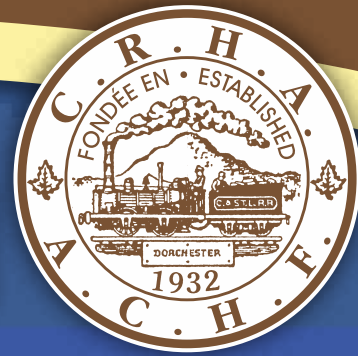


- Station to Station
- Parlour Cars, Travelling in style
- Stan's Photo Gallery: Winchester Ways – CPR Beginnings on the Double Track Road
- Business Car ■ CRHA Communications

- De gare en gare
- Passez au salon!
- Les photos de Stan - Les façons de faire sur la Winchester – Les débuts du CPR sur la Route à voie double
- Le patrimoine ferroviaire ■ Communications ACHF

No. 605 • NOV./NOV. - DEC./DÉC. • 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

- 325** Station to Station – Through the United Counties with the Canadian Pacific Railway /
De gare en gare – À travers les Comtés unis avec le Canadien Pacifique, By / Par Craig Stevenson
- 343** Parlour Cars, Travelling in style / *Passez au salon!*, By / Par Lorne Perry
- 354** Stan's Photo Gallery: Winchester Ways – CPR Beginnings on the Double Track Road / *Les photos de Stan – Les façons de faire sur la Winchester – Les débuts du CPR sur la Route à voie double*, By / Par Stan J Smail
- 372** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 376** CRHA / ACHF Communications

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

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

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

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

Membership Dues for 2021:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

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

Other Countries: \$85.00 Canadian funds.

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

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

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

CARTOGRAPHER: James Taylor

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

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Alco exhaust emits from the first two units of CP Extra 4085 East, 906's freight at Chesterville, Ontario on a beautiful morning in June 1974. The 4085 would be the last CPR FA to sport the maroon and grey paint scheme and was later converted to experimental air repeater car 1100.

PAGE COUVERTURE : De la fumée d'ALCO émane des deux premières unités de l'Extra CP 4085 Est, le train de marchandises No 906, à Chesterville, Ontario, par un beau matin de juin 1974. La 4085 allait être la dernière FA du CPR à porter la livrée rouge foncé et grise et fut plus tard transformée et renumérotée 1100, une unité expérimentale de soutien de pression d'air de freinage par temps froid.

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

Station to Station / *De gare en gare*

Through the United Counties with the Canadian Pacific Railway
À travers les Comtés unis avec le Canadien Pacifique

By / *Par* Craig I Stevenson

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

After the discontinuance of Nos. 35 and 36, the all-stop Montreal -Toronto locals, in 1960 passenger service to Apple Hill ceased. Soon thereafter the platforms were removed severing the long established link between the station and trains. The installation of Absolute Block Signals at the end of the decade further reduced the need for staff in the stations. Basil Headford



Avec l'abandon en 1960 des liaisons omnibus entre Montréal et Toronto par les trains Nos 35 et 36, le service de passagers à destination d'Apple Hill cesse. Peu de temps après, les quais sont supprimés, rompant ainsi le lien établi de longue date entre la gare et les trains. L'installation du système de cantonnement absolu à la fin de la décennie réduit encore le besoin de personnel dans les gares. Basil Headford

“The death knell has sounded”, she wrote, and her statement extended well beyond the subject at hand.

In 1978, the Canadian Pacific Railway's abandoned station at Apple Hill, Ontario was demolished. In the *Cornwall Standard-Freeholder*, Irene Shaw reflected on the importance of the station in her life. As the daughter of long-serving station agent Harold Mackie—and as someone who had been born at the station and spent her youth there—Irene was well-qualified to describe how the station had functioned and how it had been an integral part of the community.

Ms. Shaw's farewell was personal, but it could have been a goodbye from a string of communities seeing a way of life disappear. When those familiar structures disappeared from the landscape, it was only a final step in the receding importance of rail from communities that were created by the train.

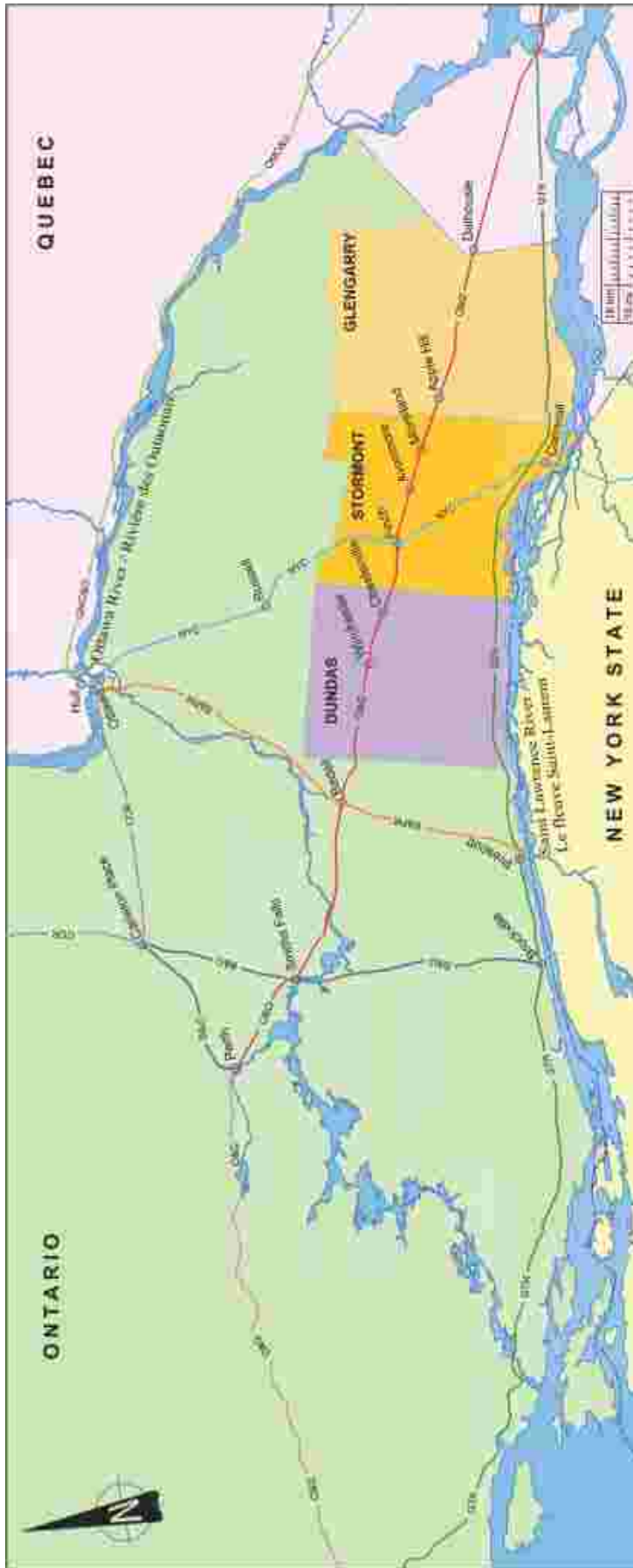
The railway is, of course, still with us. The CPR's 'Winchester Subdivision'—the organizational term for the stretch of line running between Smiths Falls and Montreal—sees regular use as one of Canada's main east-west rail lines.

« Le glas a sonné », écrit-elle, et sa déclaration va bien au-delà du sujet traité.

En 1978, la gare abandonnée du Canadien Pacifique à Apple Hill, en Ontario, est démolie. Dans le *Cornwall Standard-Freeholder*, Irene Shaw réfléchit à l'importance de cette gare dans sa vie. En tant que fille du chef de gare de longue date, Harold Mackie — et en tant que personne qui, née dans cette gare, y a passé sa jeunesse — Irene était parfaitement qualifiée pour décrire comment la gare avait fonctionné et comment elle avait fait partie intégrante de la communauté.

Les adieux de Mme Shaw sont personnels, mais cela aurait pu être l'au revoir d'une chaîne de communautés voyant un mode de vie disparaître. Lorsque ces structures familières s'éclipsent du paysage, ce n'est que l'étape finale dans la disparition de l'importance du rail pour les communautés créées par le train.

Le chemin de fer est, bien sûr, toujours avec nous. La « subdivision Winchester » du Canadien Pacifique - le terme organisationnel pour le tronçon entre Smiths Falls et Montréal - est régulièrement utilisée comme l'une des principales lignes ferroviaires est-ouest du Canada.



MAP OF THE STATIONS THROUGH THE ONTARIO UNITED COUNTIES WITH THE CANADIAN PACIFIC RAILWAY CIRCA 1888

CARTE DES GARES À TRAVERS LES COMTÉS UNIS D'ONTARIO AVEC LE CHEMIN DE FER CANADIEN PACIFIQUE VERS 1888

© 2021 C.R.H.A. Canadian Rail Heritage Association
 Reproduction de la carte par James Taylor
 Tous droits réservés. Toute réimpression sans autorisation est interdite.

LEGEND

Grand Trunk Railway (GTR) main line along the St. Lawrence River
 Bytown & Prescott Railway / CPR line from Prescott to Ottawa
 Ottawa & New York Railway / NYC from Cornwall to Ottawa
 Ontario & Quebec Railway / CPR Winchester Sub from Daubhausville, Quebec to Perth
 Ontario & Quebec Railway coming into Perth from the west
 Quebec Montreal Ottawa & Occidental Railway from Ottawa to Hull and points east
 Brockville & Ottawa Railway / CPR from Brockville to Smiths Falls to Carleton Place and to Perth
 Canadian Central Railway / CPR from Ottawa to Carleton Place and up the Ottawa Valley

LEGENDE

Ligne principale ferroviaire du Grand Tronc (GTR) le long du fleuve Saint-Laurent
 Chemin de fer Bytown et Prescott / Ligne du CPR de Prescott à Ottawa
 Chemin de fer Ottawa et New York / NYC de Cornwall à Ottawa
 Chemin de fer Ontario et Québec / CPR subdivision Winchester de Daubhausville, Québec à Perth
 Chemin de fer Ontario et Québec qui vient de l'ouest vers Perth
 Chemin de fer Québec Montréal Ottawa et occidental d'Ottawa à Hull et points vers l'est
 Chemin de fer Brockville et Ottawa / CPR de Brockville à Smiths Falls à Carleton Place et à Perth
 Chemin de fer Canadien Central / CPR de Ottawa à Carleton Place et montant la vallée de l'Outaouais

SOME HISTORICAL BACKGROUND

by Douglas N.W. Smith

George Stephen and Duncan McIntyre, two members of the CPR syndicate, had actually acquired control of the first link of its Montreal-Toronto line in 1879 with the acquisition of the affiliated Brockville & Ottawa - Canada Central Railways. While the Canada Central's line from the City of Ottawa up the Ottawa Valley would be the key component of the western transcontinental line, the short 12 mile segment of the B&O between Smiths Falls and Perth formed the nucleus for the Montreal-Toronto line.

Because of the financial risk in the CPR transcontinental project and its dependence upon Dominion government for its support, all the necessary feeder lines for the transcontinental line, which started at Callander (near North Bay), were acquired through purchase of existing lines or construction of lines under separate charters by members of the syndicate. These were later leased to the CPR. Lines in the industrial and population centre of the country in Ontario and Quebec were essential to generate income necessary to support the 2500 miles of transcontinental line that was built through virtual wilderness or unsettled land for almost its entire route.

Thus it was that only a month after the syndicate signed the contract with the government to build the transcontinental line, that Stephen and McIntyre acquired the charter for the Ontario & Quebec Railway that authorized construction from Toronto to a connection with the CCR / B&O system. In 1884 the Perth-Toronto line was completed.

Initially, the Montreal-Toronto trains operated through Ottawa using the former B&O / CCR track from Smiths Falls. From Ottawa, they ran to Montreal over the former Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway which the CPR had acquired in 1882

This routing was a temporary expedient to link the country's two largest cities. Using the charter of the Atlantic & Northwest Railway, which Stephen and McIntyre had acquired in 1879, a new line was built running directly from Smiths Falls to Montreal in 1887. Eliminating the jog up to Ottawa reduced Montreal-Toronto trips by 25 miles. Initially the Montreal terminus was at Dalhousie Square at the eastern side of downtown. In 1889 the new Windsor Station on the west side of the downtown opened. It featured a new and speedy entry into Montreal. With this final improvement, the Montreal-Toronto distance by the CPR was a competitive 340.5 miles when compared to the 333 miles by the Grand Trunk Railway.

LE CONTEXTE HISTORIQUE

Par Douglas N.W. Smith

George Stephen et Duncan McIntyre, deux membres du syndicat du CP, ont en fait acquis le contrôle du premier tronçon de la ligne Montréal-Toronto en 1879 avec l'achat de la société affiliée Brockville & Ottawa - Canada Central Railways. Alors que la ligne du Canada Central de la ville d'Ottawa jusqu'à la vallée de l'Outaouais sera l'élément clé de la ligne transcontinentale ouest, le court segment de 19 km de la B&O entre Smiths Falls et Perth forme le noyau de la ligne Montréal-Toronto.

En raison du risque financier du projet transcontinental du CP et de sa dépendance à l'égard du gouvernement du Dominion pour son soutien, toutes les voies d'accès nécessaires pour la ligne transcontinentale, qui commence à Callander (près de North Bay), sont réalisées soit par l'achat de lignes existantes, soit par la construction de lignes sous des chartes distinctes. Celles-ci sont ensuite louées au CP. Les lignes dans le centre industriel et peuplé du pays en Ontario et au Québec sont essentielles pour générer les revenus nécessaires afin d'entretenir les 4000 km de ligne transcontinentale qui ont été construits à travers des milieux sauvages ou des terres vierges sur presque tout son itinéraire.

Ainsi, c'est seulement un mois après que le syndicat a signé le contrat avec le gouvernement pour construire la ligne transcontinentale, que Stephen et McIntyre acquièrent la charte de l'Ontario & Quebec Railway autorisant la construction d'un lien entre Toronto et le système CCR/B&O. En 1884, la ligne Perth-Toronto est achevée.

Initialement, les trains Montréal-Toronto traversaient Ottawa en utilisant l'ancienne voie B&O / CCR de Smiths Falls. À partir d'Ottawa, ils arrivaient à Montréal par l'ancien chemin de fer Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental que le CP avait acquis en 1882.

Cette route était une solution temporaire pour relier les deux plus grandes villes du pays. En utilisant l'Atlantic & Northwest Railway (A & NW), que Stephen et McIntyre ont acquis en 1879, une nouvelle ligne est construite directement de Smiths Falls à Montréal en 1887. L'élimination du crochet jusqu'à Ottawa réduit les trajets Montréal-Toronto de 40 km. Initialement, le terminus de Montréal se trouvait au square Dalhousie, à l'est du centre-ville. En 1889, la nouvelle gare Windsor du côté ouest du centre-ville ouvre ses portes et offre une nouvelle entrée rapide à Montréal. Avec cette dernière amélioration, la distance Montréal-Toronto du CP de 548 km est compétitive face aux 536 km du Grand Trunk Railway.

The CPR immediately rerouted its Toronto, southwestern Ontario and transcontinental freight traffic to the new route. A prominent CPR official told the *Brockville Recorder* on April 19, 1888 that only one freight car in twenty that had previously gone through Ottawa still was routed that way. He frankly said, "Smiths Fall has taken Ottawa's place as a freight centre."

In 1909, the CPR completed double tracking the Montreal-Smiths Falls line. The removal of the second track between Smiths Falls and Vaudreuil and concurrent upgrading of the signalling system was completed in 2021. The remaining portion of the double track into Montreal is shared with EXO, the Montreal commuter rail operator.

Le CP réachemine immédiatement les trafics de marchandises de Toronto, du sud-ouest de l'Ontario et du transcontinental vers la nouvelle route. Un éminent responsable du CP déclare au *Brockville Recorder* le 19 avril 1888 que seul un wagon de marchandises sur vingt qui passait par Ottawa continuerait de le faire. Il a dit franchement : « Smiths Fall a pris la place d'Ottawa en tant que centre de fret ».

En 1909, le CP termine le doublage de la voie de la ligne Montréal-Smiths Falls. Le dépôt de la deuxième voie entre Smiths Falls et Vaudreuil et la mise à niveau simultanée du système de signalisation doivent être achevés en 2021. La portion restante de la double voie vers Montréal est partagée avec EXO, l'opérateur de trains de banlieue de Montréal.

Its construction through the line through the area in 1887 caused a speculative real estate boom and brought rail-construction money into the area. Of more lasting importance, the new railway coincided with the period when rural Ontario was moving beyond its pioneering phase, and many local communities were shaped by its arrival.

La construction de la ligne traversant la région en 1887 provoque un boom immobilier spéculatif et attire l'argent de la construction ferroviaire dans la région. D'une importance plus durable, le nouveau chemin de fer coïncide avec la période où l'Ontario rural sort de sa phase de pionnier, et de nombreuses collectivités locales voient le jour avec son arrivée.

Freight cars were positioned on the siding for local shippers at Mountain, Mile Post 100.69 from Montreal, when the CPR's official photographer Joseph Heckman recorded this 1898 view. The arrival of the railway supported the economic development of these small communities which lay some 10 miles north of the pioneer Grand Trunk Railway. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Canadian Pacific Limited



Des wagons de marchandises sont positionnés sur la voie d'évitement pour les expéditeurs locaux à Mountain, PM 100.69 de Montréal, lorsque le photographe officiel du CP, Joseph Heckman, prend cette photo en 1898. L'arrivée du chemin de fer a permis le développement économique de ces petites communautés qui s'étendent à environ 16 km au nord de ce pionnier qu'est le Grand Trunk Railway. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Canadien Pacifique Limitée

Early Dundas County historian J. Smyth Carter singled out Mountain as a village that owed its existence to the arrival of the rail line and station, prompting the building of a railway hotel—the Hyslop House—as well as grist, saw, and planing mills and generating a local livestock trade. Carter's description of the station as the village's “nucleus” is still faintly evident in the string of buildings that parallel the tracks along Clark Road.

At Monkland, the building of the line moved the community away from its original location near MacMillan's Corners. The arrival of rail realigned that section of Roxborough Township and gave it a strong focal point, so much so that Monkland—or 'Monklands Station' as it was also termed after the building of a station in 1887—dates its inception to the arrival of the rail line in 1885. Traces of the railway linger in the village, with the remnant stone base of a water tower that once served steam locomotives, and the last small dwellings of the rail worker's shantytown alongside Highway 138 known as 'Stovepipe Alley'.

When it pushed its way through the area at the end of the 19th century, the railway became more than a line on the map—in many cases, it redrew the map completely.

By the turn of the twentieth century, rail transport had become so important that the Canadian Pacific Railway upgraded the Smiths Falls-Montreal section to a double track and replaced the original wooden trestle bridges with the steel girder bridges still evident in the area.

This improvement of the line was finished in 1909 and increased the rail traffic capacity of the Winchester Subdivision. It also serves as the starting point of a 'golden era' for local communities located on the line, a period of

L'historien du comté de Dundas, J. Smyth Carter, a désigné Mountain comme un village qui doit son existence à l'arrivée de la voie ferrée et de la gare, ce qui a incité la construction d'un hôtel ferroviaire - la maison Hyslop - ainsi que de minoteries et de scieries, et a généré un commerce local de bétail. La description de Carter de la gare comme le « noyau » du village se devine encore dans la série de bâtiments parallèles aux voies le long de Clark Road.

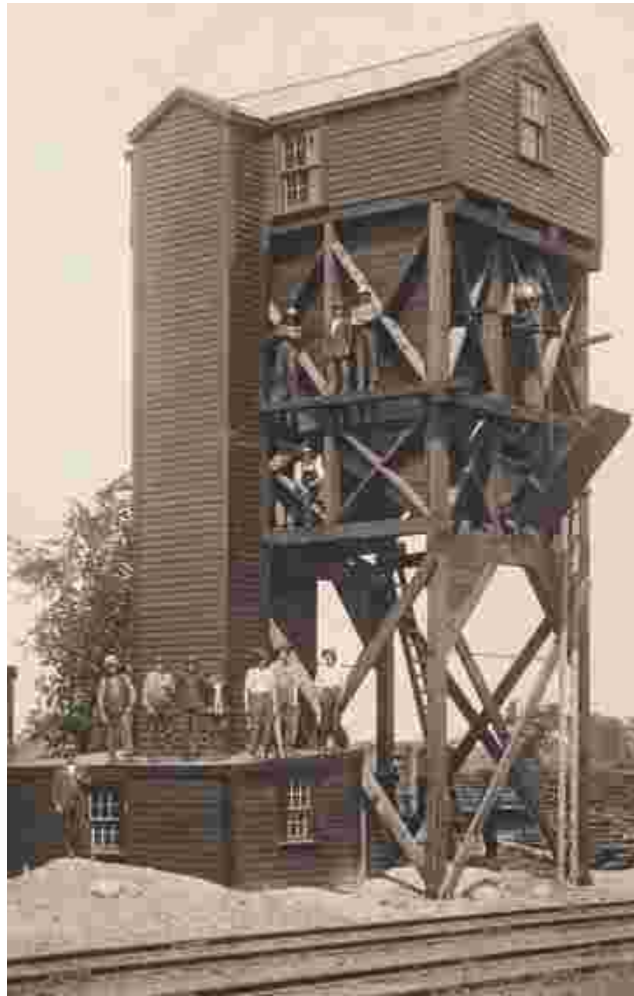
À Monkland, la construction de la ligne éloigne la communauté de son emplacement d'origine près de MacMillan's Corners. L'arrivée du rail réaligne cette section du canton de Roxborough et en fait un centre névralgique, à tel point qu'il deviendra Monkland - ou "Monklands Station" comme on l'appellera également après la construction d'une gare en 1887 - à l'arrivée de la voie ferrée en 1885. Des traces du chemin de fer subsistent dans le village, avec les vestiges de la base en pierre d'un château d'eau qui servait autrefois aux locomotives à vapeur et les dernières petites habitations du bidonville des cheminots le long de la route 138, connue sous le nom de « l'allée des tuyaux de poêle (Stovepipe Alley) ».

Lorsqu'il s'est frayé un chemin à travers la région à la fin du XIXe siècle, le chemin de fer est devenu plus qu'une ligne sur la carte : dans de nombreux cas, il a complètement redessiné la carte.

Au tournant du XXe siècle, le transport ferroviaire devient si important que le Canadien Pacifique double la ligne sur la section Smiths Falls-Montréal et remplace les ponts à chevalets en bois

d'origine par des ponts à poutres en acier encore visibles dans la région.

Cette amélioration de la ligne achevée en 1909 augmente la capacité de trafic ferroviaire de la subdivision



When being photographed was a special occasion everyone stopped work. About 1910 the CPR constructed a small coaling tower along the main line at Mountain to prevent heavy drag freights from running short of fuel.

Quand être photographié était une occasion spéciale, tout le monde s'arrêtait de travailler. Vers 1910, le CP a construit un petit toboggan à charbon le long de la ligne principale à Mountain pour empêcher les trains lourds de tomber en panne de combustible.

prosperity facilitated by their location on one of Canada's most important transportation networks. For the next half century, rail service tied these communities to a broader and rapidly expanding Canadian economy.

With the completion of the railway the CPR played a key role in moving people and products into the continental interior and linked eastern Ontario to Canada's emerging agricultural heartland. As unlikely as this seems now, lumber was one of the area's chief agricultural exports in the early years of the century.

Winchester. Elle sert également de point de départ à un « âge d'or » pour les communautés locales situées sur la ligne, une période de prospérité facilitée par leur emplacement sur l'un des réseaux de transport les plus importants du Canada. Au cours du demi-siècle suivant, le service ferroviaire liera ces collectivités à une économie canadienne plus vaste et en rapide expansion.

Avec l'achèvement du chemin de fer, le CP joue un rôle clé dans le transport des personnes et des produits vers l'intérieur du continent et relie l'est de l'Ontario au cœur agricole émergent du Canada. Aussi improbable que cela puisse paraître aujourd'hui, le bois d'œuvre était l'une des principales exportations agricoles de la région au début du siècle.

Les scieries situées à côté de la voie ferrée ont expédié du bois de sciage vers l'ouest pour fournir des matériaux de construction à la région des Prairies incapable



As one of the major communities on the Winchester Subdivision, Chesterville received a larger depot built to a different plan from smaller ones built at such points as Finch, Apple Hill and Avonmore. A group of railway employees posed before the station in 1908. Library Archives Canada, Kenneth J Bodnar Collection

En tant que l'une des principales communautés de la subdivision Winchester, Chesterville construit un plus grand dépôt bâti selon un plan différent de celui des plus petits habituellement érigés à des points tels que Finch, Apple Hill et Avonmore. Un groupe d'employés des chemins de fer pose devant la gare en 1908. Archives de Bibliothèque Canada, Collection Kenneth J. Bodnar

Lumberyards located next to the rail line shipped sawn wood west to supply construction materials to a prairie region unable to meet its own demands for wood products. Sawmills owned by Walter Robinson and Byron Coulthart in Monkland and A.O. Miller's Beaver Lumber in Avonmore purchased timber from area farmers and processed it into finished lumber that was exported out of the region.

Western Canada's growth also required labour. In an age before prairie wheat farming became mechanized, the need for people to work the west's fields was especially pronounced at harvest time and created a demand for farm help stretching back into eastern Canada. By the mid 1890s the CPR operated annual 'harvest excursion' trains that took young men out west to fulfill this need and to earn seasonal wages as migrant field workers. Photographs of a harvest train stopped at the Avonmore station show a largely female crowd by the tracks, bidding farewell to young men heading west—some of whom may have been departing eastern Ontario for a new life on the prairies.

de répondre à ses propres demandes de produits du bois. Les scieries appartenant à Walter Robinson et Byron Coulthart à Monkland et A.O. Miller's Beaver Lumber à Avonmore achetaient du bois aux agriculteurs locaux et le transformaient en bois fini pour l'exporter en dehors de la région.

La croissance de l'Ouest canadien nécessite aussi de la main-d'œuvre. À une époque précédant la mécanisation de la culture du blé dans les Prairies, le besoin de main-d'œuvre dans les champs de l'Ouest est particulièrement criant au moment des récoltes et crée une demande d'aide agricole qui s'étend jusque dans l'Est du Canada. Au milieu des années 1890, le CP exploite des trains annuels « d'excursion de récolte » qui emmènent les jeunes hommes dans l'Ouest pour répondre à ce besoin et leur permettre de gagner un salaire saisonnier en tant que travailleurs migrants dans les champs. Des photographies d'un train de récolte arrêté à la gare d'Avonmore montrent une foule majoritairement féminine près des voies ferrées, faisant ses adieux aux jeunes hommes qui se dirigent vers l'Ouest, dont certains quitteront peut-être l'est de l'Ontario pour une nouvelle vie dans les Prairies.



Sur cette photo prise aux environs de 1910, tout le monde s'est rendu à Apple Hill pour encourager les jeunes hommes partant dans l'Ouest afin d'aider aux récoltes de blé dans les Prairies. Le CP, comme le Grand Tronc, offrait des tarifs fortement réduits pour ces trajets vers les fermes des Prairies.

Everyone turned out at Apple Hill to wish the young men going west to help with harvest the wheat crop on the prairies in this circa 1910 views. The CPR, like the Grand Trunk, offered heavily discounted fares for these journeys to prairie farms.



Trains 29 and 30 were staples of farm life as farmers brought their milk cans to the station in the morning and picked up the empties in the late afternoon. Pacific 1201 pauses at Montreal West about 1555 while the baggage carts with empty milk cans will be loaded into the baggage car to be dropped off at the local stops. The train was discontinued in 1957. Jack Majoribanks, Nils Huxtable collection

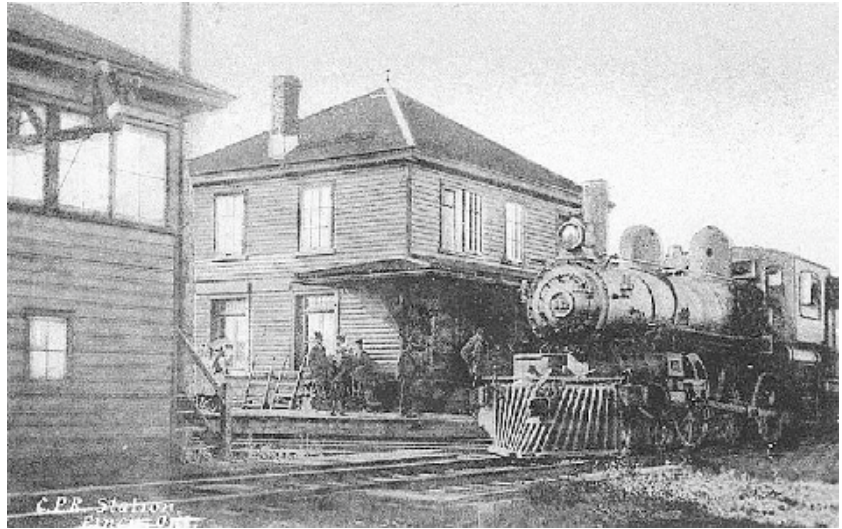
Les trains Nos 29 et 30 étaient incontournables pour la vie à la ferme, car les agriculteurs apportaient leurs bidons à lait à la gare le matin et ramassaient les vides en fin d'après-midi. La CP No 1201 fait une pause à Montréal-Ouest vers 15 h 55 tandis que les chariots à bagages pleins de bidons de lait vides sont chargés dans le fourgon à bagages pour être déposés aux arrêts locaux. Ce train a cessé de circuler en 1957. Jack Majoribanks, collection Nils Huxtable.



The tower next to Finch station controlled the crossing of the CPR double track by the single line of the Ottawa & New York Railway, later a part of the New York Central. CRHA / ACHF Exporail Archives Fonds Canadian Pacific Limited

La tour à côté de la gare de Finch contrôle le croisement de la double voie du CP par la ligne simple de l'Ottawa & New York Railway, plus tard une partie du New York Central. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Canadien Pacifique Limitée

CPR 4-6-0 552 pulls a passenger train to a stop at Finch circa 1905. Passengers on the west side of the station are waiting for the Ottawa & New York Railway connection. Douglas NW Smith Collection
La 4-6-0 du CP No 552 s'arrête avec un train de voyageurs à Finch vers 1905. Les voyageurs du côté ouest de la gare attendent la correspondance sur l'Ottawa et New York Railway. Collection Douglas N.W. Smith



It was a cross-country rail system, but the CPR had a tremendous influence on local agriculture, commerce, industry, and travel in the following decades. For area farmers, the train provided a connection to markets in urban Canada. A daily scheduled service to Montreal - train No. 30, the "Perth Local" - collected milk cans at every stop on a route running down the spine of eastern Ontario's dairy country and delivered them to markets and customers such as the large Elmhurst Dairy in Montreal West. Regular freight service also serviced local mills such as Campbell's Feed Mill in Monkland, collected eggs at Barkley's Egg Station in Avonmore, and gathered livestock at the Apple Hill stockyard. In turn, big-city industries used the CPR to deliver farm machinery to rural customers through equipment dealerships like Oscar Fulton's 'Machinery Hall' at Avonmore.

The connection between rail and agriculture was magnified in importance at Finch, where the CPR line was crossed by the north-south route of the Ottawa & New York Railway and turned the small community into an important transfer point for moving commodities throughout the region. As with dairy, the rail connection at Finch allowed the Stormont Poultry and Egg Producers—and later Canada Packers—to ship eggs and poultry to the Montreal market.

Heavier industry along the CPR line was connected to the region's agricultural economy. In Chesterville, the Maple Leaf Condensed Milk Company—which took its parental name after 1921 to become the Nestlé Food Company of Canada—used its trackside location to import milk and ship out an expanding variety of milk-based and processed food products. Nestlé used the CPR line for shipments into the 1970s, bringing in coffee beans and sugar and loading finished products along a dedicated siding track across from the town's station.

C'était un système ferroviaire partout dans le pays, mais le CP a eu une influence énorme sur l'agriculture, le commerce, l'industrie et les voyages locaux au cours des décennies suivantes. Pour les agriculteurs de la région, le train fournit une connexion aux marchés du Canada urbain. Un service régulier quotidien à destination de Montréal - le train N° 30, le "Perth Local" - ramasse des bidons de lait à chaque arrêt d'un itinéraire longeant la région laitière de l'est de l'Ontario et les livre aux marchés et aux clients comme la grande laiterie Elmhurst dans Montréal-Ouest. Un service de fret régulier dessert également les moulins locaux tels que Campbell's Feed Mill à Monkland, ramasse les œufs à la Barkley's Egg Station à Avonmore et rassemble le bétail au parc à bestiaux d'Apple Hill. À leur tour, les industries des grandes villes utilisent le CP pour livrer des machines agricoles aux clients ruraux par l'intermédiaire de concessionnaires d'équipements comme le « Machinery Hall » d'Oscar Fulton à Avonmore.

Le lien entre le rail et l'agriculture s'intensifie à Finch, où la ligne du CP coupe la ligne nord-sud du New York & Ottawa Railway et transforme la petite communauté en un point de transfert important pour le transport des marchandises dans toute la région. Comme pour les produits laitiers, la connexion ferroviaire à Finch permet aux Stormont Poultry and Egg Producers - et plus tard à la Canada Packers - d'expédier des œufs et de la volaille vers le marché de Montréal.

Le long de la ligne du CP, l'industrie plus lourde est reliée à l'économie agricole de la région. À Chesterville, la Maple Leaf Condensed Milk Company, qui devient après 1921 la Nestlé Food Company of Canada, utilise son emplacement au bord de la voie pour importer du lait et expédier une variété croissante de produits alimentaires à base de lait et transformés. Dans les années 1970, Nestlé utilise la ligne du CP pour les expéditions, important des grains de café et du sucre et chargeant les produits finis sur leur embranchement dédié en face de la gare de la ville.



The CPR named its Montreal-Smiths Falls Subdivision after the Town of Winchester. The nattily attired stationmaster, passengers, shippers and loafers await the arrival of the morning train there circa 1905. Douglas N.W. Smith Collection

Le CP a nommé sa subdivision Montréal-Smiths Falls d'après la ville de Winchester. Le chef de gare élégamment vêtu, les passagers, les expéditeurs et les flâneurs y attendent l'arrivée du train du matin vers 1905. Collection Douglas N.W. Smith

At Winchester, D.L. Berry & Sons built trackside grain elevators in 1967 as an upgrade from the company's facilities at Mountain and South Mountain. Today the elevators are owned by Parrish and Heimbecker and continue to serve as a major point of shipment for area grain crops headed to Quebec markets. At an adjacent site, Agri-Partners Crop Centre brings in hoppers of potash for fertilizer production. These two businesses are the remaining customers for rail service on the CPR line in the United Counties of Stormont, Dundas and Grenville.

Moving agricultural and industrial rail business into local communities concentrated business and services in these villages and turned them into commercial centers for their surrounding countryside.

In an era before highway trucking became the norm, trains moved a wide range of consumer goods into local communities. The heyday of the village general store parallels the age of local rail service, with local way freight service supplying the range of farming supplies and household goods needed in and around town. Merchants like Barkley's Store in Avonmore relied heavily on the CPR as a connection to urban industrial suppliers. Small-town merchants were assured of regular, fast freight service along the line. Mailed orders leaving on a morning train could expect to be filled by delivery on an evening train.

And as with goods, so with people. Hotels serving the rail-travelling public sprouted up quickly along the line to satisfy the demand for those travelling for business purposes or for seasonal events such as agricultural fairs. Tom McBride's Grand Union Hotel in Avonmore and the Temperance Hotel as well as the Ontario and Quebec House, both located in Chesterville were located within easy reach of the station.

The hotels are gone, but they are reminders that being located directly on a major rail line had the effect of turning these towns into destinations.

À Winchester, D.L. Berry & Sons construit des silos à grains en 1967 pour moderniser les installations de l'entreprise à Mountain et South Mountain. Aujourd'hui, les silos appartiennent à Parrish et Heimbecker et continuent de servir de point d'expédition majeur pour les céréales de la région destinées aux marchés du Québec. Sur un site adjacent, Agri-Partners Crop Center apporte des wagons-trémies de potasse pour la production d'engrais. Ces deux entreprises sont les derniers clients du service ferroviaire sur la ligne du CP dans les comtés unis de Stormont, Dundas et Grenville.

Le transfert des activités ferroviaires agricoles et industrielles vers les communautés locales a concentré les activités et les services dans ces villages et les a transformés en centres commerciaux pour la campagne environnante.

Avant que le camionnage routier ne devienne la norme, les trains transportaient un large éventail de biens de consommation dans les communautés locales. L'apogée du magasin général du village est parallèle à l'âge du service ferroviaire local, avec un service de fret fournissant la gamme de fournitures agricoles et d'articles ménagers nécessaires dans et autour de la ville. Des commerçants comme Barkley's Store à Avonmore s'appuyaient fortement sur le CP comme lien avec les fournisseurs industriels urbains. Les marchands des petites villes étaient assurés d'un service de fret régulier et rapide le long de la ligne. Les commandes envoyées par la poste partant d'un train du matin pouvaient s'attendre à être exécutées par livraison dans un train du soir.

C'était ainsi pour les biens comme pour les gens. Les hôtels desservant le public voyageant en train se sont rapidement développés le long de la ligne pour satisfaire la demande de ceux qui se déplacent pour des raisons professionnelles ou pour des événements saisonniers tels que des foires agricoles. L'hôtel Grand Union de Tom



A local passenger train pulled by a 2200 series light Pacific pauses at the Chesterville station on a hot summer afternoon in the 1940s. Al Paterson Photo, Bytown Railway Society Photo Archives

Un train de voyageurs local tiré par une Pacific légère de la série 2200 s'arrête à la gare de Chesterville par un chaud après-midi d'été dans les années 1940. Photo d'Al Paterson, Archives photographiques de la Bytown Railway Society

The trains themselves have always had an impressive following, a fascination for the machines rumbling across the countryside with freight and passengers.

But it was the stations that really mattered, those connecting points of town and rail. Memories of the station run strongly through local histories - not a surprise, considering their service as important centers of community life in their time.

From station to station, the CPR structures served a similar function. These 'combination' stations consisted of a ground-floor waiting room and office, second-floor living quarters for the station agent and his family, and a freight and baggage shed extending off and along the platform to the side of the main building.

Through those stations flowed the essence of what these communities what they were - people, travelers, mail and personal packages, and news from near and far. Connected by rail and telegraph line, they were a community's eyes and ears to the world, places that witnessed farewells and reunions and conveyed happiness and tragedy. At Apple Hill and Monkland, the stations served as gathering spots for local students commuting by train to Avonmore High School - with the Avonmore station taking on the same role at the end of the school day for the homeward trip. As a point of connection to the world beyond, the Finch station played an outsized role because of its location at the

McBride à Avonmore et les Temperance Hotel et Ontario and Quebec House, tous deux à Chesterville, étaient situés à proximité de la gare. Les hôtels ont disparu, mais ils rappellent que le fait d'être situés directement sur une grande voie ferrée avait pour effet de transformer ces villes en destinations.

Les trains eux-mêmes ont toujours passionné le monde, une fascination pour les machines qui grondent à travers la campagne avec leurs wagons de fret et leurs voitures de passagers.

Mais c'étaient les gares qui comptaient vraiment, ces points de jonction entre la ville et le chemin de fer. Les souvenirs de la gare participent fortement à l'Histoire locale; ce n'est pas une surprise, considérant leur service en tant que centres importants de la vie communautaire à leur époque.

De gare en gare, les structures du CP remplissaient une fonction similaire. Ces gares « mixtes » se composaient d'une salle d'attente et d'un bureau au rez-de-chaussée, de logements au deuxième étage pour le chef de gare et sa famille et d'un hangar à marchandises et à bagages s'étendant le long du quai jusqu'au côté du bâtiment principal.

À travers ces gares s'écoulait l'essence de ce que ces communautés étaient : des gens, des voyageurs, du courrier et des colis personnels, et des nouvelles de près et



A local passenger train bears down on the Apple Hill station in the c 1910 view. What looks like the sample cases for a travelling salesman are ready to be transferred to the baggage car. Douglas N W Smith Collection

Un train de voyageurs local s'approche de la gare d'Apple Hill sur cette photo prise aux environs de 1910. Ce qui ressemble à des caisses d'échantillons pour un voyageur de commerce sont prêtes à être transférées dans le fourgon à bagages. Collection Douglas N.W. Smith

intersection of two rail lines. From 1900 until the line's closure in 1957, someone standing on the Finch station platform had the option of taking a train north toward Ottawa, south to Cornwall, east to Montreal, or west toward Toronto.

Station agents and telegraph operators were crucial railway employees in their time, responsible as they were for a constant flow of people, baggage, freight, and communications. Men like Billy Ford at Avonmore, Roger Johnston at Monkland, Austin Hurd at Mountain, Edward Pennett at Inkerman, and Bruce Gillies at Chesterville maintained a connection between their communities and those down the track and telegraph line. Their skill set may now be obsolete - communicating by Morse code, setting rooftop train signals, and 'hooping up' orders to moving trains in the pre-radio era - but their mastery of time and orderly movement were vital to keeping complex rail systems moving smoothly.

The stations were also the focal points of essential rail maintenance work. Tank engineers and section men at Chesterville and Monkland provided the water and coal essential during the age of steam locomotion. Those same section men were responsible for daily track inspections to ensure that the double track and sidings were in proper operating condition. At Monkland, a boxcar-turned-shop allowed mechanic Bob Long to perform needed repairs on rail cars.

The spirit of the times was captured by the National Film Board when it followed a day in the life of Dalton Henry, the Finch stationmaster, in 1954. The film shows the many individuals who worked at this location for the railway and the important role the railway played in the daily life of the village just before the auto age changed

de loin. Reliées par le chemin de fer et la ligne télégraphique, elles étaient les yeux et les oreilles d'une communauté sur le monde, des lieux qui étaient témoins d'adieux et de retrouvailles et transmettaient bonheur et tragédie. À Apple Hill et Monkland, les gares ont servi de points de rassemblement pour les étudiants locaux se rendant en train au Avonmore High School, la gare d'Avonmore jouant le même rôle à la fin de la journée scolaire pour le voyage de retour. Point de connexion avec le monde éloigné, la gare de Finch a joué un rôle démesuré en raison de sa situation à l'intersection de deux voies ferrées. De 1900 jusqu'à la fermeture de la ligne en 1957, une personne sur le quai de la gare Finch avait la possibilité de prendre un train vers le nord en direction d'Ottawa, vers le sud jusqu'à Cornwall, vers l'est jusqu'à Montréal ou vers l'ouest en direction de Toronto.

Les agents de gare et les opérateurs télégraphiques étaient des employés ferroviaires cruciaux à leur époque, responsables d'un flux constant de personnes, de bagages, de fret et de communications. Des hommes comme Billy Ford à Avonmore, Roger Johnston à Monkland, Austin Hurd à Mountain, Edward Pennett à Inkerman et Bruce Gillies à Chesterville ont maintenu un lien entre leurs communautés et celles situées le long de la voie ferrée et de la ligne télégraphique. Leurs compétences sont peut-être désormais obsolètes - communiquer par code Morse, régler les signaux d'ordres de marche de train sur les toits de gare et transmettre ces ordres aux trains en mouvement à l'ère pré-radio - mais leur maîtrise du temps et leurs actions méthodiques étaient essentielles au maintien du mouvement efficace des systèmes ferroviaires complexes.



Hudson 2810 rolls a westbound freight through Winchester in the 1950s. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paterson
La Hudson 2810 tracte un fret en direction ouest à travers Winchester dans les années 1950. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Paterson



Changes at Winchester. Over the years the bay window on the second floor of the station was eliminated and insul-brick covered its sides. The most telling changes were on the rails with the switch from steam to diesel symbolizing the technological changes sweeping Canadian transportation. In 1965, a westbound freight rolls through the town behind FA-2 4044 and RS-3 8426. WR Linley

Changements à Winchester. La baie vitrée du deuxième étage a été supprimée et du similibrique isolant recouvre ses côtés. Les changements les plus marquants furent sur les rails avec le passage de la vapeur au diesel, symbolisant les changements technologiques balayant le transport au Canada. En 1965, un fret en direction ouest traverse la ville derrière la FA-2 No 4044 et la RS-3 No 8426. W.R. Linley

everything. The 15 minute film can be viewed on-line at www.nfb.ca/film/station-master/ or purchased. It is an amazing evocation of the times.

Les gares étaient également les principaux foyers des travaux essentiels d'entretien des voies ferrées. Les responsables des réservoirs et les cantonniers à Chesterville et à Monkland fournissaient l'eau et le charbon essentiels à l'ère de la locomotion à vapeur. Ces mêmes cantonniers étaient responsables des inspections

quotidiennes de la voie pour s'assurer que la voie double et les voies d'évitement étaient en bon état de fonctionnement. À Monkland, un wagon couvert transformé en atelier a permis au mécanicien Bob Long d'effectuer des réparations nécessaires sur les wagons.

L'esprit de l'époque a été capturé par l'Office national du film



The Winchester Press announced the end of the Montreal -Toronto day locals with this banner headline. After April 23, 1960, the only passenger stops between Dalhousie Mills, on the Quebec-Ontario border, and Smiths Falls would be at Winchester, Chesterville and Merrickville.

Le Winchester Press a annoncé la fin des trains Montréal-Toronto avec ce titre à la une. Après le 23 avril 1960, les seuls arrêts passagers entre Dalhousie Mills, à la frontière Québec-Ontario, et Smiths Falls seront à Winchester, Chesterville et Merrickville.



The Chesterville station was still open in 1977, though passenger service had ceased in 1965. Insul-brick was applied to the wooden stations along the Winchester Sub to make it easier and cheaper to heat them. A.W. Mooney

La gare de Chesterville était encore ouverte en 1977, bien que le service passager ait cessé en 1965. Le bois des gares a été recouvert par un bardage de similibriques isolantes le long de la subdivision Winchester pour faciliter leur chauffage et en baisser le coût. A.W. Mooney

The arrival of the modern era in the decades after World War II brought a swift end to station life. When personal transportation became dominated by the automobile and the airplane, the CPR sought and received government approval to end its station services. Through the 1950s and 1960s station agents were removed and regular, local passenger service was ended along the Winchester Subdivision. The stations stood empty and boarded up until the early 1970s, when they were dismantled. The decline in local passenger service was mirrored by the arrival of diesel locomotion that rendered many local rail tasks obsolete. Except for remnant stone water tank bases at Chesterville and Monkland, nothing remains of the station age in the United Counties but empty spaces of overgrown trackside scruff.

Ms. Shaw's reaction to the destruction of the Apple Hill station was personal, but also a comment on the passing of an age in these communities and across the nation. Modernized commerce and the automobile changed the character of local business and travel rapidly after World War II, and revenue from railway passenger trains plummeted through the 1950s. Here - as elsewhere in Canada - the local services provided by rail were no longer in demand, and they vanished accordingly.

Losing the train and station was a sign of broader change, and in trying to understand the local impact of rail we mustn't romanticize its importance. An honest account of the railway's influence must also note its darker and destructive features. The historical record offers plenty of

lorsqu'il a suivi une journée dans la vie de Dalton Henry, le chef de gare à Finch, en 1954. Le film montre les nombreuses personnes qui ont travaillé à cet endroit pour le chemin de fer et le rôle important joué par celui-ci qui faisait partie de la vie quotidienne du village juste avant que l'ère de l'automobile ne vienne tout changer. Le film de 15 minutes peut être visionné en ligne à www.nfb.ca/film/station-master/ ou acheté. C'est une évocation étonnante de l'époque.

L'arrivée de l'ère moderne dans les décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale a rapidement mis fin à la vie des gares. Lorsque le transport personnel est devenu dominé par l'automobile et l'avion, le CP a demandé et obtenu l'approbation du gouvernement pour mettre fin à ses services de gare. Au cours des années 1950 et 1960, les agents des gares ont été supprimés et le service de passagers local régulier a été interrompu le long de la subdivision de Winchester. Ces gares sont restées vides et barricadées jusqu'au début des années 1970, date à laquelle elles ont été démantelées. Le déclin du service local de passagers s'est reflété par l'arrivée de la locomotion diesel qui a rendu obsolètes de nombreuses tâches ferroviaires locales. À l'exception des bases des réservoirs d'eau en pierre subsistant à Chesterville et à Monkland, il ne reste rien de l'époque des gares dans les comtés unis, sinon des espaces vides abandonnés et sales.

La réaction de Mme Shaw à la destruction de la gare de Apple Hill était personnelle, mais c'était aussi un commentaire sur le passage d'une époque dans ces communautés et à travers le pays. La modernisation du

commerce et l'automobile ont changé rapidement le caractère des entreprises et des voyages locaux après la Seconde Guerre mondiale, et les revenus des trains de voyageurs ont chuté dans les années 1950. Ici - comme ailleurs au Canada - les services locaux fournis par le chemin de fer n'étaient plus en demande, et ils ont disparu en conséquence.

La perte du train et de la gare est le signe d'un changement plus large, et en essayant de comprendre l'impact local du rail, nous ne devons pas idéaliser son importance. Un compte rendu honnête de l'influence du chemin de fer doit également noter ses caractéristiques les plus sombres et destructrices. Les archives historiques en offrent de nombreuses preuves sous la forme



The demolition gang made short work of the Mountain station in the late 1970s. Railway Museum of Eastern Ontario

L'équipe de démolition n'a fait qu'une bouchée de la gare de Mountain à la fin des années 1970. Musée ferroviaire de l'Est de l'Ontario.

evidence of that in the form of derailments, vehicular collisions, and trackside deaths. The age of rail, like that of the auto today, carried a significant human cost.

Today the train is still visible, but its role is different. It is a transient visitor, sighted in the distance across fields or along County Road 43 or as a temporary interruption to the flow of traffic through village and town. Aside from routine maintenance, the rail line running through the United Counties is vacant geography for Canadian Pacific, the backdrop to larger rail operations carrying goods and commodities between ports and urban depots.

The railway is no longer woven into the fabric of local life. We are not, however, so far beyond the age when those steel lines determined daily life as definitively as did the St. Lawrence River to the south in the nineteenth century. And that, for the towns and villages along its length, is its lasting importance.

The author thanks Bill Linley and Doug Wilson for assistance with some of the images. Thanks also go to Nelson Zandbergen, publisher, for permission to reprint parts of this article that appeared of the National Valley News.

de déraillements, de collisions de véhicules et de décès au bord de la voie. L'ère du rail, comme celle de l'automobile aujourd'hui, a entraîné un coût humain important.

Aujourd'hui, le train est toujours visible, mais son rôle est différent. C'est un visiteur de passage, aperçu au loin à travers les champs ou le long de la route de comté 43 ou encore une interruption temporaire de la circulation dans le village ou la ville. Mis à part l'entretien courant, la voie ferrée qui traverse les comtés unis est une zone géographique vide pour le Canadien Pacifique, la toile de fond d'opérations ferroviaires plus importantes transportant des denrées et des marchandises entre les ports et les dépôts urbains.

Le chemin de fer n'est plus tissé dans la trame de la vie locale. Nous ne sommes cependant pas si éloignés de l'époque où ces lignes d'acier déterminaient la vie quotidienne aussi définitivement que le fleuve Saint-Laurent au sud le faisait au XIXe siècle. Et cela, pour les villes et villages le long de son parcours, en fait sa pérennité.

L'auteur remercie Bill Linley et Doug Wilson pour leur aide avec certaines des images. Merci également à Nelson Zandbergen, éditeur, pour la permission de réimprimer des parties de cet article paru dans le *National Valley News*.



CPR EMD70ACU 7045 leads a westbound freight through the CPR operating point of Dalhousie Mills, Quebec on September 11, 2020. The Ontario border is less than a mile ahead. The water tank is the last complete one still standing beside the Subdivision. Raymond Farand

La CP No 7045, une EMD70ACU en tête d'un fret en direction ouest à travers le point d'exploitation du CP de Dalhousie Mills, au Québec, le 11 septembre 2020. La frontière de l'Ontario est à moins d'un mille. Le réservoir d'eau est le dernier complet encore debout à côté de la subdivision. Raymond Farand

Bedell - Where the CPR Crossed the CPR

Bedell – Où le CP croise le CP

By / Par Douglas N W Smith

All photos by W R Linley / photos toutes de W.R. Linley

French version / Version française : Jean-Maurice Boissard

Bedell's claim to fame was that it was where the CPR Prescott-Ottawa line crossed the Winchester Subdivision. It is just beyond the western edge of the United Counties that Craig Stevenson has studied. The Bytown & Prescott Railway shared with the Grand Trunk the honour of being the first railways to start regular service in 1854 in the far eastern portion of the province.

The CPR leased the Prescott-Ottawa line in 1884. Three years later, when the Atlantic & Northern built the Winchester Subdivision, the point where the A&NW crossed the earlier line got a station and was named Kemptville Junction. Called Kempton for a short spell, it was renamed Bedell in 1919 when the interlocking plant and large tower prevalent in these photos was built. As the coal traffic which had been the mainstay of the Prescott-Ottawa evaporated in the early 1960s, the diamond at Bedell was lifted in 1967 and the interlocking tower removed in 1979. Today the Prescott-Ottawa line is only a memory.

Le titre de gloire de Bedell était que c'était là que la ligne Prescott-Ottawa du CP traversait la subdivision Winchester. C'est juste au-delà de la limite ouest des comtés unis dont Craig Stevenson a parlé. Le chemin de fer Bytown & Prescott partage avec le Grand Tronc l'honneur d'être le premier chemin de fer à ouvrir un service régulier en 1854 dans l'extrême est de la province.

Le CP a loué la ligne Prescott-Ottawa en 1884. Trois ans plus tard, lorsque l'Atlantic & Northwest Railway a construit la subdivision Winchester, il a érigé une gare où il a traversé la ligne précédente et l'a nommée Kemptville Junction. Appelée Kempton pendant une courte période, elle a été rebaptisée Bedell en 1919 lorsque le poste d'aiguillage et la grande tour qui prédominent sur ces photos ont été construits. Le trafic de charbon qui était le pilier de la ligne Prescott-Ottawa ayant disparu au début des années 1960, le croisement de Bedell a été enlevé en 1967 et le poste d'aiguillage a été retiré en 1979. Aujourd'hui, la ligne Prescott-Ottawa n'est plus qu'un souvenir.

The operator stands in front of the Bedell tower to give the eastbound freight No 974 a running inspection on March 18, 1967. The locomotive lash-up was RS-18 8795, FB2 4468, RS-10 8462 and RS-188796.

L'opérateur se tient devant la tour Bedell pour inspecter le fret N° 974 du CP en direction est le 18 mars 1967. Les locomotives attelées étaient la No 8795, une RS-18; la N° 4468, une FB-2; la N° 8462, une RS-10 et la N° 8796, une RS-18.





Humidity hung heavy in the air when Bill visited Bedell on July 19, 1967. In the upper view train 951, with CP FPA-2 8083 and an RS-3, rattled the diamond at Bedell. In the lower view, second generation diesels make an appearance. GP35 5010 leads sister 5016, RS10S 8589 and RS-38431 on train 903.

L'air était chargé d'humidité lorsque Bill a visité Bedell le 19 juillet 1967. Dans la vue supérieure, le train No 951 du CP, avec la No 8083, une FPA-2 et une RS-3, a ébranlé le croisement à Bedell. Dans la vue du bas, les diesels de deuxième génération font leur apparition. La No 5010, une GP35, mène sa sœur No 5016, la No 8589, une RS-10-s et la No 8431, une RS-3 sur le train No 903.

Come into my parlour / *Passez au salon!*

By / *Par* Lorne Perry

With thanks to the late Ron Ritchie for his valuable input

Avec remerciements au regretté Ron Ritchie pour ses commentaires pertinents

Translation / *Traduction*: Gilles Lazure

A parlour is defined as 'a room in which to receive and entertain guests'. For years, many North American railways so identified their first class reserved-seat chair cars, where a smartly uniformed porter welcomed his paying guests and then, supplemented by the passing view from the windows, entertained them with drinks at their seats upon request.

Un salon est défini comme « une pièce pour recevoir les visiteurs et les occuper agréablement ». Pendant des années, nombre de chemins de fer nord-américains ont ainsi désigné leurs voitures de première classe avec fauteuils réservés, dans lesquelles un porteur en élégant uniforme accueillait les passagers avec réservations payées et leur servait à leur place, sur demande, des boissons alors qu'ils profitaient aussi du paysage défilant à leur fenêtre.



This pastel illustration is one of a number of train depictions from the steam era, the skilled product of Robert Krone of Tucker, Georgia. His choice of several Canadian subjects dates back to the influence of his first visit to Canada in 1959 when his father took him in search of steam operation, some years after regular use in the US had dwindled. He chose to depict CNR 5702 racing past Bronte Station in western Ontario, some years after it had been bumped from Montreal - Toronto service. The end of the train was marked by the customary parlour car. This locomotive can still be seen at Exporail, Saint-Constant, Quebec.

Ce pastel est l'un d'une quantité d'illustrations de trains de l'ère de la vapeur, le produit soigné de Robert Krone de Tucker, en Georgie. Son choix de plusieurs trains canadiens pour voyageurs remonte à l'influence qu'a exercé sur lui sa première visite au Canada lorsque son père l'a amené à la recherche d'exploitation de la vapeur, quelques années après que l'utilisation coutumière de celle-ci ait diminué aux États-Unis. Il a choisi de peindre la 5702 du CNR roulant à toute vitesse à travers la gare de Bronte, dans l'ouest de l'Ontario, quelques années après qu'elle a été retirée du service Montréal-Toronto. La voiture-salon d'usage figure à l'arrière du train. Cette locomotive peut encore être examinée à Exporail, à Saint-Constant, Québec.

The seats involved were really quite posh; thickly upholstered, with high back, and in many cases wings. The seats were positioned, one on each side of the aisle, to allow most of them to revolve 360 degrees without bumping the neighbouring passengers. On many cars a small hassock was also provided. The span of years in which they served was from the late 1800's until phase-out in the early 1960's. During that period, such cars favoured smokers; even pipes and cigars were permitted. Although the ventilation system was good, a slightly blue fog often pervaded such cars. This called for convenient and portable ashtrays, usually in the form developed by the Pullman Company; on a stand about two feet tall with a very heavy base to keep them from shifting or tipping due to the train's motion.

Les fauteuils en cause étaient en vérité très haut de gamme : épais rembourrages, hauts dossiers et, dans bien des cas, accoudoirs. Ils étaient disposés sur une rangée unique, de part et d'autre de l'allée centrale, pour permettre à la majorité d'entre eux une rotation complète de 360 degrés sans qu'ils heurtent ceux des passagers avoisinants. Dans plusieurs voitures, un petit repose-pied en faisait aussi partie. La période d'années durant lesquelles ces voitures furent en service s'étend de la fin des années 1800 jusqu'à leur retrait au début des années 1960. Au cours de cette période, ces voitures favorisèrent les fumeurs; même les cigares et les pipes étaient permis. Malgré la bonne ventilation des voitures, une brume légèrement bleutée régnait souvent à l'intérieur de telles voitures. Ceci entraînait la nécessité de cendriers commodes et portables, habituellement du type conçu par la compagnie Pullman, sur supports d'environ soixante centimètres de hauteur avec un pied très lourd pour les empêcher de se déplacer ou de se renverser à cause des mouvements du train.

Here is a 1929 CNR photo of a parlour car (used between Montreal and Toronto) equipped for CNR's pioneering radio reception, hence the earphones, but otherwise typical of cars up to the 1950's. CN 30905, Author's collection

Voici une photo de 1929 d'une voiture-salon du CNR (utilisée entre Montréal et Toronto) équipée pour le service radiophonique que la compagnie a été la première à offrir, ce qui explique les casques d'écoute, mais qui par ailleurs est représentative de ces voitures jusqu'à celles des années 1950. CN 30905, collection de l'auteur





This is the buffet end of a Canadian Pacific buffet-parlour car similar to those used on Pool Train 15 in the mid 1940s. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Limited 6029

Ceci est l'extrémité buffet d'une voiture-buffet-salon du Canadien Pacifique semblable à celles utilisées sur le train en commun numéro 15 au milieu des années 1940. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Canadian Pacific Limited 6029

The Experience

To get into the topic, this article dwells on the parlour car experience aboard CNR's fastest city-to-city train, the International Limited between Montreal and Toronto. But it was also offered on many other trains throughout Canada on both CNR and CPR. For example, upon disembarking in Toronto, a similar CNR fast service was provided to London and Windsor Ontario.

L'ambiance à bord

Pour entrer dans le sujet, cet article traite de l'expérience vécue dans les voitures-salons accouplées au train intercity le plus rapide du CNR, l'International Limited, entre Montréal et Toronto. Mais elle était aussi offerte, à travers le Canada, sur de nombreux autres trains tant du CNR que du CPR. Par exemple, sur le CNR, à la descente du train à Toronto, un service rapide similaire était aussi fourni vers London et Windsor, en Ontario.



Number 15, the International Limited, is seen charging out of CPR's Windsor Station, up a grade to Westmount, then on to Dorval where it crossed over to CNR tracks. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie

Le No 15, l'International Limited, apparaît ici sortant à toute vapeur de la gare Windsor pour affronter la pente vers Westmount, puis continuer vers Dorval où il va passer sur les rails du CNR. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Ritchie

The CNR K-5-a 5700 to 5704 series of five high-wheeled speedsters was especially commissioned in 1930 to power the fastest trains on the Montreal-Toronto line, and incidentally, to make sure the competing CPR trains were no faster. But it wasn't long into their career that two things happened. Due to the Great Depression, the Canadian Government decreed in 1933 that certain competing passenger services would be pooled, with both major railways contributing motive power, rolling stock and right-of-way in more or less equalized proportion. This led to longer trains; and, the second factor, the popularity of the fast services, drew even more passengers. The K-5-a locomotives, in the 5700 series, only capable of pulling eight cars, could no longer maintain the schedule. They were replaced in Montreal-Toronto service by 4-8-2 Mountains and 4-8-4 Northern, both classes able to handle 15 cars. The 5700's were thenceforth confined to second sections, and to the Montreal-London-Windsor service.

Au CNR, les cinq locomotives à haute vitesse avec roues motrices de grand diamètre de la classe K-5-a numérotées de 5700 à 5704 furent spécialement affectées en 1930 pour tracter les trains les plus rapides sur la ligne Montréal-Toronto et incidemment, pour s'assurer que les trains du CPR compétiteur ne soient pas plus rapides. Cependant, deux événements se produisirent tôt dans leur carrière. À cause de la Grande Dépression, le gouvernement canadien décréta, en 1933, que certains services pour passagers se compétitionnant seraient mis en commun, avec les deux chemins de fer majeurs contribuant forces motrices, matériels roulants et droits de passages plus ou moins en portions égales. Ceci mena à des trains plus longs et, dans un deuxième temps, la popularité des services rapides attira encore plus de passagers. Les locomotives de la série 5700 de la classe K-5-a, capables de tracter seulement huit voitures, ne furent plus en mesure de respecter l'horaire. Elles furent remplacées sur le service Montréal-Toronto par des 4-8-2 Mountain et des 4-8-4 Northern, toutes de classes capables



CNR 5701 with afternoon Train 15 bound for Toronto photographed at Montreal West circa 1949. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie

La 5701 du CNR, avec le train No 15 en après-midi, en direction de Toronto, photographiée à la gare Montreal West aux alentours de 1949. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Ritchie



Another day, another Train 15 at Montreal West (in the streetcar era). The 5702 is a prized exhibit at Exporail and looks as good today as it did then. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie

Un autre jour, un autre train No 15, à Montreal West (à l'époque des tramways). La 5702 est une pièce de montre précieuse à Exporail où elle paraît aussi bien de nos jours qu'elle le faisait alors. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Ritchie

When the mandated pool service began, I imagine it was a bit of a shock for employees of both railways to see this premier train made up of a mix of green CNR and maroon CPR cars, when the inter-company rivalry had hitherto been so keen.

The International Limited

Back in the mid-20th century, the stars of the show, trains 15 westbound and its eastbound counterpart, number 6, were late afternoon departures from both Montreal and Toronto. Business travellers could spend most of a business day in the remote city and be back home in time for bed. To meet the 6-hour, 15-minute schedule, including four stops, meant running at 90 - 100 miles per hour (144-160 km/hour), or a bit more, for long stretches.

The ride was remarkably smooth; surprising, given the rail joints every 39-feet, with the joints staggered so that the clicks shifted from side to side. In my opinion, the ride, delivered by superb trackwork, heavyweight cars and six-wheel trucks, was superior to that experienced today. I suppose the extremely long and heavy freight trains that share the line with VIA preclude such a consistently high grade track surface, in spite of welded rail. No doubt, someone with more engineering knowledge than I have, will weigh in on the subject!

The porters deserve a mention. When you travelled first class, and you located your designated car number along the platform, there was your porter standing beside the step stool, ready to greet you and help with hand luggage. His uniform of grey serge was freshly pressed and had buttons well polished. He usually escorted you to your seat. Once the train was loaded and ready to leave he switched his uniform coat for a white



Wikimedia / Wikimedia

linen service jacket. Later, when he brought you your first drink, he placed it on a little shelf by your window. Of course, he was always working for tips at the end of the run, but whether a passenger tipped or not, the service was impeccable. I remember one man telling me that his technique to ensure super service for his wife who was in delicate health, was to give the porter five bucks upon boarding, and ensure him there was another for him at the end if they received the appropriate level of service.

de prendre en charge quinze voitures. Dès lors, les 5700 furent limitées aux deuxièmes sections des trains du service Montréal-Toronto et à celui de Montréal-London-Windsor.

Lorsque le service en commun ordonné débuta, j'imagine que les employés des deux compagnies éprouvèrent un petit choc à la vue de ces trains de prestige composés d'un mélange de voitures vertes du CNR et de voitures marron du CPR, alors que la compétition entre les deux compagnies avait été jusque-là si intense.

L'International Limited

Si l'on retourne au milieu du 20e siècle, les étoiles du spectacle, le train numéro 15 en direction ouest, et son pendant, le numéro 6 en direction est, quittaient tous deux Montréal et Toronto en fin d'après-midi. Les voyageurs de commerce pouvaient passer la majeure partie de la journée à vaguer à leurs affaires dans l'autre ville et être de retour à la maison à temps pour la nuit. Satisfaire à l'horaire de 6 h 15 m comprenant quatre arrêts exigeait de rouler à une vitesse d'entre 144 et 160 km/h, et même un peu plus, sur de longues portions du trajet.

Le roulement était remarquablement doux, surprenant si l'on considère les éclisses de rail espacées de 39 pieds et disposées de façon à ne pas se faire face de sorte que les cliquetis résonnaient en alternance. À mon avis, le roulement fourni par les rails soigneusement posés et les voitures de poids lourd à bogies à six essieux était supérieur en qualité à celui que l'on ressent de nos jours. Je suppose que les trains de marchandises extrêmement longs et lourds qui partagent la voie avec VIA nuisent à l'obtention d'une surface de roulement d'aussi haute qualité bien que les rails soient soudés. Je ne doute pas que quelqu'un ayant plus de connaissances en génie que j'en ai, aura son mot à dire sur le sujet!

Les porteurs méritent une mention. Lorsque vous voyagez en première classe et que vous aviez repéré sur le quai la voiture identifiée sur votre billet, il y avait un porteur près du tabouret d'entrée de celle-ci, prêt à vous saluer et à vous aider avec vos bagages. Son uniforme en serge grise aux boutons soigneusement polis était fraîchement pressé. Il vous accompagnait habituellement jusqu'à votre fauteuil. Une fois le train chargé et prêt à partir, le porteur échangeait son uniforme pour une tenue de service en tissu blanc. Plus tard, lorsqu'il vous apportait votre première consommation, il la plaçait sur une petite tablette près de la fenêtre. Bien sûr, il travaillait toujours pour des pourboires à la fin du voyage, mais qu'un voyageur en donne un ou pas, le service était impeccable. Je me souviens d'un homme qui m'avait dit que sa méthode pour obtenir un service ultra supérieur pour son épouse qui avait une santé délicate, était de donner au porteur un billet de cinq dollars à la montée à bord et



Detail from CPR 'Assignment of Space' internal document dated April 25, 1965. This is the LAST such document issued before the Pool train agreement was terminated at the end of October 1965 with the Fall time change. Stephen Wray collection

Extraits d'un document d'usage interne du CPR pour l'affectation des espaces daté du 25 avril 1965. Celui-ci est le DERNIER document du genre publié avant que l'entente pour les trains en commun soit annulée en octobre 1965, lors du changement d'heure d'automne. Collection de Stephen Wray

I remember the atmosphere aboard those parlour cars as being kind of hushed, with track noise only penetrating as a rather distant rumble. Certainly there was conversation between business travellers, but seldom loud and intrusive.

The CNR parlour cars assigned to the Montreal-Toronto service in the 1950's were in a series named for Canadian lakes, with the following cars showing up regularly: Caribou, Charleston Lake, Lac Etchemin, Lac Flammand, Opinicon Lake, Bigwin, Muskoka, Berg, Des Isles, Des Sables and Wawanash.

Canadian Pacific provided only one parlour car between Montreal and Toronto on Trains 15 and 6. It was a 31-seat car in Series 6764-71. It was always handled on the rear of the train as it was a steel-sheathed wood-sided car.

All of these cars were equipped with ice-activated

l'assurer qu'il y en aurait un autre pour lui à la fin du trajet s'ils recevaient le niveau de service approprié.

Mon souvenir de l'ambiance à bord des voitures-salons en était une de calme, seulement perturbée par le cliquetis plutôt distant des joints de rails. Il y avait certainement de la conversation entre les voyageurs de commerce, mais celle-ci était rarement bruyante et importune.

Les voitures-salons du CNR affectées au service Montréal-Toronto, au cours des années 1950, étaient d'une série à noms de lacs canadiens, avec les suivants apparaissant régulièrement: Caribou, Charleston Lake, Lac Etchemin, Lac Flammand, Opinicon Lake, Bigwin, Muskoka, Berg, Des Isles, Des Sables et Wawanash.

Le Canadien Pacifique ne contribua qu'une seule voiture-salon aux trains Nos 15 et 6 entre Montréal et

air-conditioning, gradually converted in later years to mechanical AC. What a job to supply ice to the railway at many division points, where a crew would trundle their ice-buggy to each car in turn and wrestle huge cakes of ice into the under-floor bins. All part of the labour-intensive process of railroading in those days.

The International Limited operated out of CPR's Windsor Station in Montreal, and after a passenger stop at Montreal West, crossed over to CNR rails at Dorval for the balance of the run to Toronto. The pattern repeated itself in reverse for the eastward journey. In the 1930's Pool era, while the CNR 5700's could still handle the train, the whole train was shuttled back and forth between Windsor Station and CNR facilities at Turcot and Pointe St. Charles. In later years, the CNR locomotives that regularly powered the train, were stabled overnight at CPR's Glen Roundhouse in Westmount, unless there was a requirement for heavy maintenance, in which case they were moved by a circuitous route to CNR's Turcot Roundhouse, their customary home (See Canadian Rail No.599, November - December 2020 pages 368 - 383). The passenger cars were usually serviced at CPR's Glen Yard in Westmount.

At Brockville, 127 miles (204 km) west of Montreal, Trains 15 and 6 lifted and set off parlour cars from and to Ottawa which travelled between Ottawa and Brockville in Trains 559 and 560. Four CPR parlour cars travelled between Ottawa and Toronto on these trains. Two were steel-sheathed in the Series 6664 to 72 (buffet parlour) and two were straight parlour in the Series 6764 to 71.

Toronto. C'était une voiture à 32 fauteuils de la série 6764 à 6771. Elle était toujours accouplée à l'arrière du train parce qu'elle était construite de bois recouvert d'acier.

Toutes ces voitures étaient équipées de systèmes de conditionnement d'air utilisant la glace: ces systèmes furent graduellement convertis des années plus tard en des systèmes mécaniques de climatisation. Quel gros travail c'était pour les chemins de fer de faire le ravitaillement en glace à plusieurs points de division! Les équipes d'employés devaient pousser leurs charrettes de glace à chaque voiture à tour de rôle et introduire à force de bras les lourds blocs de glace dans leurs réceptacles sous les planchers de celles-ci. Tout cela faisait partie du fonctionnement nécessitant beaucoup de main-d'œuvre des chemins de fer à cette époque.

L'exploitation de l'International Limited se faisait à partir de la gare Windsor du CPR à Montréal; après un arrêt pour prendre des passagers à la gare Montreal West, il passait sur les voies du CNR à Dorval pour le reste du trajet jusqu'à Toronto. La procédure était inversée lors du trajet vers l'est. À l'époque des trains en commun des années 1930, alors que les locomotives du CNR de la série 5700 pouvaient encore tracter le convoi, le train entier faisait la navette entre la gare Windsor et les installations du CNR à Turcot et à Pointe-Saint-Charles. Au cours des années qui suivirent, les locomotives du CNR qui avaient régulièrement la charge du train étaient remisées dans la rotonde Glen du CPR, à Westmount, sauf s'il y avait un besoin d'entretien majeur; dans ce cas, elles étaient



Train 15 West continued into the diesel era - here the International Limited is photographed at Baie D'Urfe on Montreal's Lakeshore on New Year's Day 1966. CN's black and white livery has been introduced, some 'green and gold of yesteryear' cars remain to be painted. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie 5555

Le Train 15 Ouest fut conservé à l'ère des diesels – on voit ici l'International Limited photographié, le jour de l'An 1966, à Baie-d'Urfé, sur le chemin Lakeshore sur l'île de Montréal. La livrée noire et blanche du CN a été adoptée et quelques voitures « d'hier » vertes, noires et or restent à être repeintes. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Ritchie

Dinner in the Diner, Could anything be finer?



Typical mid 1940s dining car on the Canadian Pacific Railway. CRHA/ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Limited a205

Voiture-restaurant typique du milieu des années 1940 du chemin de fer Canadien Pacifique. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Canadian Pacific Limited a205

Dinner in the Diner, could anything be finer?

About 45 minutes into the run, a waiter came through each parlour car announcing, “First call to dinner. Dining Car forward”. It could be a walk through three or more cars to reach the diner, and then you might have to wait a bit for a table to open up, but it was worth the wait. The car was placed at the junction between parlour cars and coaches, so that it could serve both classes, but announcements were made to the first class passengers first, giving them a bit of a priority for seating. The black-uniformed steward escorted you to your seat at a table for two on one side of the aisle, or for four across the way, for a total of 36 patrons at a time. Then he placed a menu, order chit and pencil in front of you. All orders had to be hand written by the customer. The form came in three parts; one for the steward for record-keeping, one for the chef, and

conduites par un trajet fort indirect vers la rotonde Turcot de la compagnie, où elles étaient habituellement réparées (référez aux pages 368 à 383 du numéro 599, novembre-décembre 2020, de Rail canadien). Les voitures pour voyageurs étaient habituellement entretenues à la cour Glen du CPR, à Westmount.

À Brockville, située à 204 km à l’ouest de Montréal, on ajoutait au train No 15 (ou détachait du train No 6) des voitures-salons en provenance (ou à destination) d’Ottawa qui avaient été accouplées aux trains Nos 559 et 560 entre Ottawa et Brockville. Quatre voitures-salons du CPR roulaient entre Ottawa et Toronto sur ces trains. Deux étaient des voitures-buffets-salons à recouvrement d’acier de la série 6664-6672 et les deux autres, des voitures-salons standard de la série 6764 à 6771.

one left for settlement of the bill later. The white-aproned waiter soon scanned the order, answered any menu questions and delivered the form to the kitchen. The menus were frequently updated and rotated from one trip to the next so that repeat customers were rarely offered the same choice twice in a row.

Most of the food was prepared aboard, with kitchen staff arriving early to get the soup on, prepare side salads, put the meat in the oven and otherwise get a head start on the service, which would be very intense for a time. Impressive the way 100 or more meals could be turned out of a 6 x 20 (3 X 6 metres) foot kitchen and pantry within a couple of hours, while rolling at 100 miles per hour.

No wonder the railway never made a dime on dining car business. The restaurant cost \$275,000 new (in 1950 dollars), was usually used for one meal a day in a small dining room, with a staff of eight, all paid a full day's wages. Full dining car service is rather scarce on VIA these days. All business class intercity passengers are served airline-style meals at their seats.

Quoi de mieux qu'un repas dans la voiture-restaurant?

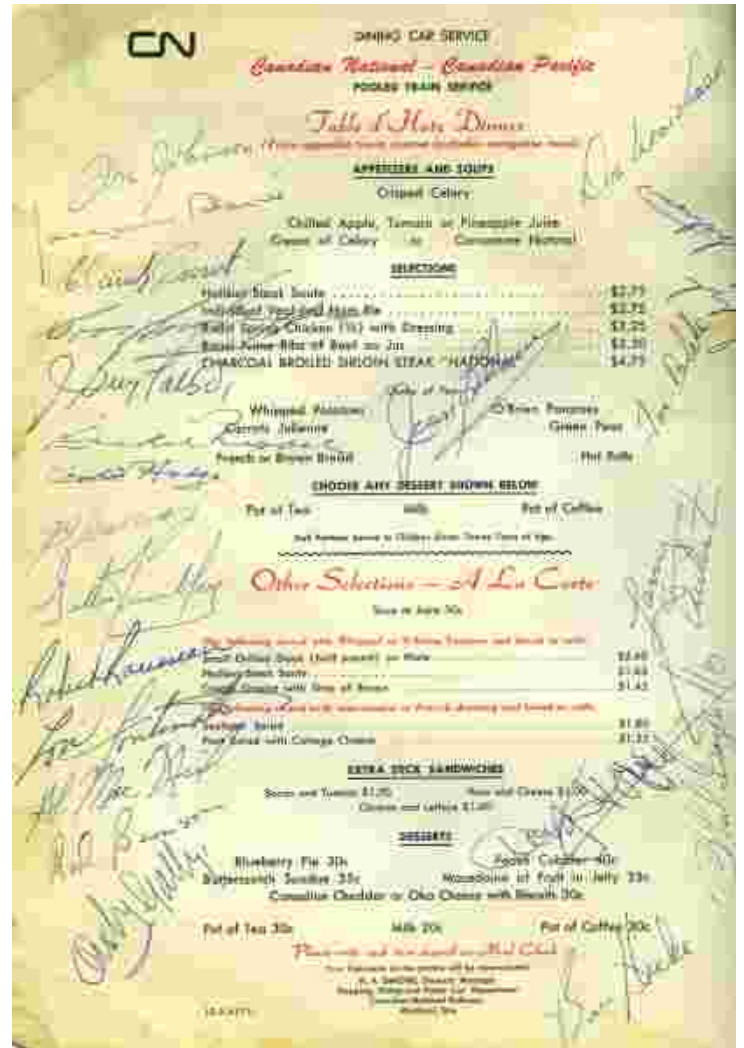
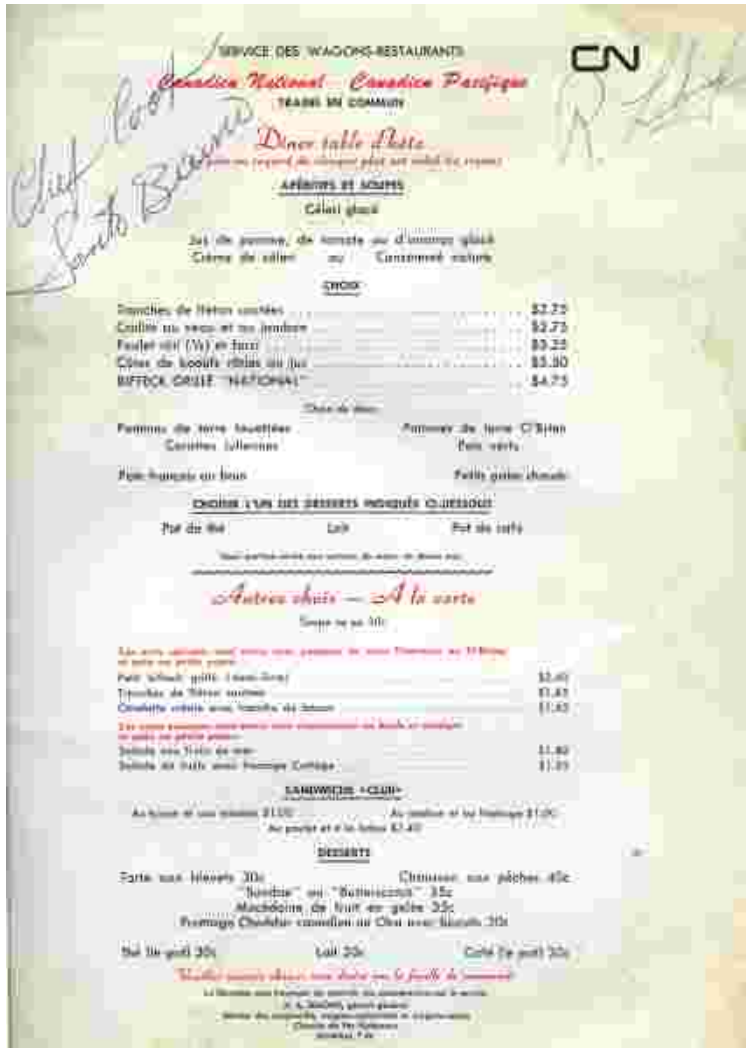
Environ quarante-cinq minutes après le début du trajet, un porteur traversait chaque voiture-salon en déclarant « Premier appel pour le souper. Voiture-restaurant à l'avant ». Cela pouvait être une marche à travers trois voitures ou plus pour parvenir à cette dernière et vous pouviez par la suite attendre un peu pour qu'une table soit libérée, mais cela en valait la peine. La voiture-restaurant était accouplée entre les voitures-salons et les voitures-coachs de façon à servir aux deux classes de voyageurs, mais les appels pour le repas étaient faits d'abord aux passagers de première classe, leur donnant ainsi une légère avance pour y prendre place. Le steward en uniforme noir vous escortait jusqu'à votre siège à une table pour deux d'un côté de l'allée, ou à une table pour quatre du côté opposé de celle-ci, pour un total de 36 voyageurs à la fois. Il plaçait alors un menu, un billet de commande et un crayon devant vous. Toutes les commandes devaient être écrites à la main par le voyageur. Le formulaire comprenait trois parties, une pour le steward pour être conservée, une pour le chef cuisinier et une pour le règlement éventuel du coût à la fin du repas. Un serveur avec tablier blanc examinait la commande peu de temps après, répondait à toute question sur le menu et livrait la commande à la cuisine. Les menus étaient changés fréquemment et alternés entre les trajets de sorte que les passagers faisant souvent le déplacement se voyaient rarement offrir le même menu deux fois de suite.

La majeure partie des aliments étaient préparés à bord, le personnel de la cuisine arrivant tôt pour mettre la soupe au réchaud, préparer les côtés de salades, mettre les repas au four et, de façon générale, prendre de l'avance sur le service qui allait très affairé pour un bout de temps. Impressionnante la manière avec laquelle, en quelques heures, une centaine de repas ou plus pouvait sortir d'une cuisine et comptoir de 3 mètres par 6 tout en circulant à 160 km/h.

Il n'est pas surprenant que la compagnie n'ait jamais fait dix cents de profit par l'exploitation de voitures-restaurants. Une telle voiture neuve coûtait 275 000 \$ (en dollars 1950), était habituellement utilisée pour un repas par jour servi dans une petite salle à manger par une équipe de huit personnes, toutes payées le plein salaire d'une journée. Le service de repas complet est très rare de nos jours sur VIA. Tous les passagers interurbains en classe affaires reçoivent des repas du style ligne aérienne servis à leurs sièges.

Dans leur temps, ces repas étaient d'une qualité équivalente à ceux servis dans les restaurants





A special dining car menu from Pool Train service: Back in the day when the National Hockey League's (NHL) six teams travelled by train, the Montreal Canadiens team members all autographed this menu on a Pool Train from Toronto to Montreal. The occasion was the last run before retirement of chef Santo Bruno who had been on that run for many years. Maurice Richard had already retired but many of our readers will recognize some familiar players names including Jean Beliveau. Chef Bruno was a relative by marriage of your Co-Editor and this menu remains with his family.

Un menu spécial datant du service des trains en commun. Au cours de la période durant laquelle les six équipes de la Ligne nationale de hockey (LNH) voyageaient par train, les membres présents de l'équipe des Canadiens de Montréal autographièrent ce menu d'un train en commun de Toronto vers Montréal. L'occasion était le dernier trajet effectué par le chef cuisinier Santo Bruno avant sa prise de retraite suite à de nombreuses années sur ce convoi. Maurice Richard avait déjà pris sa retraite, mais plusieurs de nos lecteurs reconnaîtront les noms familiers de bien des joueurs, dont Jean Béliveau. Le chef Bruno était parent par mariage de votre coéditeuse et ce menu est parmi les possessions de sa famille.

Dinner back in the day matched the standard of a first rate restaurant, with appropriate table setting including linens, silverware, crested china, carnation in a bud vase by the window, and ice tinkling in the water glass. But there were two additional fine features of dining car dining. The first was the opportunity to make new acquaintances and discuss the weather, politics, events of the day, and sometimes, families. The second was that the world was sliding by the window as you ate. How can you beat all that?

de grande classe, sur des tables mises de façon appropriée avec nappes de linge fin, accessoires en argent, vaisselle en porcelaine au logo de la compagnie, œillet dans un vase à bourgeons près de la fenêtre et glace tintant dans les verres d'eau. Mais le service de repas dans la voiture-restaurant comportait deux belles caractéristiques supplémentaires. La première était l'opportunité de faire de nouvelles connaissances et de discuter de la température, de la politique, des événements du jour et même, parfois, des familles. La seconde était que le monde défilait à la fenêtre alors que vous mangiez. Comment pouvez-vous battre tout cela?

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

November - December / *Novembre - Décembre*

Photos by Stan J. Smail except as noted /
photos de Stan J. Smail sauf mention contraire

Winchester Ways – CPR Beginnings on the Double Track Road
Les façons de faire sur la Winchester – Les débuts du CPR sur la Route à voie double

French Version / *Version française* : Gilles Lazure

This Photo Gallery is dedicated to John Dermot Kenny, L Bruce Chapman and to the memory of the late Larry Finner.

Introduction

In 1974, your Photo Gallery editor was appointed to the position of relief train dispatcher on the CPR Smiths Falls Division located at Smiths Falls, Ontario. I had previously worked as a spare operator at stations on the Winchester Subdivision, 'The double track road' as some called it, between Montreal West, Quebec and Smiths Falls, Ontario. However, to step up to the duties of train dispatcher required a leap of faith. "Train dispatching is not for everybody, but with time, I think you'll do." So said my mentor Larry Finner, senior train dispatcher on the CPR Smiths Falls Division. The first few years were a real challenge, but with great mentors and coaching from operators in the field, I came to love the job and would finish my company service with over forty years as a train dispatcher / rail traffic controller.

Another CPR Winchester Subdivision veteran and one of the many Canadian Railway Museum volunteers that chose railroading as a career was my godson's father, John Dermot Kenny. John ended his CPR service as the senior locomotive engineer in Smiths Falls in a career that spanned some forty years.

The Canadian Pacific Winchester Subdivision began as the Ontario and Quebec Railway Company leased in perpetuity to the CPR in 1884. It opened for traffic between Ballantyne, Quebec and Smiths Falls, Ontario in 1887 as a single track railway. Double track was in service by 1899 between Ballantyne and Sainte Anne de Bellevue. In 1908, double track was in service from Sainte Anne de Bellevue to Smiths Falls.

Double track railroading and the train dispatching of it had its own challenges unlike the management of a single track railway. However, with operators at key crossover locations, the railway could be kept quite fluid. Indeed, many CPR Smiths Falls railroaders spent their entire careers on the Winchester Subdivision and became known as 'double track guys' while those

Cette galerie de photos est dédiée à John Dermot Kenny, L. Bruce Chapman et à la mémoire du regretté Larry Finner.

Introduction

En 1974, votre éditeur des Photos de Stan fut nommé au poste de répartiteur de train de relève aux bureaux de la division Smiths Falls du CPR localisés à Smiths Falls, Ontario. J'avais précédemment travaillé comme contrôleur de relève à des gares sur la subdivision Winchester, « The Double Track Road » (La Route à voie double) comme certains l'appelaient, entre les gares Montreal West, Québec, et Smiths Falls, Ontario. Cependant, assumer les responsabilités de répartiteur de trains demandait un acte de foi. « La répartition des trains n'est pas pour tout le monde, mais avec le temps, je pense que tu t'y feras » de dire Larry Finner, le répartiteur senior de la division et mon mentor en la matière. Les premières années furent un véritable défi, mais grâce à d'excellents mentors et à l'entraînement par des contrôleurs en poste, je finis par aimer ce travail et je terminai ma carrière avec la compagnie avec plus de quarante années de service en tant que répartiteur de train ou contrôleur de trafic ferroviaire.

Un autre vétéran de la sub Winchester du CPR et l'un des nombreux bénévoles au Musée ferroviaire canadien qui choisirent les chemins de fer comme carrière fut le père de mon filleul, John Dermot Kenny. John termina ses services au CPR en tant que mécanicien de locomotive senior à Smiths Falls, suite à une carrière qui s'est échelonnée sur quelque quarante ans.

La subdivision Winchester du Canadien Pacifique est née lors de la location à perpétuité de l'Ontario and Quebec Railway Company par le CPR en 1884. Une voie simple, elle ouvrit à la circulation entre Ballantyne, Québec, et Smiths Falls, Ontario, en 1887. Dès 1899, la voie double était en service entre Ballantyne et Sainte-Anne-de-Bellevue et, en 1908, elle s'étendait de Sainte-Anne-de-Bellevue jusqu'à Smiths Falls.

L'exploitation des trains sur une voie double et leur répartition sur celle-ci présentaient des défis différents

'rails' working the single track territory such as the Chalk River Subdivision between Smiths Falls and Chalk River, Ontario were sometimes referred to as 'Frostbacks'. Why, I do not recall!

The early nineteen - seventies were a rail enthusiast's delight on the CPR Winchester Subdivision . MLW - Alco diesels were the norm as motive power often with FA's leading on many a freight train. 'Big Alco's' in the 4500 and 4700 series became typical on symbol trains often assisted by older MLW's such as RS-10's, RS-3's, FA's and FB's.

de ceux d'une voie simple. La fluidité des opérations pouvait cependant être assurée avec l'emploi de contrôleurs aux points de passage d'une voie à l'autre. De fait, plusieurs cheminots de Smiths Falls passèrent toute leur carrière sur la sub Winchester du CPR et devinrent connus comme les « Double Track Guys » (les Gars de la voie double), tandis que les cheminots travaillant en territoire de voie simple, tel que la subdivision Chalk River, entre Smiths Falls et Chalk River, Ontario, furent parfois désignés comme étant des « Frostbacks » (des Dos givrés). Pourquoi? Je l'ignore totalement!

Le début des années 1970 sur la sub Winchester fut un véritable régal pour les passionnés de chemin de fer. Les diesels ALCO-MLW furent la norme en tant que force motrice avec des modèles FA souvent en tête des trains de marchandises. Les grosses ALCO des séries 4500 et 4700 devinrent l'emblème des convois les plus importants avec souvent l'appui d'unités ALCO plus vieilles telles que les RS-10, RS-3, FA et FB.

'Big Eight-Wheeler Dreams!' Stan J Smaill 'in the seat' and John D Kenny in the gangway of restored CNR U-1-f 4-8-2 6060 live their dreams for a day as the guests of CNR Master Mechanic Bob Jack at Belleville, Ontario in June 1978. Both Smaill and Kenny would have long careers on the CPR Smiths Falls Division and elsewhere.

« Rêves d'une grosse huit roues motrices! » En juin 1978, John D. Kenny, dans la porte du vestibule de la cabine de conduite, et Stan J. Smaill, sur le siège du mécanicien de la 6060, une 4-8-2 classe U-1-f restaurée du CNR, vivent leur rêve durant une journée en tant qu'invités de Bob Jack, le maître-mécanicien de l'atelier de Belleville, Ontario, de la compagnie. Tous les deux auront par la suite de longues carrières à la division Smiths Falls du CPR et en d'autres endroits.



Travel back some fifty years with me and J D 'John Boy' Kenny as we relive our early days on the 'Double Track Road', the storied CPR Winchester Subdivision.

"Highball Lads, We're goin - SJS is letting us run ahead of the local!"

Retournez quelque cinquante ans en arrière, avec J.D. « John Boy » Kenny et moi, alors que nous revivons nos premiers jours sur « The double track road », la fameuse subdivision Winchester à voie double du CPR.

« Les gars, nous partons à pleine vapeur - SJS nous laisse rouler en avant du local! »

4

TIME TABLE No. 45, APRIL 27th, 1975

SMITHS FALLS DIVISION

Table listing subdivisions (or spurs) and their mileages. Columns include Subdivision (or Spur), Page, Mileage, and Total. Total is 747.2.

H. G. MCGINN, Superintendent, Smiths Falls.
W. H. SMALE, Assistant Superintendent, Smiths Falls.
G. H. EMERY, Assistant Superintendent, Smiths Falls.
H. EATON, Assistant Superintendent, Ottawa.

Dispatching Office, Smiths Falls, Telegraph Call - O.
Telephone Number, Area Code 613, Phone 283-2428.

O. B. LAUBER, Chief Train Dispatcher.
J. E. DUPUIS, T. B. MCGLENAGHAN, Night Chief Train Dispatchers.

L. FINNER, G. M. BUDER, J. J. GALVIN, G. BELLEFUILLE, H. R. McRAE, S. R. THIBAUT, K. P. O'DONOHUE, S. J. SMALL, G. E. GILES, Train Dispatchers.

6

TIME TABLE No. 45, APRIL 27th, 1975

Main time table for Winchester Subdivision. Columns include Westward Trains (Fourth Class 84, 82), Stations (VAUDREUIL, ST. LÉON, etc.), and Eastward Trains (Third Class 81, 88). Includes mileages, times, and days of operation.



Sweet light on a July 1971 evening highlights the passage of Extra 4249 West, 905's freight crossing the Ottawa River bridge at mileage 16 of the CPR Winchester Subdivision. Construction of the second bridge spans at Ste. Anne de Bellevue in 1908 gave the CPR a double track line of railway all the way from Montreal West to Smiths Falls and beyond to Glen Tay.

La douce lumière d'un soir de juillet 1971 éclaire le passage de l'Extra 4249 Ouest, le train de marchandises No 905 traversant la rivière des Outaouais à la borne milliaire (BM) 16 de la subdivision Winchester du CPR. En 1908, la construction d'un deuxième pont à Sainte-Anne-de-Bellevue procura au CPR un chemin de fer à voie double sur toute la distance de Montréal-Ouest à Smiths Falls, et plus loin jusqu'à Glen Tay.

Local freight service on the CPR Winchester Subdivision by the nineteen-seventies, was performed by trains such as the 'Cornwall Swing' seen here in December 1969 at Vaudreuil, Quebec. The 'A' unit in the foreground is CPR FP-7 4073, power for one of the Lakeshore commuter trains parked in the layup yard at Vaudreuil, RS-18's such as 8771 were preferred power by enginemen on the Cornwall job.

Au cours des années 1990, le service local de marchandises sur la sub Winchester était assuré par des trains tels que celui surnommé le « Cornwall Swing » vu ici à Vaudreuil, Québec, en décembre 1969. L'unité A, à l'avant-plan, est la 4073, un modèle FP7 du CPR et la force motrice de l'un des trains de banlieue du service Lakeshore stationnés dans la cour à cet endroit; les modèles RS-18, tels que la 8771, étaient les préférés des mécaniciens de la sub Cornwall.





In the above shot, CP Extra 5533 West has just about crested the grade at St. Lazare. The other substantial climb westbound on the Winchester Subdivision was between Mountain, mileage 95.9 and Bedell, mileage 103.2.

One of the legends of 'The Winchester' was Gilles Chevrier, 'Chef de la gare de St. Lazare.' Gilles, a long time CPR employee and CRHA member, lived in the station at St. Lazare, mileage 23.7 on the Winchester Subdivision at the top of the first of two ruling grades westbound between Montreal West and Smiths Falls. In the photo below, Gilles eyes photographer Smaill with trepidation while waiting to board the westbound 'Cornwall Swing' on a sunny Sunday afternoon in March 1975.

Sur la photo du haut, l'Extra 5533 du CPR vient tout juste de surmonter la pente à Saint-Lazare. L'autre pente majeure en direction ouest sur la subdivision Winchester se trouvait entre Mountain, au point milliaire 95.9, et Bedell, au point milliaire 103.2.

Un des employés les mieux connus à travers la « Winchester » était Gilles Chevrier, chef de la gare Saint-Lazare. Gilles, un employé de longue date du CPR et un membre de l'ACHF, habitait dans cette gare, au point milliaire 23.7 de la subdivision au sommet de l'une des deux « ruling grades » (NdT : pentes dont le gradient servait à déterminer la capacité de traction requise des locomotives sur la section de rails impliqués) de la subdivision en direction ouest entre Montréal et Smiths Falls. Sur la photo du bas, Gilles regarde le photographe Smaill alors qu'il attend anxieusement de monter à bord du « Cornwall Swing » en direction ouest en ce dimanche après-midi ensoleillé de mars 1975.



CPR M-636 4738 leads a thundering herd of MLW power on 903's freight westbound at St. Lazare, Quebec in July 1971. Evident in the photo is the 36 car eastward siding and back track.

En juillet 1971, la M-636 4738 du CPR est à la tête d'un accouplement bruyant de locomotives MLW tractant le convoi de marchandises No 903 en direction ouest à Saint-Lazare, Québec. La voie d'évitement en direction est d'une capacité de 36 wagons et une voie abandonnée sont en évidence sur la photo.

CP Extra 8439 East is dropping down St. Lazare hill with 906's freight in August 1974. A close look reveals that 906 is running 'wrong main', or against the current of traffic. The reason for this is apparent in the next photo.

En août 1974, l'Extra 8439 Est du CPR descend la pente de Saint-Lazare avec le train de marchandises No 906. Un examen attentif révèle que le train est sur « la mauvaise voie » ou à contresens de la circulation. La raison de ceci est donnée sous la photo suivante.





CP Extra 8715 East is the Speno rail grinding train descending St. Lazare hill with the current of traffic moments after the previous photo. During the train order era, the double track Winchester Subdivision had a current of traffic westward or unofficially 'upstream' and eastward or unofficially 'downstream'. To run against the current of traffic required a form 'R' train order. Extra 8715 East has CLC-FM H-16-44 roadswitcher 8715, one of two such roadswitchers equipped with hump control, necessary to maintain constant low speed for the rail grinding procedure.

L'Extra 8715 Est est le train de rectification de rail Speno descendant la pente de Saint-Lazare dans le sens de la circulation quelques moments après celui de la photo précédente. Au cours de la période des ordres de marche de trains, la sub Winchester à voie double avait un sens de circulation vers l'ouest, désigné de façon non officielle « en aval » et un vers l'est, désigné de manière non moins officielle « en amont ». Rouler à contresens du trafic requérait un formulaire « R » d'ordre de marche. L'Extra 8715 Est a, en tête, la locomotive « route et manœuvre » 8715 de modèle H-16-44 et de fabrication CLC-FM, l'une des deux seules munies d'équipement de contrôle pour triage à bosse requis pour maintenir la basse vitesse constante nécessaire pour le processus de meulage des rails.

Storming away from a standing train inspection at St. Clet, mileage 29.7 of the Winchester Subdivision is Extra 4050 West operating as Train 903. Fireman Albert Baker eyes the young Smaill and his camera with curiosity on a beautiful September 1970 afternoon.

Accélérant fortement suite à une inspection de train stationnaire à Saint-Clet, point milliaire 29.7 de la sub Winchester, l'Extra 4050 Ouest roule en tant que train No 903. Le serre-freins Albert Baker regarde le jeune Smaill et son appareil photo en ce bel après-midi de septembre 1970.





Dalhousie Mills is the westernmost station in the province of Quebec on the CPR Winchester Subdivision. In June 2004, two steam era relics are in view at Dalhousie Mills, restored CPR H1b 4-6-4 No 2816 and the stone based water tower. The water tower survived as a supplementary water supply for the village and has been restored as the centrepiece of a lovely local park. Ken Goslett

Dalhousie Mills est la gare la plus à l'ouest sur la sub Winchester dans la province de Québec. En juin 2004, deux vestiges de l'ère de la vapeur sont en vue à cet endroit, la 2816, une 4-6-4 classe H1b restaurée, et un château d'eau sur fondation de pierre. Le château d'eau continue de servir comme appoint au système de fourniture en eau du village et il a été restauré pour devenir la pièce centrale d'un joli parc local. Ken Goslett

The omnipresent water tower looms above CP Extra 4706 west, 921's freight at Dalhousie Mills, Quebec in August of 1990. The Quebec - Ontario border is about a half mile west of where this photo was taken. Ken Goslett

En août 1990, le château d'eau que l'on voit de partout à Dalhousie Mills domine l'Extra 4706 Ouest du CPR, le train de marchandises No 921. La frontière entre le Québec et l'Ontario est à trois quarts de kilomètre à l'ouest de l'endroit de la prise de la photo. Ken Goslett





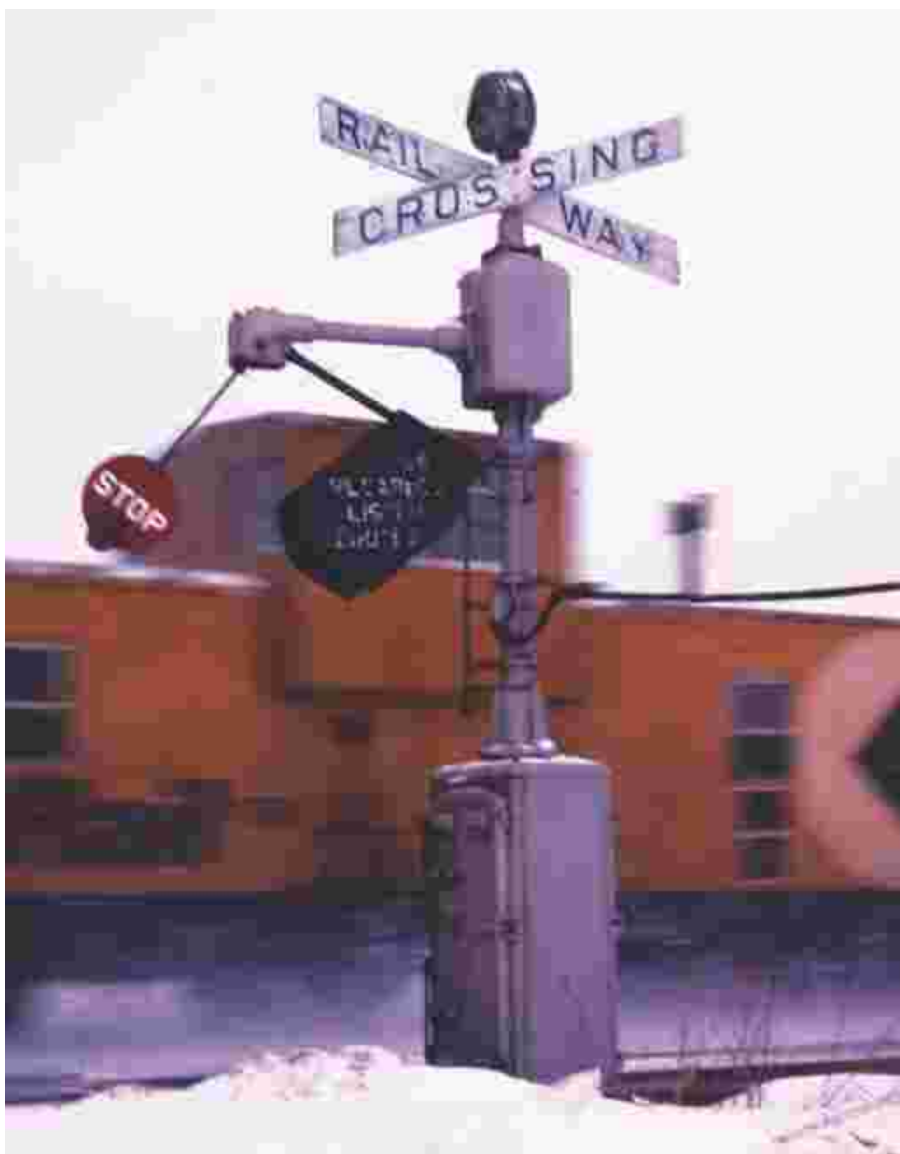
It is March 1982 and veteran Winchester hogger John Dermot Kenny has the westbound 'Cornwall Swing' well in hand as he approaches mileage 3 of the CPR Cornwall Subdivision. Kenny was the regular engineman on 'The Wall' for many years. The roadswitcher unit on the Cornwall Swing always ran backwards going west to facilitate switching en route and because there were no facilities to turn engines at Cornwall by the nineteen-sixties.

Nous sommes en mars 1982 et John Dermot Kenny, un mécanicien de longue date sur la sub Winchester, a le plein contrôle du « Cornwall Swing » alors qu'il approche la BM 3 de la sub Cornwall du CPR. Durant nombre d'années, Kenny fut régulièrement un mécanicien sur cette subdivision surnommée « The Wall ». La locomotive « route et manœuvre » sur ce train roulait toujours à reculons en direction ouest pour faciliter les manœuvres de prise et de dépôt de wagons le long du trajet et parce qu'il n'y avait pas d'installations de changement de direction pour les locomotives à Cornwall une fois les années 1990 entamées.

Apple Hill, at mileage 58 of the Winchester Subdivision, hosts the passage of Extra 4085 East, 906's freight in June 1974. The station building has survived as of the date of this photo as a residence for a CPR sectionman and his family. Station buildings with dwellings such as the one at Apple Hill were one of two types particular to the CPR Winchester Subdivision.

En juin 1974, Apple Hill, à la BM 58 de la sub Winchester, est témoin du passage de l'Extra 4085 Est, le convoi de marchandises No 906. Le bâtiment de la gare existe encore au moment de la photo en tant que résidence d'un cantonnier et de sa famille. Les bâtiments de gare tel que celui d'Apple Hill étaient de l'un de deux types spécifiques à cette subdivision du CPR.





Dueling banjos at Green Valley! On the same March day as the previous image of the Cornwall Swing was made, Smaill and the late Dick Harris were on a mission to photograph the last pair of 'banjo' crossing protection signals at mileage 47.12 of the CPR Winchester Subdivision. In the first shot, 903's freight passes the twin banjo signals in full swing.

In the second image, 903's run-through van passes the south banjo signal. Within the year, the banjo signals will be replaced by a flasher / gates combination crossing protection. Exporail has an operating banjo signal of CN heritage.

Duel de signaux « banjo » à Green Valley! Au cours de la même journée de mars 1982 durant laquelle la photo publiée plus haut du « Cornwall Swing » fut prise, le regretté Dick Harris et Smaill faisaient une excursion pour photographier la dernière paire de signaux « banjo » de protection de passage à niveau au point milliaire 47.12 de la subdivision Winchester du CPR. Sur cette première photo, la paire est en pleine action.

Sur la deuxième photo, le fourgon de queue faisant tout le trajet passe devant le signal « banjo » sud. Au cours de la même année 1982, les signaux « banjo » seront remplacés par une protection de passage à niveaux faite de barrières amovibles et de signaux lumineux clignotants. Exporail possède un signal « banjo » opérationnel hérité du CN.



The track patrolman's motor car is in the clear as Extra 4738 West highballs through Monkland, Ontario in August 1988. At one time, Monkland was the site of an intermediate coal chute and a stone based water tank like the one still standing at Dalhousie Mills, Quebec.

La draisine du surveillant de la voie est hors de nuire alors que l'Extra 4738 Ouest roule à pleine vitesse à travers Monkland, Ontario, en août 1988. À un moment donné, Monkland était le site d'une tour intermédiaire de ravitaillement en charbon et d'un château d'eau sur fondation de pierre semblable à celui se dressant encore à Dalhousie Mills.

The haunted house at Goldfield! Restored CPR H1b 4-6-4 2816 is westbound for Smiths Falls at the old milk station / flag stop at Goldfield, Ontario in June 2004. Smaill did not make this photo as he was in the fireman's seat of the 2816! Senior Winchester Subdivision engineman John D Kenny was the engineer of record when Hudson 2816 ran east to Montreal in May 2004. Ken Goslett

La maison « hantée » à Goldfield, Ontario! La 2816, une 4-6-4 classe H1b restaurée du CPR, est en direction ouest vers Smiths Falls à l'ancienne gare à lait / arrêt sur drapeau de cette ville en juin 2004. Smaill ne prit pas cette photo parce qu'il occupait le siège de chauffeur de la 2816! John D. Kenny, un mécanicien senior de la subdivision Winchester, était le mécanicien affecté à la commande lorsque la Hudson roula vers l'est et Montréal en mai 2004. Ken Goslett





West of Goldfield is Chesterville, Ontario, mileage 82 of the CPR Winchester Subdivision. Chesterville was the site of the Nestle's Chocolate plant, a CPR customer and by 1974, the only regular open train order office between Vaudreuil and Smiths Falls. In November 1971, Extra 4082 West encounters a yellow board at 'CH'.

Chesterville est à l'ouest de Goldfield, à la BM 82 de la subdivision Winchester du CPR. La ville était le site de l'usine de chocolat Nestlé, un client du CPR, et celui du seul bureau d'ordre de marche de trains ouvert de façon régulière entre Vaudreuil et Smiths Falls. En novembre 1971, l'Extra 4082 Ouest reçoit un signal de marche jaune à « CH ».

Black smoke billows as CP Extra 5535 West passes the old interlocking tower at Bedell, Ontario in August 1974. A blown turbocharger on the MLW M-636 trailing SD40 5535 is the likely cause of the volcanic eruption that blackens the sky at Bedell.

Des nuages de fumée noire s'échappent d'un diesel alors que l'Extra 5535 Ouest passe devant l'ancienne tour d'enclenchement à Bedell, Ontario, en août 1974. Un turbocompresseur en panne sur la MLW M-636 à l'arrière de la SD40 5535 de tête est probablement la cause de cette éruption « volcanique » qui noircit le ciel à Bedell.





Inside Bedell tower. A young Smaill replicates the pose struck by Canadian music legend Gordon Lightfoot on the cover of his first record album. Bedell was the junction of the CPR Winchester and Prescott Subdivisions and once featured a mechanical interlocking which was taken out of service circa 1967. Temporary operators were housed in Bedell tower thereafter whenever trains had to cross over to run against the current of traffic. This was done so as to avoid track work projects that took adjacent main tracks out of service. Smaill and ex Exporail volunteer Dana C Andrews were temporary operators in this service at Bedell back in 1974. Dana C Andrews

Intérieur de la tour Bedell. Un jeune Smaill imite la pose prise par Gordon Lightfoot, un pilier légendaire de la musique au Canada, sur la couverture de son premier album. Bedell était à la jonction des subdivisions Winchester et Prescott du CPR et s'est déjà enorgueilli d'un entrebarrage mécanique qui fut mis hors de service autour de 1967. Par la suite, les contrôleurs de réserve furent logés à la tour Bedell toutes les fois que les trains devaient changer de voie et rouler à contresens du trafic. Ceci était fait pour contourner des travaux sur la voie principale habituelle lorsqu'elle devait être mise hors de service. Dana C. Andrews, un ex-bénévole à l'ACHF, et Smaill furent du nombre des contrôleurs affectés à ce service à Bedell, en 1974.

Extra 4216 West is 903's freight westbound at Merrickville, Ontario in September 1971. Off duty 'Winchester' fireman Ken 'Tom Swift' McNeely eyes 903's passage with three C-424's still resplendent in the CPR maroon and grey paint scheme.

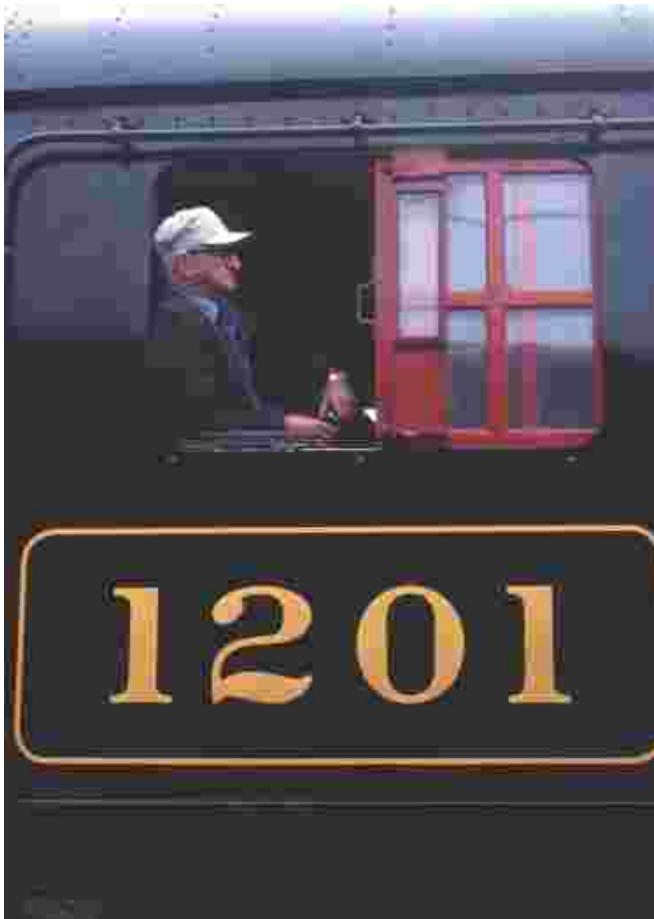
Photographié à Merrickville, Ontario, en septembre 1971, l'Extra 4216 Ouest constitue le train de marchandises No 903 en direction ouest. Le serre-freins Ken « Tom Swift » McNeely, qui n'est pas en service, observe le passage du No 903 avec ses trois locomotives C-424 encore resplendissantes dans leur livrée rouge foncé et gris au lettrage cursif.





CPR steam returns to Smiths Falls! In the spring of 1978, CPR H1e 4-6-4 2860 journeyed from Vancouver to Quebec City and return with a special train promoting British Columbia tourism. Royal Hudson 2860 was the primary motive power on main line segments of the trip assisted by two CPR GM B units. Posing with their charge at Smiths Falls, veteran CPR steam era enginemen Harold Halpenny and Harold Smith have just piloted Passenger Extra 2860 West over the Winchester Subdivision from Montreal to Smiths Falls in the spring of 1978.

La vapeur revient à Smiths Falls! Au printemps de 1978, la 2860, une 4-6-4 classe H1e du CPR, fit un aller-retour entre Vancouver et la ville de Québec pour promouvoir le tourisme en Colombie-Britannique. La Royal Hudson était la force motrice principale sur les portions de voie principale du voyage avec l'assistance de deux unités diesel B de fabrication General Motors. À Smiths Falls, posant devant la locomotive dont ils étaient responsables, Harold Halpenny et Harold Smith, des vétérans de l'ère de la vapeur du CPR, viennent tout juste de conduire l'Extra 2860 Ouest pour voyageurs à travers la subdivision Winchester de Montréal à Smiths Falls à ce moment de l'année 1978.



The man and his machine. Striking a classic pose, CPR 'North End' Smiths Falls Division engineer Joe Delaney reflects on a career which began firing engines like restored CPR G5a 4-6-2 1201 awaiting departure from Smiths Falls for Ottawa on a Bytown Railway Society excursion in the summer of 1978.

In the second view, CPR 4-6-2 1201 faces east at Smiths Falls on a rainy summer 1978 afternoon recalling her earlier experiences of yore as power for the 'Perth local' CPR trains 29 and 30. Smaill's honorary godfather, W J 'Bill' Riley fired G5a 4-6-2 1201 on these trains back in the nineteen-forties.



L'homme et sa machine. Posant de façon classique, le mécanicien Joe Delaney affecté à la partie nord de la division Smiths Falls du CPR se remémore sa carrière qui avait débuté comme chauffeur sur une locomotive semblable à la 1201, une 4-6-2 classe G5a restaurée du CPR, attendant son départ de Smiths Falls vers Ottawa, lors d'une excursion de la Bytown Railway Society au cours de l'été 1978.

Sur la deuxième photo, la 1201 fait face vers l'est, à Smiths Falls, par une journée d'été pluvieuse de 1978 rappelant des trajets d'antan comme force motrice des trains Nos 29 et 30, les « locaux de Perth ». Le parrain honoraire de Smaill, W.J. « Bill » Riley, était chauffeur de locomotive sur cette G5a au cours des années 1940.



'Drink had its place!' So said an Ottawa Citizen newspaper article many years ago depicting the life and times of CPR Smiths Falls railroaders. That 'place for drink' patronised by Smiths Falls 'rails' was none other than the legendary Knotty Lee Hotel, seen here in an early morning view in August 1980. Conveniently located across the street from the CPR station and yard office, 'The Lee' was a veritable 'Home away from home' for thirsty railroaders. Legends and railroad stories were in abundance - all true of course!

« Boire a son endroit », ainsi notait le quotidien Ottawa Citizen dans un article consacré, il y a bien des années, aux carrières et au temps des cheminots de Smiths Falls du CPR. « L'endroit pour boire » fréquenté par ces derniers n'était nul autre que l'hôtel Knotty Lee de réputation légendaire, illustré ici par une photo prise au petit matin en août 1980. Situé commodément en face de la gare et du bureau de la cour du CPR, « The Lee » était un véritable foyer loin de leurs chez eux pour les cheminots assoiffés. Les contes et autres anecdotes ferroviaires – toutes vraies, bien sûr – y circulaient en abondance!

W J 'Bill' Riley

W J 'Bill' Riley was a friend, neighbour and an inspiration to me and my railway aspirations. I considered him my honorary godfather.

Bill Riley was a CPR Smiths Falls Division, Winchester Promotion District Locomotive Engineer. Among the many engines Bill fired in his fledgling years as a fireman, CPR G5a 4-6-2 1201 was very familiar to him. CP 1201 was the last steam locomotive built at the Company's Angus Shops. In 1944, 1201 was built as a hand fired locomotive. Bill Riley fired her as a 'hand bomber' until he was called away for naval service in World War II. Returning from the service as a veteran, Bill resumed fireman duties on trains 29 and 30, 'The Perth Local' again with G5a 1201 as this train's regular engine, except by now, 1201 had been equipped with an HT type mechanical stoker.

W.J. « Bill » Riley

W.J. « Bill » Riley fut un ami, un voisin et une inspiration pour moi et mes ambitions ferroviaires. Je le considère comme mon parrain honoraire.

Bill Riley fut de la division Smiths Falls du CPR et nommé éminent mécanicien de locomotive du district Winchester. Parmi les nombreuses locomotives sur lesquelles Bill fut un chauffeur à ses premières années de carrière, la 4-6-2 G5a 1201 lui était très familière. Celle-ci fut la dernière locomotive à vapeur du CPR fabriquée aux ateliers Angus de la compagnie. En 1941, elle fut construite pour être chauffée à la main. C'est ce que fit Bill jusqu'à ce qu'il soit recruté pour le service naval durant la Deuxième Guerre mondiale. Revenu en tant que vétéran, il reprit son poste de chauffeur sur les trains Nos 29 et 30, « les locaux de Perth », toujours sur la 1201 avec la différence qu'entretemps la locomotive avait été équipée d'un chargeur de charbon mécanique de type HT.



Restored CPR G5a 4-6-2 1201 crosses Westminister Avenue in Montreal West, Quebec with a 1981 CPR centenary excursion. The photo was made in 1981 but it could have been Bill Riley's, 'Perth Local' in 1950! Victoria Mary Seton and Stan J Smail.

La 1201, une 4-6-2 classe G5a restaurée du CPR, traverse l'avenue Westminister, à Montréal-Ouest, avec une excursion du centenaire d'existence du CPR en 1981. Cette photo fut prise cette année-là, mais elle aurait pu être celle du « local Perth » de Bill Riley, en 1950! Victoria Mary Seton et Stan J. Smail

In the nineteen-fifties, Bill moved his young family from Smiths Falls to Montreal, residing on Connaught Avenue, near CPR's Montreal West station. By this time, Bill was 'set up' as a regular passenger service engineman operating CPR's Lakeshore commuter trains, a job he held until his retirement. The Rileys were our neighbours until we moved within the borough. Daughters Elizabeth and Elaine were in school with me at Montreal West High School in the sixties.

Elizabeth's quote in the 1964 high school yearbook of her graduating year was, "The best thing about the 11:30 Toronto train is that it stops in Smith Falls (sic)". Elizabeth was referring to the overnight CPR Pool Train No 21 which father Bill sometimes fired.

When I entered railway service with the CPR, Bill would always encourage me. Many times his counsel helped me as an operator and train dispatcher. When I was promoted to train dispatcher on the CPR Smiths Falls Division in 1974, he could not have been more proud.



Elizabeth Riley, Montreal West High School 1964 yearbook

*Elizabeth Riley, école
secondaire Montreal West,
annuaire de 1964*

Au cours des années 1950, Bill déménagea sa jeune famille de Smiths Falls à Montréal, prenant résidence sur l'avenue Connaught, près de la gare Montreal West du CPR. À cette époque, Bill fut confirmé en tant que mécanicien régulier de trains pour voyageurs responsables de trains de banlieue le long de la ligne Lakeshore du CPR, un poste qu'il conserva jusqu'à sa prise de retraite. Les Rileys furent nos voisins jusqu'à ce que nous ayons déménagé ailleurs dans le même arrondissement. Ses filles Elizabeth et Elaine fréquentèrent, tout comme moi, l'école secondaire Montreal West, au cours des années 1960.

En 1964, la citation d'Elizabeth, dans l'annuaire de son année de graduation de l'école, fut : « Ce qu'il y a de mieux du train de 23 h 30 pour Toronto est qu'il s'arrête à Smith Falls [sic]. » Elizabeth parlait du train en commun de nuit No 21 à bord duquel son père avait parfois la tâche de chauffeur.

Lorsque j'entrai au service du CPR, Bill m'encouragea constamment. Ses conseils m'aident souvent dans mes fonctions de répartiteur et de contrôleur de trains. Lorsque je fus promu au poste de



An Alco for Bill! CPR FPA-2 4094 has just exited the Winchester Subdivision at Montreal West and is bound for Westmount and Montreal's Windsor Station with a Vaudreuil local commuter train under the guidance of W J 'Bill' Riley. It is December 1973 and the use of MLW passenger cab units is waning. Stan J. Smail

Une ALCO pour Bill! La 4094, un modèle FPA-2 du CPR, vient tout juste de sortir de la subdivision Winchester à la gare Montreal West et a pour destinations les gares Westmount et Windsor, à Montréal, avec un train de banlieusards en provenance de Vaudreuil sous la conduite de W.J. « Bill » Riley. Nous sommes en décembre 1973 et l'utilisation de locomotives diesel à cabine avant MLW est en cours de disparition.

FORM 348

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY

REGISTER TICKET

ON Montreal DATE Mar 17 19 75

277 CONDUCTOR W. Aunger

9306 9054-9057-9069 ENGINEMAN W. Riley

ISS DISPLAYED NIK

LEFT

4 cars EMPTIES TONS

CPR register ticket for March 17, 1975 from Montreal Windsor Station (Call letters 'WJ') showing two legendary CPR Winchester Subdivision 'Bills'- Conductor Bill Aunger and Engineman Bill Riley. Their train is No 277, the last Lakeshore local to leave Windsor Station on a weekday. CPR RDC-1 9069 which appears on the register ticket is one of two CPR 'Budd Cars' preserved at Exporail.

Ce billet de registre de la gare Windsor (lettres d'appel WJ) du CPR, daté du 17 mars 1975, identifie deux « Bills » bien connus de la sub Winchester, soit le conducteur Bill Aunger et le mécanicien Bill Riley. Leur train est le No 277, le dernier local vers le Lakeshore à quitter la gare les jours de semaine. Le numéro 9069 sur le ticket est celui d'un autorail de modèle RDC-1, l'un des deux autorails BUDD du CPR préservés à Exporail.

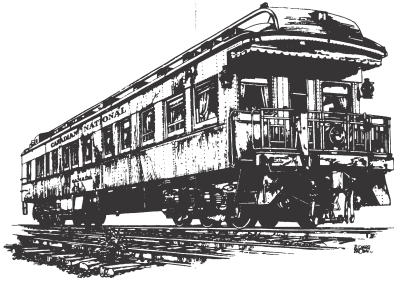
Bill could not understand why anyone would care about Alco diesels, especially cab units like the CPR MLW 4000 series FPA-2's. Yet one morning in 1973, he called me advising that his inbound commuter train had FPA-2 4094 for power and that I should try to get a shot since by that late date in time, their days were numbered in passenger service. Naturally, I complied!

Great memories for sure. Including the time that Stanton Smaill Senior and Stanton Smaill Junior rode the cab of CPR H1c 4-6-4 2822 from Montreal West to Windsor Station circa 1958 as the guests of W J 'Bill' Riley. Thanks, Bill, you're often in my thoughts , even today.

répartiteur à la division Smiths Falls, il n'aurait pas pu être plus fier.

Bill ne pouvait pas comprendre pourquoi quelqu'un pouvait s'intéresser aux diesels ALCO et spécialement aux modèles à cabine avant tels que les FPA-2 de la série 4000 fabriqués par les MLW. Pourtant, un matin de 1973, il me téléphona pour me dire que son train de banlieue en direction de Montréal allait avoir la FPA-2 4094 à sa tête et que je devais essayer de la photographier parce que les jours de ce modèle en service voyageurs étaient comptés. Ce que je fis, bien sûr!

D'excellents souvenirs en définitive, y compris l'occasion durant laquelle Stanton Smaill senior et Stanton Smaill junior voyagèrent dans la cabine de conduite de la 2822, une 4-6-4 classe H1c du CPR, entre les gares Montreal West et Windsor autour de 1958 en tant qu'invités de W.J. « Bill » Riley. Merci, Bill. Tu es souvent dans mes pensées, même de nos jours.



Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

Mail Received / courrier reçu

**Stan Smail writes about issue 603 : /
Stan Smail écrit au sujet du No 603 :**

A few corrections and observations from Stan Smail regarding the Jack Marjoribanks Photo Gallery which appeared in the July – August issue of Canadian Rail No. 603.

Page 232 Bottom: The train shown in the Jack Marjoribanks image is actually westbound CPR No 39, the second of the two Saint John to Montreal passenger trains at the time. This explains how Jack could shoot Quebec Central No 1 at Vallee Jonction. He changed trains from No 39 to QCR No 1 at Sherbrooke after he took this photo.

Page 234 Bottom: The CPR 4-8-4 in this lovely image is obviously 3101, not 3100, it survives today on outdoor display in Regina, Saskatchewan.

Page 235 Top: Two CNR passenger trains at Lac Remi, Quebec. Friend and mentor, J. Howard Easton of CNR fame suggests that on weekends in the nineteen fifties summertime, two passenger trains could be found at Lac Remi.

Quelques corrections et observations de Stan Smail au sujet de la galerie de photos de Jack Marjoribanks qui a été publiée dans le numéro 603 (juillet-août) de Rail canadien.

Page 232, au bas : le train apparaissant sur la photo de Jack Marjoribanks ci-haut est de fait le train No 39 du CPR en direction ouest qui était, à l'époque, le deuxième train entre Montréal et Saint John, N. B. Ceci explique que Jack a pu prendre la photo du train No 1 du Quebec Central à Vallée-Jonction. Il était passé du train No 39 du CPR au No 1 du QCR à Sherbrooke avant de photographier ce dernier.

Page 233, au bas : la 4-8-4 du CPR sur cette superbe photo est évidemment la 3101, et non la 3100; de nos jours, la 3101 est exposée, à l'extérieur, à Regina, Saskatchewan.

Page 235, au haut : deux trains de voyageurs du CNR à lac Rémi, Québec. Un ami et mentor, J. Howard Easton, bien connu au CNR propose que durant les weekends d'été des années 1950, deux trains de voyageurs pouvaient y être vus.

Work begins to restore Ottawa's Prince of Wales Bridge



Malcolm Vant

Aecon Limited has started work on the rehabilitation of the Prince of Wales Bridge between Ottawa, Ontario and Hull, Quebec formerly a CPR bridge built in 1880, and not used in railroad service since 2005. Safety railings for the construction work are in place and there is work on the tops of the piers.

While the City of Ottawa purchased the bridge for possible use as in the future as rail connection to Gatineau, the bridge is being prepared for pedestrian and cyclists use.

As the west end of the bridge is near the terminus of the Ottawa O Train line, the bridge could one day be used for rail service into Gatineau such as to the Hull Casino / hotel complex. (Normand Levert)

Senate building wins international award





Diamond Schmitt and KWC Architects received a 2021 International Architecture Award for the design of the Senate of Canada Building in Ottawa. The award was presented by The Chicago Athenaeum: Museum of Architecture and Design and The European Centre for Architecture Art Design and Urban Studies.

The project was one of 130 projects in the Government Buildings category chosen for the 2021 International Architecture Awards from the final shortlist of 450 projects. Diamond Schmitt transformed one of Ottawa's most important cultural and historic landmarks, the former Union train station, into a home for the Senate of Canada.

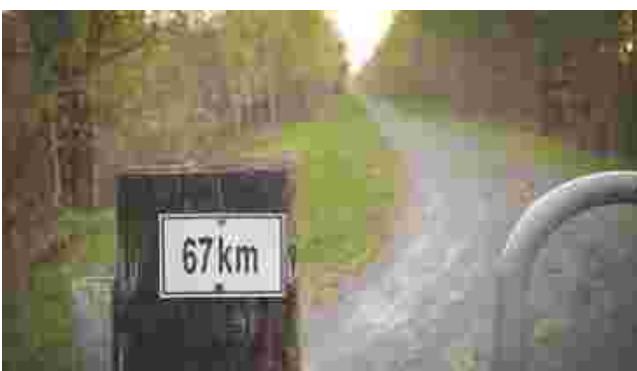
Completed in 2019, the project included a challenging set of opportunities, including:

- restore the historic Beaux Arts train station
- upgrade the facility into a modern, secure 21st Century building
- give voice to a narrative of Canadian culture and identity through craft.

The architectural design included the Gothic design of the existing Parliament Buildings and the Beaux-Arts Classicism of the existing train station.

Schmitt says new approaches to techniques, technologies, fabrication, craft, procurement and implementation were used, stretched from the deployment for the first time in North America of new technologies to save and consolidate the extraordinary plaster ceilings of the General Waiting Room and Concourse to the introduction of thin Kevlar bands to provide structural reinforcement to existing steel beams. (Ontario Construction News)

Prescott – Russell Counties in Ontario to acquire trail from VIA



In a bid to ensure that users and the community can keep enjoying the Prescott-Russell Recreational Trail well into the future, VIA Rail and the Prescott-Russell Recreational Trail Corporation (the Corporation) have announced an agreement in principle under which the Corporation will acquire the Trail's 72 kilometres of infrastructure.

The M&O (Montreal and Ottawa) Subdivision was built by the CPR to provide a fast line for its Montreal-Ottawa passenger trains. Last used by *The Canadian*, rail service ended over the Rigaud-Ottawa portion of the line in 1986. In 2006 the Ontario portion of the abandoned right of way was leased to the Corporation for use as recreation trail.

In transferring ownership of the land, VIA Rail is proud to support this popular hiking, biking and snowmobiling trail. (VIA Rail and the Prescott-Russell Recreational Trail Corporation press release)

Metrolinx to refurbish 94 old GO Transit Toronto bi-level cars.



Metrolinx

Instead of scrapping old GO Transit bi-level cars, Metrolinx has just announced an agreement with Alstom for the refurbishment of 94 GO Rail bi-level 7 Series coaches that will support service expansion across the GO Transit network. The coaches were built between 2003 and 2008 in Thunder Bay and they are now due to undergo refurbishment.

The \$171 million refurbishment agreement will extend train coach life, while also introducing onboard enhancements to make for a more enjoyable journey. This includes an installation of updated outlets with USB ports, cosmetic updates to panelling and flooring, a full replacement of customer seating, washroom upgrades including new panels, service doors, floors, plumbing, and ceiling, and improvements to existing LED lighting. Through this work, all systems will be inspected to ensure the continued safe operation of these vehicles.

Refurbishment work will take place between 2022 and 2024, with the first cars set for delivery in spring 2023. (Metrolinx press release)

Winnipeg Railroad Museum to close



Winnipeg Railroad Museum

On Tuesday, November 2, 2021, VIA Rail advised the Winnipeg Railroad Museum that it must permanently close its doors at the Winnipeg Union Station location as of December 31, 2021. Thereafter, the Museum will have to find a new location and move. The Museum does not have a clear path forward or easy solution in terms of finding a new home and its continued existence is not assured.

In addition to several locomotives, such as the Countess of Dufferin — the first steam locomotive on the Prairies — the museum also has a wooden boxcar, caboose, a sleeper car that served the second wave of immigrants to the west, as well as a refrigerator car and other artifacts.

Its displays tell the history of CN, CP, City of Winnipeg rail, the construction of the Hudson Bay Railway, the struggle of women entering the railroad industry and how steam gave way to diesel power. There is also a large model railroad in HO scale and a gift shop.

As well, the museum is home to Streetcar 356, believed to be the last remaining wooden streetcar built and used in Winnipeg. Built in 1909 and one of the last streetcars to be retired in 1955, No. 356 has been under restoration for years with plans to put it on display for the public.

The City of Winnipeg's long-term plans call for part of Union Station to be converted into a hub for its rapid transit lines. That plan includes busway on the area presently occupied by the museum on Tracks 1 and 2. (Gary Stempnick, President and WRRM website)

Two volunteer groups join to celebrate the Canadian Northern Railway

The rich history of Western Canada's unsung pioneer railway will be celebrated in 2022. Many today might say they have never heard of the Canadian Northern Railway (CNoR). Two volunteer-driven rail heritage groups with a passion for preservation and building community will be working hard over the next 12 months to correct this

oversight!

Among the great historical railway builders of North America were two Ontario-born farm boys. While their dynamic days that made them household names in Canada have been largely forgotten with the passage of time, their accomplishments stand today as historical achievements on a national scale.



William Mackenzie and Donald Mann first met working on the construction of the CPR in British Columbia. Born in Kirkfield, Ontario – Mackenzie became a successful contractor with a keen sense for finance and business. Mann was a brash frontiersman, and one of Winnipeg's early railroad heroes – bringing the very first steam locomotive (now the 'Countess of Dufferin') into the City in 1879 that heralded the beginning of the CPR in western Canada.

It was the CNoR that will be forever associated with these two entrepreneurs. In December 1896 – 125 years ago - the first revenue trains of its original line, initially called the Lake Manitoba Railway and Canal Company, began operations between Gladstone and Dauphin, Manitoba. Over the next two decades Mackenzie and Mann embarked on a remarkable adventure that eventually resulted in a 9500-mile transcontinental system.

The financial crisis that arose during the First World War, overexpansion, and lack of traffic on its transcontinental lines across northern and eastern Ontario and in British Columbia proved fatal for Mackenzie and Mann's railway. By the end of the War, the Dominion Government had taken control of most of the company's stock. As a result, the CNoR became an integral part of what would become Canadian National Railways – and is truly the genesis of the modern-day CN system in western Canada.

Over 550 communities across Canada were directly created by the Canadian Northern Railway. Its legacy not only includes active rail lines and economic developments, but also historical sites, parks, and recreational corridors. This history is worthy of celebration. This fall and throughout 2022, the Alberta-based Canadian Northern Society together with the Dauphin Rail Museum in Manitoba will celebrate this important anniversary through a series of events and stories. Our volunteers are proud to share the rich history of this unique Canadian story – ensuring that you will indeed have heard of the Canadian Northern Railway. (Canadian Northern Society and the Dauphin Museum press release)

Friends of Grand Trunk Railway 1008 to restore Grand Trunk train



Craig Stephenson

The Friends of Grand Trunk Railway 1008 (FGTR 1008) is pleased to announce that on November 19, 2021 it signed an agreement with the St. Lawrence Parks Commission (SLPC) to commence its work toward preserving and enhancing the static train exhibit at the Aultsville Station site at Upper Canada Village, South Dundas, Ontario.

FGTR 1008 will take ownership of the train on January 1, 2022.

The train exhibit consists of three pieces: Grand Trunk Railway locomotive 1008, a 2-6-0 Mogul built in 1910 at the Canadian Locomotive Company in Kingston, Ontario and used by Canadian National Railways until 1957 as CNR 910 / 88; a Pullman baggage / refrigeration car used by CNR until 1964; and a GTR passenger coach built in 1901 at Pointe-St. Charles, Quebec and used by CNR until 1957.

The creation of FGTR 1008 follows a successful community initiative to retain the train at the site it has occupied since 1957.

The group intends to restore the train as a community landmark, as a complement to the adjacent historic Aultsville Station, and as a vehicle for the promotion of historical tourism in the United Counties of Stormont, Dundas and Glengarry.

Much local history was lost during the creation of the St. Lawrence Seaway in the 1950s. The presence of the train is a reminder of that period and of the era when rail was vital to the riverside communities that disappeared during the Seaway's construction and inundation.

The train's renewal holds potential for skilled-trades development and local economic promotion. The group will look to partner with area schools with the goal of developing the train as a community-based learning project providing benefit to students needing experiential work opportunities. The expertise of local trades professionals will form the basis of a maintenance program for the train.

FGTR 1008 will also form partnerships with community and heritage groups interested in helping to rehabilitate this important piece of Canadian history.

To follow our journey, please join the group's Facebook page—Friends of Grand Trunk Railway 1008. (Craig Stevenson)

Winnipeg streetcar 356 being readied for the move



With the imminent closure of the Winnipeg Railway Museum volunteers are readying streetcar 356 for the move but to where?

Volunteers are working hard to prepare what might be Manitoba's last remaining wooden streetcar for an unknown future. Built in 1909 and retired in 1955, Streetcar 356 currently sits at the Winnipeg Railway Museum. There, a small team of people have been stripping it down to fix and restore it for over a decade. But the museum is set to close, and the car must be moved out by the end of the year.

"We're putting back new pieces onto the streetcar and things were looking up, we had donations from everyone who wanted to see the streetcar restored to its former glory," said restoration director Robert Loiselle. "Unfortunately now, after Dec. 31 we don't know if we're even going to be able to be allowed to keep working on it." "The importance of the streetcar is to basically renovate it to remind everybody that Manitoba is an electric province, we used to have electric streetcars and maybe the way of the future is to go back to electric." (CBC via Ralph Beaumont)



Winnipeg Transit



COMMUNICATIONS

The CRHA / Exporail Archives received its CopiBook open system scanner in March 2021. This scanner permits historic photographs bound in albums to be scanned in place. This sample photograph of Batiscan, Quebec Station is one of 4708 photographs from 73 Canadian Pacific Limited Archives albums to be scanned by archival technician Chantal Guérin so far. No negatives exist, only the prints, so this is important work for the preservation of the collection. This photo was taken by Joseph Heckman on September 20, 1901. The digital files will be modified for inclusion in our data base and will be available to the public on-line in the near future.

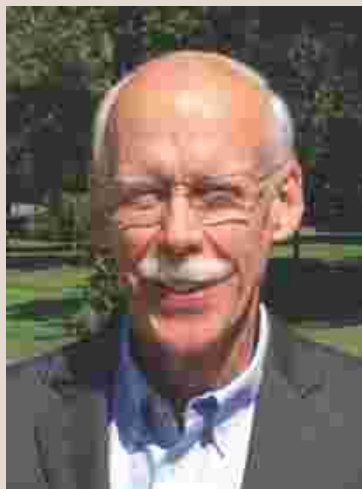
Les Archives ACHF / Exporail ont reçu leur numériseur à plateau libre CopiBook en mars 2021. Cet appareil permet de numériser des photographies historiques à l'intérieur d'albums reliés. Cette image de la gare de Batiscan, Québec, est un échantillon à ce jour des 4708 photos, trouvées dans les 73 albums des archives du Canadien Pacifique, qui seront éventuellement numérisées par la technicienne-archiviste Chantal Guérin. Il n'existe aucun négatif de celles-ci, seulement des imprimés; ceci est donc un travail important pour la préservation de cette collection. La photo ci-haut fut prise par Joseph Heckman, le 20 septembre 1901. Les fichiers numériques des photos vont être modifiés pour être inclus dans notre base de données et ils seront disponibles pour le visionnement public en ligne dans un proche futur.

President's Report

2021 was Covid year number two, but it was better than year number one in many ways. We got vaccines, more of a chance to escape from confinement, and a chance to get more work done.

Our CRHA Annual Report has just been published; you can access it on the website at English: https://exporail.org/wp-content/uploads/Exporail_EN-RA2021.pdf

It is very worth reading, and contains a comprehensive review of the results achieved by our team of professional and volunteer railway history associates, including our two major milestones: Exporail's 60th Anniversary and Canadian Rail's 600th issue. My hat is off



Robbie Robinson

Rapport du Président

2021 a été l'année Covid numéro deux, mais elle a été meilleure que l'année numéro un à bien des égards. Nous avons eu des vaccins, plus de chance d'échapper au confinement et une chance d'accomplir plus de travail.

Le rapport annuel de l'ACHF vient d'être publié; vous pouvez le consulter sur le site Web à l'adresse suivante : https://exporail.org/wp-content/uploads/Exporail_FR-RA2021.pdf

Il vaut la peine d'être lu et contient un examen complet des résultats obtenus par notre équipe d'associés professionnels et bénévoles en histoire ferroviaire, y compris ceux de nos deux grandes étapes : le 60e anniversaire d'Exporail et le 600e numéro de Rail canadien. Je

to everyone who has had a hand in the accomplishments — recently and in the past. The Annual Report is a public document, so please share it with as many people as you like.

So now to 2022 and another year of forging ahead. This year will see the winding-up of our activities under our current Strategic Plan and the writing of a new Plan to guide us for the next three years. Some of the actions envisaged by the existing Plan were derailed by the pandemic, but there was significant progress in many areas. The team writing the new Plan will be able to build off a stronger base than we had in 2018, and I expect they will include new initiatives to advance our mission.

One of these will surely be the much-needed expansion project for Exporail. The consultants writing the feasibility study on this project will report in January, and once we absorb what they have to say we will start the process of fundraising and design. These will be exciting times!

We've already started the New Year, but it's not too late for 2022 wishes. Here's to a year for doing what makes you happy and fulfilled with friends and family in an improving environment. For many of us that will include our railway passion, and I wish you the best for all you do.



lève mon chapeau à tous ceux qui ont contribué à ces réalisations, récemment et par le passé. Le rapport annuel est un document public, alors n'hésitez pas à le partager avec autant de personnes que vous le souhaitez.

Passons maintenant à 2022 et à une nouvelle année de travail. Cette année verra la fin de nos activités dans le cadre de notre plan stratégique actuel et la rédaction d'un nouveau plan qui nous guidera pour les trois prochaines années. Certaines des

actions envisagées par le plan existant ont été dérangées par la pandémie, mais des progrès significatifs ont été réalisés dans de nombreux domaines. L'équipe qui rédigera le nouveau plan pourra s'appuyer sur une base plus solide que celle à notre disposition en 2018, et je m'attends à ce qu'elle inclue de nouvelles initiatives pour faire avancer notre mission.

L'une d'entre elles sera certainement le projet d'expansion tant attendu d'Exporail. Les consultants qui rédigent l'étude de faisabilité de ce projet remettront leur rapport en janvier, et une fois que nous aurons absorbé ce qu'ils ont à dire, nous entamerons le processus de collecte de fonds et de conception. Ce sera une période passionnante!

Nous avons déjà commencé la nouvelle année, mais il n'est pas trop tard pour formuler des vœux pour 2022. Voici une année pour faire ce qui vous rend heureux et épanoui avec vos amis et votre famille dans un environnement qui s'améliore. Pour beaucoup d'entre nous, cela inclura notre passion pour les chemins de fer, et je vous souhaite le meilleur pour tout ce que vous ferez.



Linda Schwey
Chair, Exporail Awards Committee

Before we announce our Awards Program winners for 2020, we should point out that also in 2020, the Volunteers of Exporail, themselves were the winners of the Volunteer Award from the Canadian Museum Association and the Canadian Federation of Friends of the Museum. To celebrate this event, Exporail commissioned a pin presented to all of our volunteers on September 1st at a ceremony held at Exporail to recognize this award – these are heady times for us, now on to the award winners:

Linda Schwey
Présidente, Comité des prix d'Exporail

Avant d'annoncer les gagnants de notre programme de prix pour 2020, nous devons souligner qu'en 2020 également, les bénévoles d'Exporail ont remporté le prix du bénévolat de l'Association des musées canadiens et de la Fédération canadienne des amis des musées. Pour célébrer cet événement, Exporail a commandé une épinglette qui a été remise à tous nos bénévoles le 1er septembre lors d'une cérémonie tenue à Exporail en reconnaissance de ce prix - nous vivons des moments forts, passons maintenant aux gagnants de nos prix.

Lifetime Achievement Award

J F Garden

Thirty years ago John Garden started his railroad book writing and publishing sideline while still employed as a locomotive engineer for Canadian Pacific at Revelstoke, British Columbia. To date he has 4 hardbound railroad titles to his credit with another three books in his repertoire, two of which deal with British Columbia's mountain ranges and the third on the ranching life centered on Maple Creek, Saskatchewan. But it is for these railroad books that I believe John deserves CHRA's Lifetime Achievement Award.

John's first book, *Nicholas Morant's Canadian Pacific* is in a fourth printing, making it a staple in every rail enthusiast and railroad historians library.

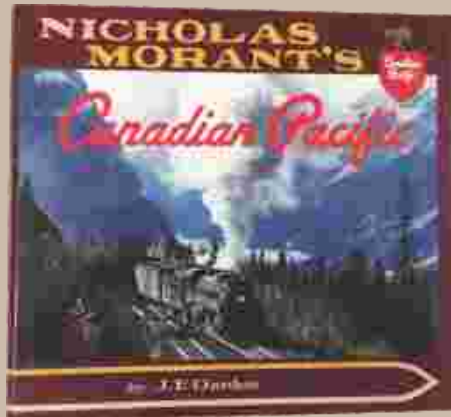
In 1998, John followed this success with a 2nd volume of Nicolas Morant's photography and biography with *Nicholas Morant's Canada*. Coverage of all facets of Canadian Pacific's business empire completed a photo documentary of not only the Companies enterprises, but also of the surrounding Canadian background that drew the readers' attention to our country's past through the visual image of what once was.

In between the two Morant Canadian Pacific books, John wrote and published what has to be regarded as the definitive work on Canada's third largest rail network, *The British Columbia Railway*, with a massive 458 page tome (1995).

John's final effort, *The Crow and the Kettle*, at 316 pages visually documented the history of the CPR in Southern British Columbia and Alberta between 1950 and 1989. This book has also achieved its 2nd printing after its first edition of 3500 copies sold out.

Now what makes John's writing and publishing efforts even more remarkable, is that all layout, design, and typeset for them was self taught and performed without the aid of modern computer layout and publishing programs. His educational background is a degree in Geology.

Considering the time and effort involved producing these volumes all while still working his real job (running trains out of Revelstoke), as well as the financial risk, John certainly did not do any of this for monetary reward. We recognize J F Garden for providing us with four fantastic books that otherwise would have never been written and published.



Prix de la réalisation à vie

J. F. Garden

Il y a trente ans, John Garden a commencé à écrire et à publier des livres sur les chemins de fer alors qu'il était encore employé comme mécanicien de locomotive pour le Canadien Pacifique à Revelstoke, en Colombie-Britannique. À ce jour, il a à son actif quatre livres à couvertures dures sur les chemins de fer et trois autres livres dans son répertoire, dont deux sur les chaînes de montagnes de la Colombie-Britannique et le troisième sur la vie des éleveurs centrée sur Maple Creek, en Saskatchewan. Mais c'est pour ces livres sur les chemins de fer que John mérite, selon moi, le Prix de l'ACHF pour l'ensemble de ses réalisations.

Le premier livre de John, *Nicholas Morant's Canadian Pacific*, en est à sa quatrième impression, ce qui en fait un ouvrage de base dans la bibliothèque de tout amateur ou historien de chemins de fer.

En 1998, John a suivi ce succès avec un deuxième volume de photographies et de biographies de Nicolas Morant, *Nicholas Morant's Canada*. La couverture de toutes les facettes de l'empire commercial du Canadien Pacifique complétait un documentaire photographique non seulement des entreprises, mais aussi du contexte canadien environnant, qui attirait l'attention des lecteurs sur le passé de notre pays à travers l'image visuelle de ce qui était autrefois.

Entre ses deux livres sur le Canadien Pacifique de Morant, John a écrit et publié, en 1995, ce qui doit être considéré comme l'ouvrage définitif sur le troisième plus grand réseau ferroviaire du Canada, le *British Columbia Railway*, avec un imposant tome de 458 pages.

Le dernier ouvrage de John, *The Crow and the Kettle*, compte 316 pages et documente visuellement l'histoire du CPR dans le sud de la Colombie-Britannique et en Alberta entre 1950 et 1989. Ce livre a également atteint sa deuxième impression suite à l'épuisement de sa première édition de 3 500 exemplaires.

Ce qui rend les efforts de John en matière d'écriture et de publication encore plus remarquables, c'est que la mise en page, la conception et la composition ont été réalisées par lui-même, sans l'aide des programmes informatiques modernes de mise en page et de publication. Il est titulaire d'un diplôme en géologie.

Compte tenu du temps et des efforts consacrés à la production de ces volumes tout en continuant à exercer son véritable emploi (la manœuvre de trains à partir de Revelstoke), ainsi que du risque financier, John n'a certainement pas fait tout cela pour une récompense monétaire. Nous remercions J.F. Garden de nous avoir fourni quatre livres fantastiques qui, autrement, n'auraient jamais été écrits et publiés.

Preservation Award / Multi Media Award

Rapido Trains Inc. – Jason Shron

This is a video dealing with the preservation and restoration of VIA Rail equipments such as the Edmunston sleeping-car, the 6917 LRC locomotive and 5 or so BUDD RDCs.

Not only do they share the story of the renovation / restoration but they also include the human aspect of the project – the people involved in it.

“VIA Rail Historical Association – A Chat with Jason Shron and Chris Fox” (subtitle: “Edmunston Sleeper restoration”) at youtube.com/watch?v=BGQFWXg6nOY

Prix pour un projet de préservation / Prix multimédia

Rapido Trains Inc.- Jason Shron

Il s'agit d'une vidéo sur la préservation et la restauration d'équipements de VIA Rail tels que la voiture-lits Edmunston, la locomotive LRC 6917 et plusieurs autorails BUDD RDC.

La vidéo non seulement partage l'histoire de la prise de possession et de la rénovation de ceux-ci, mais elle inclut également l'aspect humain du projet - les personnes qui y sont impliquées.

« VIA Rail Historical Association – A Chat with Jason Shron and Chris Fox » (sous-titre : « Edmunston Sleeper restoration »)

youtube.com/watch?v=BGQFWXg6nOY

Book Award

Over the past few years we have been receiving more nominations for this award. Whereas we used to receive nominations of what one might call ‘railway’ books We are now receiving nominations, not only of ‘railway books’ but also of books that are about railways from a personal and / or journal point of view. The railway is the main character, but added to this are the author's personal and autobiographical impressions on how the railway affected their life and also the community through which it ran. Then there are the books about a specific railway and / or line, which is so interestingly detailed with appendices, schedules, and diagrams, that they end up being the reference book for that topic.

Given these 3 different types of books, it is difficult to make one award when in reality we have three categories. Therefore, from now on it will be possible to have a maximum of 3 book awards, one from each of the above mentioned categories. Here in 2020, we have a tie for the ‘reference type’ book award.

Prix pour un livre

Au cours des dernières années, nous avons reçu davantage de nominations pour ce prix. Alors que nous avions l'habitude de recevoir des nominations pour ce que l'on pourrait appeler des « livres ferroviaires », nous recevons maintenant des nominations, non seulement pour des « livres ferroviaires », mais aussi pour des livres qui traitent des chemins de fer d'un point de vue personnel et/ou journalistique. Le chemin de fer est le personnage principal, mais l'auteur y ajoute ses impressions personnelles et autobiographiques sur l'impact du chemin de fer sur sa vie et sur la communauté qu'il traverse. Ensuite, il y a les livres sur un chemin de fer et/ou une ligne spécifique, qui sont si bien détaillés avec des annexes, des indicateurs et des diagrammes, qu'ils finissent par être le livre de référence pour ce sujet.

Compte tenu de ces trois types de livres différents, il est difficile de décerner un seul prix alors que nous avons en réalité trois catégories. C'est pourquoi, à partir de maintenant, il sera possible de décerner un maximum de trois prix pour des livres, un pour chacune des catégories susmentionnées. Ici, en 2020, nous avons une égalité pour le prix du livre du type « référence ».

2020 Book Award – 1

Off to Paradise Grove:

A Railway History of Niagara-On-the-Lake 1854 -1959

Author: Peter W. Mulcaster

The first railway in Upper Canada, the Erie and Ontario (incorporated in 1835) finally reached Niagara-on-the-Lake, the first capital of Upper Canada, in 1854. That

Prix du livre 2020 – 1

Off to Paradise Grove:

A Railway History of Niagara-On-the-Lake 1854 -1959

Auteur : Peter W. Mulcaster

Le premier chemin de fer du Haut-Canada, le Erie and Ontario (incorporé en 1835), a finalement atteint Niagara-on-the-Lake, la première capitale du Haut-Canada,

railway would become the Michigan Central, and along with the Niagara, St. Catharines and Toronto Railway 50 years later, would serve Niagara-on-the-Lake for many decades.

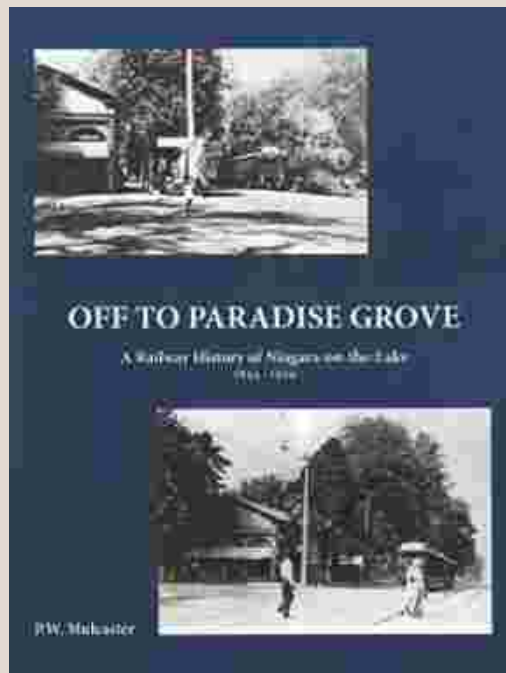
This book comprehensively covers the time from the railway's arrival in Niagara-on-the-Lake in the mid 1850s to the Michigan Central's demise there in 1959.

The author covers in detail how the railway not only served the town with passenger and freight operations, but also served the dock on Lake Ontario in respect of both freight and passenger boat service from points in Ontario and Quebec.

He devotes an entire chapter to the military role the railways of the town played in serving Camp Niagara during World War 1. This camp was the training ground for Canadian and international troops on their way to the battles in Europe, and the two railways were the principal transportation mode of men and supplies to the huge camp. Geographically, most of Niagara-on-the-Lake is agricultural, and the two rail lines were the main method of transporting fresh tender fruit and vegetable crops to market in Ontario and New York State and Michigan. The book, 143 pages in all, also discusses the economic benefits and effects of the railway on the municipality and the province.

Mr. Mulcaster's book is extremely diligently researched, with full References and Notes, Bibliography and Index. It is very well illustrated in each chapter, many in colour where possible, and has four Appendices that include timelines, anecdotes, locomotive and electric car drawings, and maps.

In the short time this book has been available, it is now the go-to reference for just about anything to do with railway history in this part of the Niagara Region.



en 1854. Ce chemin de fer allait devenir le Michigan Central et, avec le Niagara, St. Catharines and Toronto Railway 50 ans plus tard, il allait desservir Niagara-on-the-Lake pendant de nombreuses décennies.

Ce livre couvre de façon exhaustive la période allant de l'arrivée du chemin de fer à Niagara-on-the-Lake au milieu des années 1850 jusqu'à la disparition du Michigan Central en 1959.

L'auteur explique en détail comment le chemin de fer a non seulement desservi la ville pour le transport de passagers et de marchandises, mais aussi le quai du lac Ontario pour le transport de marchandises et de passagers par bateau à partir de points en Ontario et au Québec.

Il consacre un chapitre entier au rôle militaire que les chemins de fer de la ville ont joué en desservant le Camp Niagara pendant la Première Guerre mondiale. Ce camp était le terrain d'entraînement des troupes canadiennes et internationales en route pour les batailles en Europe et les deux chemins de fer étaient le principal moyen de transport des hommes et des fournitures vers cet immense camp. Géographiquement, la majeure partie de Niagara-on-the-Lake est agricole et les deux lignes de chemin de fer étaient le principal moyen de transport des fruits et légumes frais et tendres vers les marchés de l'Ontario, de l'État de New York et du Michigan. Le livre, qui compte 143 pages, traite également des avantages économiques et des effets du chemin de fer sur la municipalité et la province. Le livre de M. Mulcaster est extrêmement bien documenté, avec des références et des notes complètes, une bibliographie et un index. Il est très bien illustré dans chaque chapitre, souvent en couleur lorsque cela est possible, et comporte quatre annexes comprenant des chronologies, des anecdotes, des dessins de locomotives et de wagons électriques, ainsi que des cartes.

Depuis que ce livre est disponible, il est devenu une référence incontournable pour tout ce qui concerne l'histoire ferroviaire de cette partie de la région du Niagara.

2020 Book Award – 2

100 ans de bus à Montréal

Authors: Benoît Clairoux, historien à la STM
Jaysen Constantineau, chauffeur retraité de la STM
Robert Lacombe, passionné de bus
Jean-François Lacourse, mécanicien à la STM

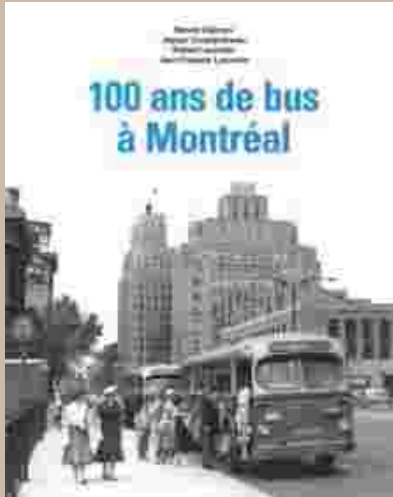
Prix du livre 2020 – 2

100 ans de bus à Montréal

Auteurs : Benoît Clairoux, historien à la STM
Jaysen Constantineau, chauffeur retraité de la STM
Robert Lacombe, passionné de bus
Jean-François Lacourse, mécanicien à la STM

The Bible of bus service in Montreal and its history, including many rare and unpublished high quality black and white and colour images. A compilation of enlightening and revealing information through well explained details in 10 appendices of data, rosters, and diagrams in a quality hard cover edition of over 500 pages.

For the first time, the book traces the complete history of bus service in Montreal. Discover in text and images – the White buses, REO, Yellow Coach, Safeway, Versare, Mack, Leyland, AEC, ACF-Brill, Ford, General Motors, Canadian Car-Brill, Twin Coach-Fageol, Canadair-Flexible, Flyer, Prévost, MCI and NovaBus, which have circulated the streets of Montreal, while not forgetting other vehicles which were tried. Above all, see how the bus, a complement of the streetcar, rapidly became the most extensive transport mode on the island of Montreal - for now.



La bible du service d'autobus à Montréal et de son histoire, incluant de nombreuses photos rares et inédites de haute qualité en noir et blanc et en couleur. Une compilation d'informations éclairantes et révélatrices à travers des détails bien expliqués dans 10 annexes de données, de tableaux de service et de diagrammes dans une édition à couverture rigide de qualité de plus de 500 pages.

Pour la première fois, le livre retrace l'histoire complète du service d'autobus à Montréal. Découvrez en texte et en images - les autobus blancs, REO, Yellow Coach, Safeway, Versare, Mack, Leyland, AEC, ACF-Brill, Ford, General Motors, Canadian Car-Brill, Twin Coach-Fageol, Canadair-Flexible, Flyer, Prévost, MCI et NovaBus, qui ont circulé dans les rues de Montréal, sans oublier les autres véhicules qui ont été essayés. Surtout, voyez comment l'autobus, complément du tramway, est rapidement devenu le mode de transport le plus répandu sur l'île de Montréal - pour l'instant.

2020 Best Article Canadian Rail

The Newfoundland Railway during World War II
by Annette Hurley and Ralph Beaumont
French version: Jean-Maurice Boissard
Canadian Rail, No. 596, May-June 2020

A selection of photos found in the Andrew Merrilees Collection at the Library and Archives Canada was the start of a treasure hunt that led to a fascinating story of the railway in Newfoundland and its involvement in World War II. Annette Hurley was the Collections Manager for the Railway Coastal Museum, located in the historic Newfoundland Railway Museum in downtown St. John's and Ralph Beaumont gave Annette Hurley these photos. The research undertaken as a result of these photos led to this fascinating article!

Prix 2020 pour le meilleur article dans Rail canadien

Le chemin de fer de Terre-Neuve pendant la Seconde Guerre mondiale
par Annette Hurley et Ralph Beaumont
Version française : Jean-Maurice Boissard
Rail canadien, No 596, mai-juin 2020

Une sélection de photos trouvées dans la collection Andrew Merrilees de Bibliothèque et Archives Canada a été le point de départ d'une chasse au trésor qui a mené à une histoire fascinante sur le chemin de fer à Terre-Neuve et sa participation à la Seconde Guerre mondiale. Annette Hurley était la gestionnaire des collections du Railway Coastal Museum, situé dans l'historique Newfoundland Railway Museum, au centre-ville de St. John's, et Ralph Beaumont lui a remis ces photos. Les recherches entreprises par la suite à leur sujet ont abouti à cet article fascinant!

2020 Best Article other publications Branchline Magazine Nov / Dec 2020

Tales Told by Old Rails
by Tom Parkin

Branchline, Vol. 59 No 6, Nov-Dec 2020

This article about a rarely-mentioned topic encourages readers to learn more while getting involved in field and archival research. It promotes active engagement in history.

Prix 2020 pour le meilleur article dans une autre publication

Tales Told by Old Rails
par Tom W. Parkin

Branchline, Vol. 59 No 6, Nov-Dec 2020

Cet article sur un sujet rarement abordé exhorte les lecteurs à en apprendre davantage tout en s'impliquant dans des recherches sur le terrain et dans les archives. Il promeut un engagement actif dans l'histoire.

The article mentions four museums involved in railway preservation, promotes attendance by readers and the article provides references that are readily available.

The use of periodical quotes and a casual style inspires a sense of romance into an esoteric subject. Railfans really enjoyed it!

One final note:

Just a final note, with the pandemic and a few other complications, this report was delayed as was the report from 2019. We appreciate the understanding and patience everyone has shown.

L'article mentionne quatre musées impliqués dans la préservation des chemins de fer, encourage la participation des lecteurs et fournit des références facilement accessibles.

L'utilisation de citations de périodiques et un style décontracté inspirent un sentiment de romantisme pour un sujet ésotérique. Les amateurs de chemins de fer l'ont vraiment apprécié!

Une dernière remarque :

Juste une dernière note : avec la pandémie et quelques autres complications, ce rapport a été retardé, tout comme le rapport de 2019. Nous apprécions la compréhension et la patience dont tout le monde a fait preuve.

Exhibitions in Partnership: Exporail's artifacts on tour

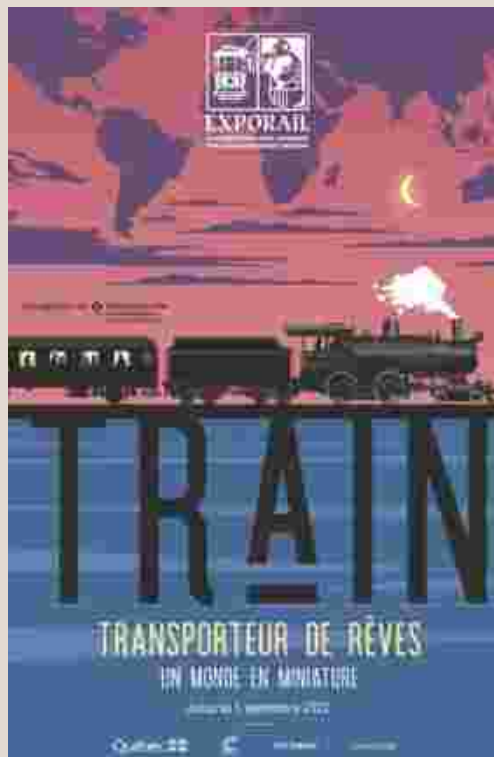
During the lockdown period, Exporail staff worked with the Pointe-à-Callière Museum, Cité d'archéologie de Montréal to produce the major exhibition *Train, A Railroad to Dreams*, in which more than 400 artifacts from our collection were loaned. The exhibition was a great success and we are hosting a part of it that will be presented at Exporail from November 19 to September 2022. Our presentation is essentially on the theme of model and toy trains and is entitled: *Train, a Railroad to Dreams: a World in Miniature*. Following the presentation at Exporail, the exhibition will travel to at least 2 other museums in Quebec and the other part of the exhibition on the history of CN and CP is currently presented at the Musée régional de Rimouski. Thus, Exporail will see its collection and the fruit of its work presented elsewhere, which is excellent for its notoriety.



EXPORAIL
60 1961-2021

Expositions en partenariat : promotion d'Exporail

Durant la période de confinement, le personnel d'Exporail a travaillé avec le musée Pointe-à-Callière, Cité d'archéologie de Montréal à la réalisation de la grande exposition *Train - transporteur de rêves* pour laquelle plus de 400 artefacts de notre collection ont été prêtés. L'exposition a eu un immense succès et nous en accueillons une partie qui sera présentée à Exporail dès le 19 novembre jusqu'en septembre 2022. Notre présentation regroupe essentiellement la thématique des modèles réduits et trains jouets et s'intitule : *Train, transporteur de rêves : un monde en miniature*. Suite à la présentation à Exporail, l'exposition voyagera dans au moins 2 autres musées du Québec et l'autre partie de l'exposition sur l'histoire du CN et du CP est actuellement présentée au Musée régional de Rimouski. Ainsi, Exporail verra sa collection et le fruit de son travail présenté ailleurs, ce qui est excellent pour sa promotion.



*REM model car on display at Exporail**Exposition d'une maquette de voiture du REM à Exporail*

Bruno Cordellier

Since the beginning of September and until May 2022, we are presenting the model of an REM car, a project realized in collaboration with the Caisse de dépôt et de placement du Québec - Infra. The organization is also promoting the exhibit of the mock-up has provided specialists from its team to train the Exporail team. This car is very appreciated and is literally a tourist attraction for new visitors who did not know Exporail.

It was very much appreciated by the provincial MP of La Prairie and Minister of Health and Social Services of Quebec, Mr. Christian Dubé, during his visit on October 25.

This is the fourth visit of an important minister of the Quebec government this year to Exporail: Danielle McCann, MNA for Sanguinet and Minister of Higher Education, Nathalie Roy, Minister of Culture and Communications and Caroline Proulx, Minister of Tourism.

Depuis le début de septembre et jusqu'en mai 2022, nous présentons la maquette d'une voiture du REM, projet réalisé en collaboration avec la Caisse de dépôt et de placement du Québec - Infra. L'organisme paie de la promotion et a fourni des spécialistes de son équipe pour former celle d'Exporail. Cette voiture est très populaire et est littéralement une attraction pour de nouveaux visiteurs qui ne connaissaient pas Exporail.

Elle a d'ailleurs été très appréciée par le député provincial de La Prairie et ministre de la Santé du Québec, M. Christian Dubé, lors de sa visite le 25 octobre dernier.

Il s'agissait de la 4^e visite d'un ministre important du gouvernement du Québec cette année à Exporail : Danielle McCann, députée de Sanguinet et ministre de l'Enseignement supérieur, Nathalie Roy, ministre de la Culture et des Communications et Caroline Proulx, ministre du Tourisme.

Restoration and Preparation of the Christmas Train

An urgent cosmetic restoration project has been completed entirely by CRHA volunteers on the site in the restoration shop. The car partially restored is AMT 827 passenger car in preparation for the Christmas Train activity that will be held on November 27 and 28 and Saturday, December 4, 2021. This activity is not offered on free Sundays. Rides are charged. For the occasion, we will not only be using the newly restored car (a side has been done), but we will be using the AMT 900 gallery car that was delivered in April 2021. I have kept in close contact with Exo's senior management to keep them informed of the car restoration and the preparation of the gallery car and they will help us promote the Christmas train activity by showcasing their heritage vehicles that the CRHA preserves and uses for the public.

This project has allowed us to train volunteers in the use of a specialized painting tool and to recruit other qualified volunteers to do this type of work. We believe this is extremely positive given the large restoration projects that are coming up in connection with the fundraising campaign. This project has gone very well and has been mobilizing for the volunteers and giving us the keys to structure ourselves further for what is to come.



The restored side of 827, Bruno Cordellier
Le côté restauré de la voiture 827. Bruno Cordellier

Restauration et préparation du train de Noël

Un projet urgent de restauration cosmétique a été effectué entièrement par les bénévoles de l'ACHF sur place dans l'atelier. Il s'agit de la voiture de passagers AMT 827 en vue de l'activité du train de Noël qui battra son plein les 27 et 28 novembre et le samedi 4 décembre 2021. Cette activité n'est pas offerte durant les dimanches gratuits. Les balades sont tarifées. Pour l'occasion, nous allons non seulement utiliser la voiture nouvellement restaurée (un côté a été fait), mais nous utiliserons la voiture à deux niveaux AMT 900 qui a été livrée en avril 2021. J'ai gardé des contacts étroits avec la haute direction d'exo pour les informer de la restauration de la voiture et de la préparation de la voiture à deux niveaux et ceux-ci nous aideront à faire la promotion de l'activité du train de Noël en mettant de l'avant les véhicules de leur patrimoine que l'ACHF conserve et met en valeur pour le public.

Ce projet nous a permis de former les bénévoles à l'utilisation d'un outil de peinture spécialisé et de recruter d'autres bénévoles qualifiés pour faire ce genre de travail. Nous croyons que ceci est extrêmement positif compte tenu des grands projets de restauration qui s'en viennent en lien avec la campagne de financement. Ce projet s'est très bien déroulé et a été mobilisateur pour les bénévoles; il nous donne des clés pour nous structurer davantage pour ce qui s'en vient.



Christmas train 2021 consist, Bruno Cordellier

Le convoi du train de Noël 2021. Bruno Cordellier

Division news

Calgary & Southwestern

BJ Ersson reported to the CRHA AGM, September 2021, that the previous year had been a total loss for the Division. Supertrain 2021 (Calgary Train Show), the major fundraising opportunity for the Division as well as an inspirational event was cancelled. It now seems that the 2022 show will take place as originally planned for April. Over the past 18+ months, all group projects have now been postponed / cancelled on account of health regulations. At the time of writing the Division hopes to convene for a holiday meal at a local restaurant on the 20th of December - perhaps as a starter for winter planning season for the 2022 Supertrain show.

The Division still has a few unfinished items to attend to:

- Finalize the renovations of the Champion Park Properties, such as speeder-sheds and trackside (installed) signals. C&SW members collaborate regularly with Champion Park on a volunteer basis;
- Retrieve surplus signals and parts from various storage locations to one good one then establish a thorough inventory and ultimately offer them for sale in a fundraiser, and;
- Cataloguing of substantial written material covering both Canadian and British railway literature. This will commence once members feel comfortable to convene and work in a small space. The goal is to ultimately offer books and magazines to any interested parties.

Individually, C&SW members have been busy doing 'their thing' such as trackside photography, train watching, researching, writing articles and of course modelling. Normally members would do some travelling to areas of interest but presently this is quite limited.

In closing, should anyone be visiting Calgary & area, do not hesitate to call any of the C&SW members. Time permitting - perhaps for a visit to talk trains, etc., can be arranged.

Nouvelles des divisions

Division Calgary & Southwestern

B.J. Ersson a signalé à l'AGA de l'ACHF, en septembre 2021, que l'année précédente avait été une perte totale pour la Division. Supertrain 2021, la principale opportunité de collecte de fonds pour la Division ainsi qu'un événement inspirant a été annulé. Il semble maintenant que le spectacle 2022 aura lieu comme prévu à l'origine pour avril. Au cours des 18 derniers mois et plus, tous les projets de groupe ont maintenant été reportés / annulés en raison des règles sanitaires. Au moment d'écrire ces lignes, la Division espère se réunir pour un repas de vacances dans un restaurant local le 20 décembre - peut-être comme un démarreur pour la saison de planification hivernale pour le spectacle Supertrain.

La Division a encore quelques éléments inachevés à parfaire:

- Finaliser les rénovations des propriétés du parc Champion, telles que les abris de draines et les signaux (installés) en bordure de voie. Les membres de C & SW collaborent régulièrement avec Champion Park sur une base bénévole;
- Récupérer les signaux et les pièces excédentaires de divers emplacements de stockage à un bon, puis établir un inventaire complet et finalement les offrir à la vente dans une collecte de fonds, et;
- Catalogage d'importants documents écrits couvrant la littérature ferroviaire canadienne et britannique. Cela commencera dès que les membres se sentiront à l'aise pour se réunir et travailler dans un petit espace. L'objectif est d'offrir des livres et des magazines à toutes les parties intéressées.

Individuellement, les membres de C & SW ont été occupés à faire « leur truc » comme la photographie en bordure de la voie, l'observation des trains, la recherche, la rédaction d'articles et bien sûr le modélisme. Normalement, les membres se rendraient sur des lieux d'intérêt, mais à l'heure actuelle, c'est assez limité.

En terminant, si vous visitez Calgary et sa région, n'hésitez pas à appeler l'un des membres de la division C & SW. Si le temps le permet, peut-être pour une visite pour parler des trains ou autre, pourra être organisée.

BACK COVER TOP: A contemporary view of action on the Winchester Subdivision - CP Train F 52 with 2304 operating long hood forward switching grain cars at Winchester, Ontario on October 26, 2021. Craig Stevenson

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Une scène d'action de nos jours sur la subdivision Winchester – le train No F52 du CP avec, à sa tête, la 2304 roulant long capot vers l'avant manoeuvrant des wagons de céréales à Winchester, Ontario, le 26 octobre 2021. Craig Stevenson

BACK COVER BOTTOM: With the slower speed film of the day, speed is evident as CNR Northern Type 6232 races through Vaudreuil, Quebec with westbound Train 15 bound for Toronto on March 19, 1955. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie 1840

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Compte tenu de la faible sensibilité des pellicules de l'époque, l'impression de vitesse est palpable alors que la Northern 6232 du CNR traverse Vaudreuil, Québec, avec le train No 15 en direction ouest à destination de Toronto, le 19 mars 1955. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Ritchie 1840

CANADIAN RAIL

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

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

