently when a moving company moved the town's railroad interlocking tower about a block west to a park. The brick tower, which closed in 1968, once controlled the crossing of the New York Central's (Big Four) Cleveland-Indianapolis line with the Pennsylvania Railroad's (Panhandle) Columbus-Logansport, Indiana line.

Local interests raised more than \$56,000, which was matched by a \$50,000 grant from the Indiana Housing and Community Development Agency. Union City, located on the Indiana-Ohio border, had faced a late March deadline to commit to moving the tower or else it would be razed by CSX.

The former Pennsy line through Union City is gone, but the former NYC line is today the Cleveland-Indianapolis main line of CSX. Three city streets were closed so the tower could be move on dollies by Wolfe House & Building Movers. The tower is slated to be restored with the lower level being used as a visitor center with restrooms, and the upper level returned to its appearance when the tower was still open.

Located in the southwest corner of Artisan Crossing Park, it faces the CSX tracks in the same manner that it did before it was moved. The park is adjacent to the CSX Indianapolis Line and across the street from the restored former PRR passenger station. (Via John D Thompson)



COMMUNICATIONS

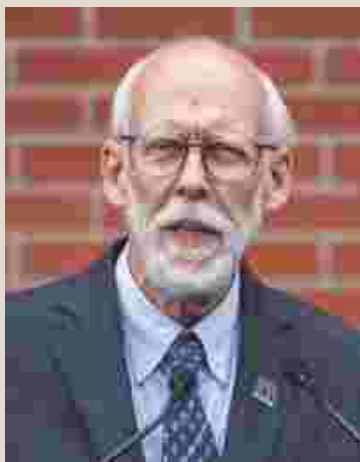
In the early nineteen-sixties all railway vehicle exhibits had to be delivered to Domtar's yard and moved to the Exporail site by way of the CPR siding serving the two properties. The Ottawa Street Railway postal car 423 was no exception. Here a group of 'strong-arm' volunteers are pushing the car from the siding onto the Candiac Spur, thence into the museum site on December 1, 1962. The lorry carries tools necessary to prevent the car from 'picking the point' of frogs because of the narrow streetcar wheels that won't guard. For further details on car 423 please refer to Canadian Rail No. 544 September - October 2011 'Ottawa's Royal Mail Streetcars' (Jacques Loiselle)

Au début des années 1960, tous les véhicules ferroviaires exposés devaient être livrés à la cour de la compagnie Domtar puis déplacés jusqu'au site d'Exporail en passant par l'embranchement du CP qui desservait les deux propriétés. Le wagon-poste 423 de l'Ottawa Street Railway n'y fit pas exception. Ici, un groupe de bénévoles " musclés " poussent le wagon-poste de la voie d'évitement vers l'embranchement Candiac, puis vers le site du musée, le 1er décembre 1962. La remorque sur rails transporte les outils nécessaires pour empêcher le wagon-poste de dérailler sur les cœurs de croisement situés aux aiguillages à cause des roues étroites du véhicule qui sont plus sujettes aux déraillements. Pour plus de détails sur le wagon-poste 423, veuillez vous référer à l'article 'Ottawa's Royal Mail Streetcars' dans le No 544 septembre - octobre 2011 de Rail canadien. (Jacques Loiselle).

President's Message

It's your Association—why not get involved?

The Canadian Railroad Historical Association (CRHA) is an Association with members right across Canada, and a few in other countries as well. There is a lot of railway passion and talent in our members. The pandemic has taught us that a lot of the involvement in our activities does not have to be done in person. Much of our business at the Board and Executive Committee, and editorial work on Canadian Rail, has recently been done remotely by email and



Robbie Robinson

Message du Président

C'est votre Association - pourquoi ne pas vous impliquer?

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une association qui compte des membres dans tout le Canada, et quelques-uns dans d'autres pays également. Nos membres ont beaucoup de passion et de talent pour les chemins de fer. La pandémie nous a appris qu'une grande partie de la participation à nos activités ne doit pas nécessairement se faire en personne. Beaucoup de nos activités au sein du Conseil d'administration et du Comité exécutif, ainsi que le travail éditorial de Rail canadien, ont

video-conferencing. This has allowed us to keep functioning despite being confined at home, and opened our eyes to how this expands our reach.

For example, our Collections Committee, which has always met in person in the past, has been able to add new committee members who don't live in the Montreal area. We'd like to be able to do this with other committees, and also expand our editorial talent pool for Canadian Rail. So please be on the lookout for announcements in this magazine which will outline opportunities to get involved, and put up your hand if you think you would like to take an active part of your Association.

To this end, our Annual General Meeting on September 18th will be open to attendance by video-conference this year in addition to in-person. We will start the meeting at 13h00 EDT instead of our usual 10h00, to make it more convenient for people from Western Canada to attend. Please look out for the notice of meeting and register to attend—it's your Association!

Of course, we'd also like to hear from you if you have suggestions or comments. You can mail them or email to info@exporail.org.

récemment été réalisées à distance par courriel et par vidéoconférence. Cela nous a permis de continuer à fonctionner malgré le fait que nous soyons confinés à la maison, et nous a ouvert les yeux sur la façon dont cela élargit notre portée.

Par exemple, notre Comité des collections, qui s'est toujours réuni en personne dans le passé, a pu ajouter de nouveaux membres au comité qui ne vivent pas dans la région de Montréal. Nous aimerions pouvoir faire de même avec d'autres comités et aussi élargir notre bassin de talents éditoriaux pour Rail canadien. Soyez donc à l'affût des annonces qui paraîtront dans ce magazine et qui décriront les possibilités de participation, et levez la main si vous pensez que vous aimeriez prendre une part active dans votre Association.

À cette fin, notre assemblée générale annuelle du 18 septembre sera ouverte cette année à la participation par vidéoconférence en plus de la participation en personne. Nous commencerons la réunion à 13 HNE au lieu des 10 h habituelles, afin de faciliter la participation des personnes de l'ouest du Canada. Surveillez l'avis de réunion et inscrivez-vous pour y assister - c'est votre Association!

Bien sûr, nous aimerions aussi avoir votre avis si vous avez des suggestions ou des commentaires. Vous pouvez les envoyer par courrier ou par courriel à info@exporail.org.

Exporail celebrates its sixtieth anniversary

Our museum has a close link with the creation of Canada's first railroad, whose inauguration date was July 21, 1836, 185 years ago. July 21, 1961 marked the beginning of the great project that has become Exporail. Its impressive collection, activities and rides make Exporail a real living museum that delights its visitors.

In the beginning, there was nothing. The first two buildings were built in the 1960s and the tracks were installed by volunteers. Originally known as the Canadian Museum of Rail Transportation, Exporail, the Canadian Railway Museum was officially founded by enthusiasts looking for a suitable location for historic railway vehicles already owned by the CRHA. Following a study of potential sites, a ten acre site owned by the Domtar Limited was identified in Delson. Dr. R V V Nicholls, President of the CRHA in 1961, negotiated a twenty-five year lease for the property. It was donated to the CRHA at the termination of the lease.



EXPORAIL

60 1961-2021

Exporail célèbre son soixantième anniversaire

Notre musée a un lien étroit avec la création du premier chemin de fer au Canada, dont la date d'inauguration a été le 21 juillet 1836, il y a 185 ans. Le 21 juillet 1961 marque le début du grand projet qu'est devenu Exporail. Son impressionnante collection, ses activités et ses balades à bord de véhicules ferroviaires font d'Exporail un véritable musée vivant qui ravit ses visiteurs.

Au début, il n'y avait simplement rien. Les deux premiers bâtiments ont été construits dans les années 1960 et les rails ont été installés par des bénévoles. À l'origine connu sous le nom de Musée canadien du transport sur rail, Exporail, le Musée ferroviaire canadien a été officiellement fondé par des passionnés qui cherchaient un endroit adéquat pour l'entreposage ainsi que la mise en valeur des véhicules ferroviaires historiques appartenant déjà à l'ACHF. Après une étude des sites potentiels, un terrain d'environ 4 hectares appartenant à la compagnie Domtar Limitée a été retenu à Delson. Le Dr R.V.V. Nicholls, président de l'ACHF en 1961, négocia un bail de vingt-cinq ans pour la propriété. Le terrain a par la suite été donné à l'ACHF à la fin du bail.

Les travaux de construction de deux hangars



Bruno Cordellier

Work began on the construction of two sheds and the first vehicles could then be welcomed on the site. In 1965, the museum officially opened to the public and the site continued to expand until 1971. In 1964, the museum acquired the CPR turntable from St. Lin, in 1965 Barrington station was acquired, and in 1971 the John Molson steam locomotive blew its first whistle! Yes, it is celebrating its 50th anniversary this year! In 1979, the museum was accredited by the Ministère de la culture et des communications du Québec, which still supports Exporail as the main financial partner of this private museum.

In 1992, the construction of the restoration workshop began and already the dream of a modern multifunctional building was on the horizon. The 'Exporail' project and its Angus Pavilion was launched in October 2000 and opened its doors to the public in August 2004. Today, Exporail owns 50 acres of land for the preservation, enhancement and presentation of its unparalleled collection.

Over the years, successful collaborations with various industry partners have allowed the collection to grow. We are indebted to the following railway and urban transit companies for donating their rolling stock and other support, thus creating a significant heritage collection: Canadian Pacific Railway, CN, STM (formerly Montreal

débutèrent et les premières pièces de matériel roulant purent alors être accueillies sur le site. En 1965, le musée ouvrit officiellement ses portes au public et le site continua de s'agrandir jusqu'en 1971. En 1964, suite à l'abandon de la ligne, le musée fit l'acquisition de la table tournante du CPR située à St-Lin, en 1965 la gare de Barrington fut acquise et en 1971, la locomotive à vapeur John Molson donna son premier coup de sifflet! Eh oui, elle célèbre cette année son 50e anniversaire! En 1979, le musée fut accrédité par le ministère de la Culture et des Communications du Québec, qui soutient toujours Exporail comme principal partenaire financier de ce musée privé.

En 1992, la construction de l'atelier de restauration commença et déjà le rêve d'un bâtiment moderne et multifonctionnel se profilait à l'horizon. Le projet "Exporail" et son pavillon Angus furent lancés en octobre 2000 et le pavillon ouvrit ses portes au public en août 2004. Aujourd'hui, Exporail possède un terrain d'environ 20 hectares pour la préservation, la mise en valeur et la présentation de sa collection inégalée.

Au fil des ans, des collaborations fructueuses avec divers partenaires de l'industrie ont permis à la collection de s'agrandir. Nous sommes redevables aux sociétés ferroviaires et de transport urbain suivantes qui ont fait don de leur matériel roulant et d'autres supports, créant ainsi une importante collection patrimoniale : Chemin de fer Canadien Pacifique, CN, STM (anciennement Montreal Tramway Company), VIA Rail Canada, EXO et bien d'autres.

Aujourd'hui, la collection comprend 180 véhicules,

Tramway Company), VIA Rail Canada, EXO and many others.

Today, the collection consists of 180 vehicles, 10 of which are on display at other locations across Canada. We also preserve over 12,000 artifacts and we house the largest railway subject archive in the country.

As a museum, we continue to grow and improve. One of our priorities is to properly preserve and present our collection. As the first buildings constructed are at the end of their useful life, we are currently planning an expansion project: EXPORAIL 2.0. We have hired Lord Cultural Resources, a very prominent museum consulting firm with an international reputation. The goal is to conduct a feasibility study for this multi-million dollar project which will certainly be a landmark project in the region.

We aim to double the space for our collections, archives and exhibitions. We also want to provide more space for catering, events, and the visitor experience.

Exporail brings Canada's railroad history to life, which serves to help understand the present, but also to envision the future of rail in Canada. The railway of the future will also be a way for us to remain a relevant museum and to develop structuring partnerships with the railway industry, urban transportation companies and communities. (Adapted from a speech given at the sixtieth anniversary celebration by Nadine Cloutier, Executive Director)

dont 10 sont exposés à d'autres endroits au Canada. Nous conservons également plus de 12 000 artefacts et nous abritons les plus grandes archives de sujets ferroviaires du pays.

En tant que musée, nous continuons à nous développer et à nous améliorer. L'une de nos priorités est de préserver et de présenter correctement notre collection. Les premiers bâtiments construits arrivant à la fin de leur vie utile, nous planifions actuellement un projet d'expansion : EXPORAIL 2.0. Nous avons engagé la société Lord Cultural Resources, une société de conseil en muséologie de renommée internationale. L'objectif est de réaliser une étude de faisabilité pour ce projet de plusieurs millions de dollars qui sera certainement un projet phare dans la région.

Nous souhaitons doubler l'espace pour nos collections, nos archives et nos expositions. Nous voulons également offrir plus d'espace pour la restauration, les événements et l'expérience des visiteurs.

Exporail donne vie à l'histoire ferroviaire du Canada, ce qui permet de comprendre le présent, mais aussi d'envisager l'avenir du rail au Canada. Le chemin de fer du futur sera aussi un moyen pour nous de demeurer un musée pertinent et de développer des partenariats structurants avec l'industrie ferroviaire, les sociétés de transport urbain et les collectivités. (Adapté d'un discours prononcé lors de la célébration du sixantième anniversaire par Nadine Cloutier, directrice générale)



Partners and dignitaries in attendance, all three levels of government were represented, Federal, Provincial and Municipal as well as Canada's two major railways CN and CP and others. Bruno Cordellier

Parmi les partenaires et dignitaires dans l'assistance, tous les trois niveaux de gouvernement — fédéral, provincial et municipal — sont représentés de même que le CN et le CP, les deux principaux réseaux ferroviaires canadiens, et bien d'autres. Bruno Cordellier

CRHA / Exporail Volunteers



Long-time volunteers (from the 1960s) in attendance – from left to right : Daniel Laurendeau, Marie Claude Reid (Retired Executive Director for 22 years), Peter Murphy, Heather Haig, Michel Belhumeur, Jacques Loiselle, Stan Smaill and Stephen Cheasley. (Bruno Cordellier)

Les bénévoles de longue date (des années 1960) présents de gauche à droite : Daniel Laurendeau, Marie Claude Reid (directrice générale pendant 22 ans, maintenant à la retraite), Peter Murphy, Heather Haig, Michel Belhumeur, Jacques Loiselle, Stan Smaill et Stephen Cheasley. (Bruno Cordellier)

In 1955 the Association decided to build a railway museum to preserve examples of the fast disappearing modes of rail transport in Canada. While we were successful in saving many choice exhibits, we had no place to put them until we were able to secure a 10 acre lot in the town of Delson from Domtar on July 21, 1961. It was at that point a small band of members of the Association gathered each weekend in Delson on an empty industrial lot and volunteered to carry out the building of a private railway museum.

Volunteers have never stopped coming and today Exporail has over 140 volunteers who perform all kinds of tasks and contribute over 26,000 hours of work each year. Volunteers conduct original research on a variety of railway topics and publish their findings in books and in issues of Canadian Rail, our bi-monthly magazine founded in 1937. They maintain and run trains and trams, build track, restore preserved items, greet visitors and do just about anything else there are asked to do, while working closely with our excellent professional staff. They are so good they won the prestigious Canadian Museum Association prize for volunteers last year.

En 1955, l'Association a décidé de construire un musée ferroviaire pour préserver des exemples de modes de transport ferroviaire en voie de disparition rapide au Canada. Bien que nous ayons réussi à sauver de nombreuses pièces uniques, nous n'avions pas d'endroit où les placer jusqu'à ce que nous puissions obtenir de la compagnie Domtar un terrain d'environ 4 hectares dans la ville de Delson, le 21 juillet 1961. C'est à ce moment-là qu'un petit groupe de membres de l'Association s'est réuni chaque fin de semaine à Delson sur un terrain industriel vide et s'est porté volontaire pour mener à bien la construction d'un musée ferroviaire privé.

Les bénévoles n'ont jamais cessé d'affluer et aujourd'hui, Exporail compte plus de 140 bénévoles qui accomplissent toutes sortes de tâches et donnent plus de 26 000 heures de travail chaque année. Les bénévoles effectuent des recherches sur différents sujets ferroviaires et publient leurs résultats dans des livres et dans les numéros de Rail canadien, notre revue bimestrielle fondée en 1937. Ils entretiennent et opèrent des trains et des tramways, construisent des voies, restaurent des objets préservés, accueillent les visiteurs et font à peu près tout ce qu'on leur demande de faire, tout en travaillant en étroite collaboration avec notre excellent personnel professionnel. Ils sont si bons qu'ils ont remporté, l'année dernière, le prestigieux prix de l'Association des musées canadiens pour les bénévoles.

CRHA Foundation

The Foundation was established in 2008 with the goal of raising funds for the preservation of Canada's railway history. Over the years, the Foundation has been successful in raising and investing capital donations, to the point where it will contribute nearly \$100,000 to Exporail this year. I would like to thank Canadian Pacific, Canadian National, the estate of the late Fred Angus, and the Mécénat Placements Culture program of the Ministère de la Culture et des Communications du Québec for their support. The Foundation has been administered and managed by volunteers since its inception. The Foundation's goal is to continue to collect new donations in the years to come. All donations are tax deductible. (Stephen Cheasley, President CRHA Foundation)

Fondation ACHF

La Fondation a été créée en 2008 dans le but de recueillir des fonds pour la préservation de l'histoire ferroviaire du Canada. Au fil des ans, la Fondation a réussi à recueillir et à investir des dons en capital, à tel point qu'elle versera près de 100 000 \$ à Exporail cette année. Je tiens à remercier le Canadien Pacifique, le Canadien National, la succession de feu Fred Angus et le programme Mécénat Placements Culture du ministère de la Culture et des Communications du Québec pour leur appui. La Fondation est administrée et gérée par des bénévoles depuis sa création. L'objectif de la Fondation est de continuer à recueillir de nouveaux dons dans les années à venir. Tous les dons sont déductibles des impôts. (Stephen Cheasley, Président de la Fondation ACHF)

Installation of shelving for 'small' artifacts completed



I am proud to confirm that the biggest project currently underway at Exporail has been completed. Here is a picture of the additional shelf space for our 'small' artifact collection.

This project included a component of recycling old shelving and we are extremely pleased with the result.

I am also very proud of the tremendous work done by our young collections registrar Alexandra Lamoureux under the supervision of our curator Jean-Paul Viaud. (Nadine Cloutier)

L'installation d'étagères pour les "petits" objets est terminée

Je suis fière de confirmer que le plus grand projet en cours à Exporail est terminé. Voici une photo des étagères supplémentaires destinées à notre collection de "petits" artefacts.

Ce projet comprenait un volet de recyclage des anciennes étagères et nous sommes extrêmement satisfaits du résultat.

Je suis également très fière de l'énorme travail accompli par notre jeune registraire des collections, Alexandra Lamoureux, sous la supervision de notre conservateur Jean-Paul Viaud. (Nadine Cloutier)

New members for the CRHA Collections Committee

We welcome three new members to the Collections Committee to fill existing vacancies:

- **Bill Linley (Port Lorne, Nova Scotia):** Long-time CRHA member, director of the Middleton Railway Museum, Chairman of the Nova Scotia Railway Heritage Society, Director and Treasurer of Transport Action Canada, and a career spanning thirty years at Industry Canada and at the Nova Scotia government.
- **Sylvain Bissonnette (St. Lambert, Quebec):** Bachelor's degree in History (McGill University) and Master's degree in History (Université de Montréal), training in research, management, conservation, restoration, and interpretation of collections, Organization of Military Museums of Canada member, heavy vehicle management expertise, founding member and historian of the Montreal Police Museum, member of the St John Ambulance, and a railway modeler since age 14.
- **Larry McNally (Gatineau, Quebec):** Archivist at Library and Archives Canada from 1984 to 2012, historian in foundries producing waterpowered machinery, secretary of Canadian Society of Industrial Heritage in the 1990s, volunteer at Ingenium Canada (CSTM) since 2012, and a keenly interested person in railway history, technology and terminology.

They will join the current Committee members namely:

Robert Robinson, CRHA President (non-voting), Nadine Cloutier, Exporail Executive Director, Mylène Bélanger, Archivist, and Jean-Paul Viaud, Curator, all three members ex-officio, and Daniel Laurendeau, CRHA member, Secretary and interim Committee Chairman.

Their recommendations to the Executive Committee and the Board of Directors will have a crucial impact on the future of the archival, artifact and vehicle collections of the CRHA and Exporail.

Nouveaux membres du Comité des collections de l'ACHF

Nous accueillons trois nouveaux membres pour occuper des postes vacants au Comité des collections de l'ACHF :

- **Bill Linley (Port Lorne, Nouvelle-Écosse):** membre de longue date de l'ACHF, directeur du Middleton Railway Museum, président de la Nova Scotia Railway Heritage Society, directeur et trésorier de Transport Action Canada et une carrière de trente ans à Industrie Canada et au gouvernement de la Nouvelle-Écosse.
- **Sylvain Bissonnette (Saint-Lambert, Québec):** baccalauréat en histoire (Université McGill) et maîtrise en histoire (Université de Montréal), formation en recherche, gestion, conservation, restauration et interprétation de collections, membre de l'Organization of Military Museums of Canada, expertise en gestion de véhicules lourds, membre fondateur et historien du Musée de la police de Montréal, membre de l'Ambulance Saint-Jean et modéliste ferroviaire depuis l'âge de 14 ans.
- **Larry McNally (Gatineau, Québec):** archiviste à Bibliothèque et Archives Canada de 1984 à 2012, historien en fonderies produisant des machines mues à l'eau, secrétaire de la Canadian Society of Industrial Heritage dans les années 1990, bénévole à Ingenium Canada (autrefois le MSTC) depuis 2012 et une personne très intéressée par l'histoire des chemins de fer et de leur technologie et terminologie.

Ils vont se joindre à l'équipe actuelle composée de :

Robert Robinson, président de l'ACHF (non-électeur), Nadine Cloutier, directrice générale d'Exporail, Mylène Bélanger, archiviste, et Jean-Paul Viaud, conservateur, tous trois membres d'office, et Daniel Laurendeau, membre de l'ACHF, secrétaire et directeur intérimaire du Comité.

Leurs recommandations au Comité exécutif et au Conseil d'administration auront un impact crucial sur l'avenir des collections d'archives, d'objets et de véhicules de l'ACHF et d'Exporail.

BACK COVER TOP: It has been a very tough summer for British Columbia this year between the Covid pandemic and forest fires. Smoke hangs over the North Thompson River Valley as this CN freight leaves the yard and proceeds cautiously across the bridge over said river on August 9, 2021. Russ Grycan

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Cette année, au milieu de la pandémie de la Covid et des feux de forêt, cet été a été des plus éprouvants pour la Colombie-Britannique. De la fumée flotte au-dessus de la vallée de la rivière North Thompson alors que ce train de marchandises du CN quitte la cour et se dirige avec précaution vers le pont du même nom le 9 août 2021. Russ Grycan

BACK COVER BOTTOM: Exporail celebrated its sixtieth anniversary on Wednesday, July 21, 2021 exactly one hundred and eighty five years from the inauguration of Canada's first railway, the Champlain & St. Lawrence Railroad, on July 21, 1836. The first sapling on the Exporail site was cut down on July 21, 1961, the start of a project that today exceeds even the wildest dreams of those volunteers on hand that day. Here two CN diesels (3864 MLW RS-18, 1382 GMD SW1200RSm) in the 'green and gold of yesteryear' are operating in MU to give dignitaries a ride to the Des Bouleaux Station. Stephen Cheasley

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Exporail a célébré son soixantième anniversaire le mercredi 21 juillet 2021, jour pour jour avec celui de l'inauguration du Champlain & St. Lawrence Railroad, le premier chemin de fer au Canada, le 21 juillet 1836. Le premier jeune arbre sur le site d'Exporail fut coupé le 21 juillet 1961, le début d'un projet qui dépasse même de nos jours les attentes les plus invraisemblables des volontaires alors présents ce jour-là. Sur cette photo, deux diesels du CN, le 3864, un modèle RS-18 des MLW, et le 1382, un modèle SW1200RSm de la GMD, à la livrée verte et or d'autrefois roulent en tandem pour transporter des dignitaires à la gare Des Bouleaux. Stephen Cheasley

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**

