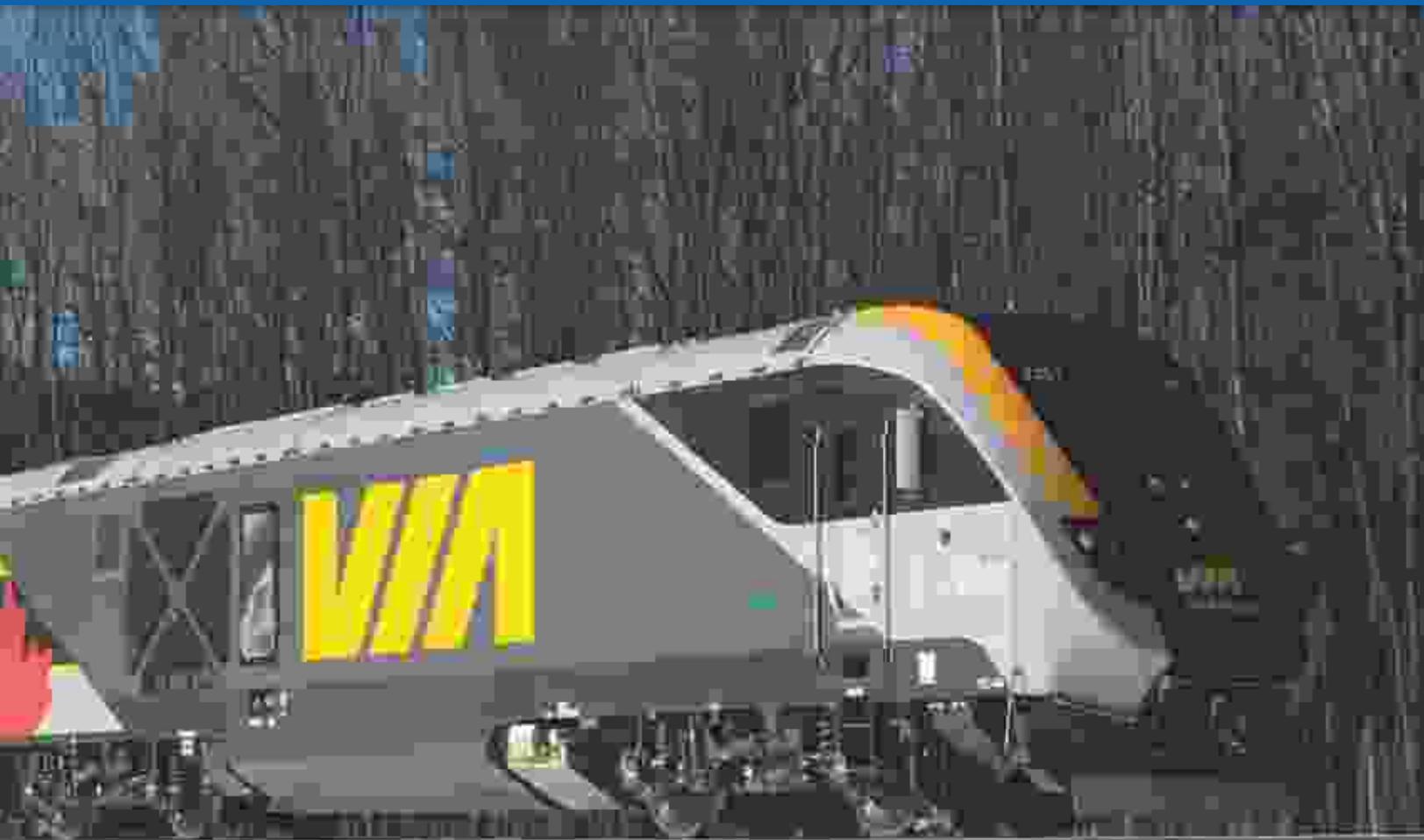


CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 609

JULY – AUGUST 2022 | JUILLET – AOÛT 2022

- VIA Rail Canada's New Corridor Fleet
- Northern Alberta Railways Carbondale Wreck
- Rails to Dorval
- Stan's Photo Gallery
- Bel Air and the mysterious Alfred Brown
- Last Run for HJ
- Heritage Business Car
- CRHA Communications
- La nouvelle flotte du Corridor de VIA Rail Canada
- La collision de Carbondale des Northern Alberta Railways
- Rails vers Dorval
- Les photos de Stan
- Bel Air et le mystérieux Alfred Brown
- Fin de trajet pour H.J.
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF



CANADIAN RAIL CANADIEN

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

1932 | 2022

CRHA
90
ACHF

Anniversary | Anniversaire



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

- | | |
|---|---|
| 187 VIA Rail Canada's New Corridor Fleet / <i>La nouvelle flotte du Corridor de VIA Rail Canada</i> by / par Kevin J. Holland | 232 Bel Air and the mysterious Alfred Brown / <i>Bel Air et le mystérieux Alfred Brown,</i> by / par Douglas N W Smith |
| 204 Northern Alberta Railways Carbondale Wreck / <i>La collision de Carbondale des Northern Alberta</i> Railways, by / par Shannyn Rus | 235 Last Run for HJ / <i>Fin de trajet pour H.J.,</i> by / par Stan J Smaill |
| 213 Rails to Dorval / <i>Rails vers Dorval,</i> by / par Douglas N W Smith | 237 Heritage Business Car / <i>Le patrimoine ferroviaire</i> |
| 221 Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> by / par Stan J Smaill | 241 CRHA / ACHF Communications |

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps, and other material. Please send all submissions to : Peter Murphy, Ph8-80 Ch. Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). No payment can be made for a submission, but its author will be given credit for the material submitted, if published. The latter will be returned on request. Remember that "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

Rail canadien a un besoin constant de nouvelles, d'articles, de données historiques, de photographies, de cartes et autres. Envoyez, s'il vous plaît, toute soumission à Peter Murphy, Ph8-80 Ch Du Bord-Du-Lac Lakeshore, Pointe-Claire, QC, H9S 4H6 (psmurphy@videotron.ca). Aucun paiement ne peut être fait pour une soumission, mais il sera donné crédit à l'auteur(e) pour celle-ci, si publiée. Le matériel soumis sera retourné sur demande. Rappelez-vous que « Les connaissances ont peu de valeur si elles ne sont pas partagées avec d'autres ».

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

LAYOUT / MISE EN PAGE: Gary McMinn

CARTOGRAPHER / CARTOGAPHE: James Taylor

ENGLISH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES ANGLAISES: Garth Stevenson, Frank Koustrup

FRENCH TRANSLATION / TRADUCTION FRANÇAISE : Jean-Maurice Boissard, Gilles Lazure, Jacques Loïselle, Lorence Toutant

FRENCH PROOFREADING / CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

PRINTING AND DISTRIBUTION / IMPRESSION ET DISTRIBUTION: Impression Expo

To become a member of the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, send your request and payment to: / Pour devenir membre de l'ACHF, ce qui inclut un abonnement à Rail canadien, postez votre demande et paiement à: CRHA Membership Services / Services aux membres de l'ACHF, 110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec, Canada, J5A 1G7

Membership dues for 2022 / Frais d'adhésion pour 2022:

Canada / Canada: \$50.00 CND (taxes inc.) / 50,00 \$ CND (taxes inc.)

United States / États-Unis: \$50.00 US / 50,00 \$ US

Other countries / Autres pays: \$85.00 CND / 85,00 \$ CND

FRONT COVER: A scenic winterscape at mileage 32.1 Alexandria Subdivision accentuates VIA Rail Canada's attractive Corridor fleet modernization livery, as test train 628 with Siemens Mobility-built Charger locomotive S1X 2201 powering a 'Venture' trainset, makes a performance run from Ottawa Station to Québec City on February 24, 2022. Raymond Farand

PAGE COUVERTURE: Un paysage hivernal pittoresque au PM 32,1 de la subdivision d'Alexandria met en valeur l'allure de la livrée moderne et attrayante de la nouvelle flotte du Corridor de VIA Rail Canada, en tant que train d'essai 628 avec la locomotive Charger S1X 2201 construite par Siemens Mobility en tête d'une rame "Venture", lors de son voyage d'essai entre Ottawa et Québec le 24 février 2022. Raymond Farand

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

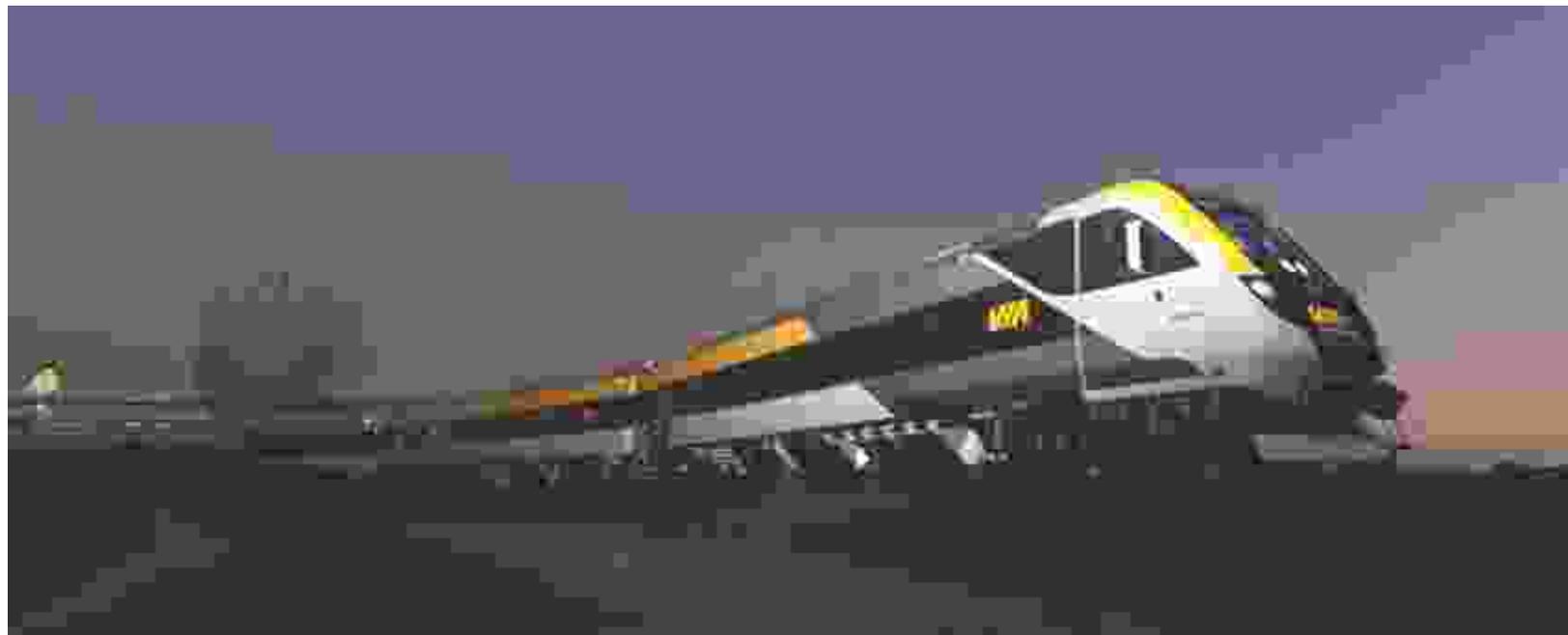
The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522
L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522
CRHA / ACHF 110 rue Saint-Pierre, Saint-Constant, Québec, Canada J5A 1G7

VIA Rail Canada's New Corridor Fleet *La nouvelle flotte du Corridor de VIA Rail Canada*

All photos courtesy of VIA Rail Canada unless credited otherwise
Sauf indication contraire, toutes les photos sont courtoisie de VIA Rail Canada

By / *Par* Kevin J. Holland

French Translation / *Traduction française* : Jean-Maurice Boissard



Canada's federal budget of February 27, 2018, included funding long sought by VIA Rail Canada for a new generation of Corridor equipment. The new equipment will provide 9,100 seats aboard 32 bidirectional (push-pull) trainsets that will initially augment, and ultimately replace, the existing LRC, HEP and Renaissance fleets and P42DC locomotives in Quebec City–Montreal–Ottawa–Toronto–Windsor / Sarnia service. Some of the current HEP equipment is expected to be retained for high traffic periods like Christmas, long weekends, etc. The first of the new trains (and related improvements at VIA's Montreal and Toronto maintenance centres) are scheduled to enter service late in 2022. Precise configuration of the diesel-powered trainsets was subject to manufacturer bids received through public tender, with federal Transport Minister Marc Garneau commenting at the time that he expected the bidding and purchase process to be completed as quickly as possible.

Le budget fédéral du Canada du 27 février 2018 prévoyait un financement recherché depuis longtemps par VIA Rail Canada pour une nouvelle génération d'équipements du Corridor. Le nouvel équipement fournira 9 100 sièges à bord de 32 rames bidirectionnelles (« push-pull ») qui augmenteront initialement, et finalement remplaceront, les parcs LRC (Léger, Rapide et Confortable), AES (équipements d'Alimentation Electrique de Service placés en tête de train, de l'Anglais HEP ou Head-End Power) et Renaissance existants et les locomotives P42DC dans le service Québec–Montréal–Ottawa–Toronto–Windsor / Sarnia. Certains des équipements AES actuels devraient être conservés pendant les périodes de trafic élevé comme Noël, les longs week-ends et autres. Le premier des nouveaux trains (et les améliorations connexes aux centres d'entretien de Montréal et de Toronto de VIA) devrait entrer en service à la fin de 2022. La configuration précise des rames à moteur diesel a été soumise aux offres des fabricants reçues dans le cadre d'appels d'offres publics, le ministre fédéral des Transports Marc Garneau ayant déclaré à l'époque qu'il s'attendait à ce que le processus d'appel d'offres et d'achat soit terminé le plus rapidement possible.



This Montreal to Ottawa train photographed on August 14, 2021 is made up of a combination of stainless steel and LRC coaches and is typical of the fleet that will be replaced by the new trains. Kenneth Goslett

Ce convoi Montréal-Ottawa, photographié le 14 août 2021, est formé d'un mélange de voitures en acier inoxydable et de voitures-coaches LRC; il est typique de la flotte qui va être remplacée par les nouveaux trains. Kenneth Goslett

Procurement

Among other criteria specified by VIA for the new fleet was enhanced universal accessibility to accommodate travellers with reduced mobility and a Tier 4 fuel-efficient and low-emission diesel-electric locomotive design that was also adaptable to full-electric propulsion.

As per Minister Garneau's expectations, the procurement process did indeed proceed quickly. A Request for Qualifications (RFQ) was distributed by VIA to prospective bidders beginning in April 2018. On June 18, 2018, the shortlist of qualified suppliers was announced, and the Request for Proposals (RFP) phase of the procurement process commenced.

Not quite six months later, on December 12, 2018, VIA announced that it had awarded the CDN \$989-million contract to Siemens Mobility, through its Siemens Canada subsidiary. Built in Sacramento, California, to Siemens' Venture design, the semi-permanently coupled bidirectional trains (in three, four, five and seven car configurations) have an SC-42 Charger Tier-4+ low-emission diesel-electric locomotive at one end and a cab-

Processus d'achat

Parmi les autres critères spécifiés par VIA pour la nouvelle flotte figuraient une accessibilité générale améliorée pour accueillir les voyageurs à mobilité réduite et une conception de locomotive diesel-électrique de niveau 4, économe en carburant et à faibles émissions, qui serait également adaptable à la propulsion entièrement électrique.

Selon les attentes du ministre Garneau, le processus d'approvisionnement s'est en effet déroulé rapidement. Une demande de qualifications (DQ) a été distribuée par VIA aux soumissionnaires potentiels à compter d'avril 2018. Le 18 juin, la liste restreinte de fournisseurs qualifiés a été publiée et la phase de demande de propositions (DP) du processus a pu commencer.

Moins de six mois plus tard, le 12 décembre 2018, VIA annonce qu'elle a attribué le contrat de 989 millions de dollars canadiens à Siemens Mobilité, par l'intermédiaire de sa filiale Siemens Canada. Construits à Sacramento, en Californie, selon la conception Venture de Siemens, les trains bidirectionnels couplés de manière semi-permanente (en configurations à trois, quatre, cinq et sept

control car at the other. VIA's contract reportedly included an option, as yet not exercised, for as many as 18 additional trainsets.

Siemens won the VIA contract in competitive bidding against Bombardier and Spain's Talgo — a circumstance that Bombardier described as "astonishing," with the Canadian firm saying it was "extremely disappointed" with the outcome of VIA's procurement process. A key factor in VIA's decision to select Siemens was the expectation of a reliable delivery schedule, with Bombardier having experienced high-profile delays in its recent production of equipment for the Toronto Transit Commission and New York City's subway system. For its part, Siemens stated that as much as 20% of the VIA contract's components would be sourced in Canada, even though, under free-trade legislation, the Canadian government is reportedly unable to enforce a minimum level of domestic content in the trains' production.

Perhaps anticipating pushback from unsuccessful bidders, VIA announced that "Siemens Canada was selected following a fair, open, rigorous, and transparent bidding process under the oversight of an independent fairness monitor and VIA Rail's Board of Directors. On-time delivery, quality of product and price were the criteria on which all the proponents were evaluated."

The Siemens cars and locomotives specified in the winning bid have gained wide acceptance among North American operators, with variants of the builder's Charger locomotive design ordered for Amtrak regional and long-distance services, Florida's privately operated Brightline intrastate service (briefly branded, early in its existence, as Virgin Trains), a growing number of commuter operators (including Montreal's exo), and now VIA Rail Canada.

Charger locomotives

VIA's new trains are powered by Siemens' SC-42 Charger diesel-electric locomotives. Powered by the design's standard Tier 4+ compliant Cummins 16-cylinder QSK95 diesel engine, this Charger variant produces 4,200 horsepower (the highest rating available, at 1,800 rpm) and 65,000 pounds (290 kN) of tractive effort, and is capable of speeds up to 125 mph (201 km/h). Tipping the scales at 280,000 pounds (127,000 kg), these units are relative lightweights, and are promoted as such by Siemens. Fuel capacity is 2,200 U.S. gallons (8,328 litres).

voitures) sont équipés d'une locomotive diesel-électrique à faibles émissions SC-42 Charger de niveau 4+ à une extrémité et d'une voiture-pilote à l'autre. Le contrat de VIA aurait inclus une option, non encore exercée, pour jusqu'à 18 rames supplémentaires.

Siemens a remporté le contrat de VIA dans le cadre d'un appel d'offres contre Bombardier et l'espagnol Talgo - une conclusion que Bombardier a qualifiée d'«étonnante», la société canadienne se disant "extrêmement déçue" du résultat du processus d'approvisionnement de VIA. Un facteur clé dans la décision de VIA de choisir Siemens était l'attente d'un calendrier de livraison fiable, Bombardier ayant connu des retards très médiatisés dans sa récente production d'équipements pour la Toronto Transit Commission et le système de métro de New York. Pour sa part, Siemens a déclaré que jusqu'à 20 % des composants du contrat VIA proviendraient du Canada, même si, en vertu de la législation sur le libre-échange, le gouvernement canadien n'était pas en mesure d'imposer un niveau minimum de contenu national dans la production des trains.

Anticipant peut-être les protestations des soumissionnaires non retenus, VIA a annoncé que « Siemens Canada a été sélectionnée à la suite d'un processus d'appel d'offres juste, ouvert, rigoureux et transparent sous la supervision d'un contrôleur indépendant de l'équité et du conseil d'administration de VIA Rail. La livraison à temps, la qualité du produit et le prix étaient les critères sur lesquels tous les soumissionnaires ont été évalués ».

Les voitures et locomotives Siemens spécifiées dans l'offre gagnante ont été largement adoptées par les opérateurs nord-américains, avec des variantes de conception de la locomotive Charger adaptée pour les services régionaux et longue distance d'Amtrak, le service intra-état privé Brightline de Floride (brièvement appelé au début de son existence Virgin Trains), un nombre croissant d'opérateurs de train de banlieue (dont l'exo de Montréal), et maintenant VIA Rail Canada.

Les locomotives Charger

Les nouveaux trains de VIA sont propulsés par des locomotives diesels-électriques SC-42 Charger de Siemens. Propulsée par le moteur diesel Cummins 16 cylindres QSK95 conforme à la norme de conception de niveau 4+, cette variante produit 4 200 chevaux à 1 800 tr/min (la puissance nominale la plus élevée disponible) et 290 kN d'effort de traction; elle est capable de rouler à une vitesse de 200 km/h. Pesant sur la balance 127 000 kg, ces unités sont relativement légères et sont promues comme telles par Siemens. La capacité de carburant est de 8 328 litres.

Siemens présente également la conception de son Charger comme étant « personnalisable, mais basée sur une plate-forme commune avec des solutions techniques spécifiques au client et des fonctionnalités d'efficacité





Siemens also promotes its Charger design as being “customizable, yet based on a common platform with customer-specific technical solutions and standard energy-efficiency features.” More than 300 Charger locomotives have been ordered for service in North America since their debut in 2014. Although different modular nose designs are available — from the most common blunt styling to the cosmetic streamlined variations chosen by Brightline and VIA — all Charger locomotives share advanced FRA-approved crash-energy-management (CEM) systems, including a crew safety cage, push-back couplers, and an escape hatch in the cab roof. In addition to energy efficiency, noise reduction and safety considerations, the Charger design is based on modular component assemblies to permit ease of maintenance access and replacement. Systems diagnosis is performed by an on-board microprocessor system, which can alert crews and maintenance centres to en-route faults, and automatically take corrective action by activating back-up mechanical or electrical components, reducing speed, or optimizing engine performance as needed to maintain operation. The Charger design’s fully redundant head-end power (HEP) components ensure that a single failure will not impact the operation of the cars’ climate control, lighting, and door-operating systems.

énergétique standard ». Plus de 300 locomotives Charger ont été commandées pour le service en Amérique du Nord depuis leurs débuts en 2014. Bien que différentes conceptions de nez modulaires soient disponibles - du style émoussé le plus courant aux variantes esthétiques simplifiées choisies par Brightline et VIA - toutes les locomotives Charger partagent les normes FRA avancées - des systèmes de gestion de l'énergie de collision (CEM) approuvés, comprenant une cage de sécurité pour l'équipage, des attelages à refoulement et une trappe d'évacuation dans le toit de la cabine. En plus de l'efficacité énergétique, de la réduction du bruit et des considérations de sécurité, la conception du Charger est basée sur des assemblages de composants modulaires afin de faciliter l'accès et le remplacement pour la maintenance. Le diagnostic des systèmes est effectué par un système à microprocesseur embarqué, qui peut alerter les équipages et les centres de maintenance des défauts en route et prendre automatiquement des mesures correctives en activant des composants mécaniques ou électriques de secours, en réduisant la vitesse ou en optimisant les performances du moteur au besoin pour maintenir le fonctionnement. La conception de l'alimentation électrique des services (AES) entièrement redondants du Charger garantit qu'une seule panne n'aura pas d'impact sur le fonctionnement des systèmes de climatisation, d'éclairage et d'ouverture des portes des voitures.

Venture cars

Siemens' SV125 Venture cars are based on the company's Viaggio Comfort design — first delivered in 2008 for Austrian Federal Railways' Railjet service — but with bodies and interior components modified to meet tougher North American crash standards. Safety measures include CEM crumple zones at both ends of each car, 'controlled collapse' engineering of the stainless-steel bodies, and reinforced seat tracks. Each car is 85 feet long between couplers (the North American standard for more than a century). They are 10'6" wide and 14' high, with a floor height of 51". The cars ride on a pair of four-wheel air-sprung trucks, 59'6" between centres, with a minimum curve radius of 250'. Side (vestibule) doors are 34" wide and aisles are 32" wide to comfortably accommodate wheelchairs. Side doors on some cars feature an integral powered wheelchair lift. Exterior doors operate in 'sliding-plug' fashion, shifting slightly inward and sliding into a carbody pocket, and are flush with the car exterior when closed. The flush fit improves the train's outward appearance, and reduces wind noise in the vestibule area. Powered retractable steps can be used for boarding at stations with low-level platforms.

Les voitures Venture

Les voitures SV125 Venture de Siemens sont basées sur la conception des Viaggio Comfort de la société - livrée pour la première fois en 2008 pour le service Railjet des chemins de fer fédéraux autrichiens - mais avec des carrosseries et des composants intérieurs modifiés pour répondre aux normes de collision nord-américaines plus strictes. Les mesures de sécurité comprennent des zones de déformation CEM aux deux extrémités de chaque voiture, une ingénierie « d'affaissement contrôlé » des carrosseries en acier inoxydable et des rails de siège renforcés. Chaque wagon mesure 25,9 m de long entre attelages (la norme nord-américaine depuis plus d'un siècle). Ils mesurent 3,20 m de large et 4,27 m de haut, avec une hauteur de plancher de 1,3 m. Les voitures roulent sur une paire de bogies à suspension pneumatique à quatre roues, 18,14 m entre les centres, avec un rayon de courbe minimum de 76,2 m. Les portes latérales (vestibule) mesurent 86 cm de large et les allées mesurent 81 cm de large pour accueillir confortablement les fauteuils roulants. Les portes latérales de certaines voitures sont équipées d'un élévateur pour fauteuil roulant électrique intégré. Les portes extérieures fonctionnent à la manière d'un « bouchon coulissant », se déplaçant légèrement vers l'intérieur et glissant dans une



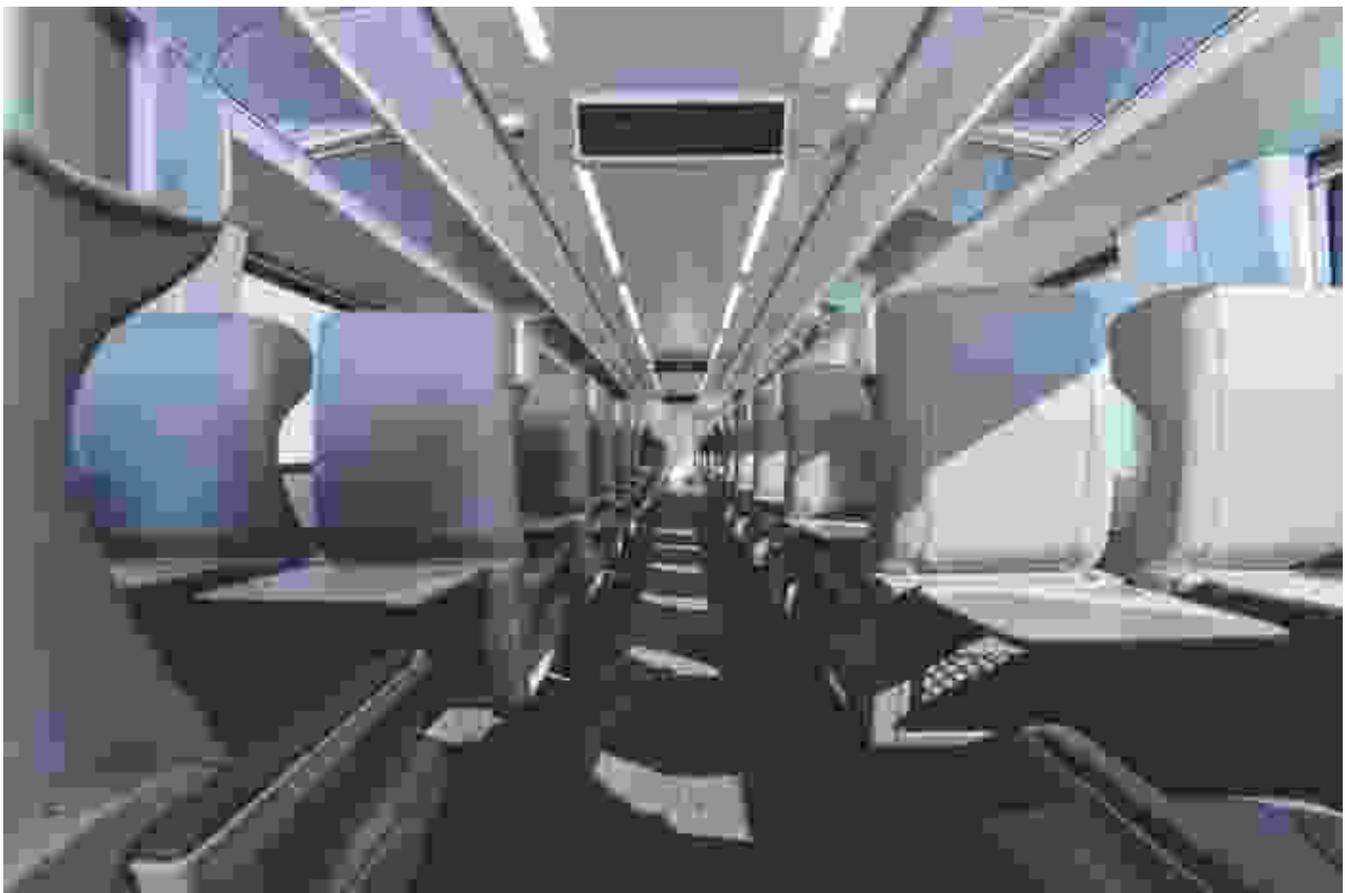
Siemens' Venture car design was initially ordered in 2014 by All Aboard Florida for Brightline service, with the first of those trains delivered in late 2016 and entering revenue service in January 2018. In November 2017, four American states (California, Illinois, Michigan and Missouri) placed a 137-car order to re-equip state-supported regional corridor trains operated under contract by Amtrak. VIA's December 2018 order for 160 cars was followed by additional Venture car orders for other Amtrak state-supported and directly operated services, for the most part replacing durable, but obsolete, Amfleet I cars built in the 1970s by Budd. As with the increasingly wide adoption of its Charger locomotive variants, Siemens' Venture cars are well positioned to reshape the face of North American regional and locomotive-hauled corridor passenger services.

Standard seats in the Venture cars are 19" wide, to permit a relatively wider, wheelchair-accessible aisle running the full length of each car. An 'in-seat' recline mechanism keeps the outer seatback fully upright (so as not to encroach on the following row's space) while extending the backrest and seat cushion forward.

feuillure de la carrosserie, et affleurent l'extérieur de la voiture lorsqu'elles sont fermées. Cet ajustement améliore l'apparence extérieure du train et réduit le bruit du vent dans la zone du vestibule. Les marchepieds escamotables motorisés peuvent être utilisés pour l'embarquement dans les gares avec des quais bas.

La conception de la voiture Venture de Siemens a été initialement commandée en 2014 par All Aboard Florida pour le service Brightline, le premier de ces trains ayant été livré fin 2016 et mis en service commercial en janvier 2018. En novembre 2017, quatre États américains (Californie, Illinois, Michigan et Missouri) passent une commande de 137 wagons pour rééquiper les trains du corridor régional soutenus par l'État et exploités sous contrat par Amtrak. La commande de 160 voitures de VIA en décembre 2018 a été suivie de commandes supplémentaires de voitures Venture pour d'autres services d'Amtrak soutenus par l'État et exploités directement, remplaçant pour la plupart des voitures Amfleet I durables mais obsolètes, construites dans les années 1970 par Budd. Comme avec l'adoption de plus en plus large des différents modèles de locomotives Charger, les voitures Venture de Siemens sont bien placées pour remodeler le visage des services de passagers des corridors régionaux tractés par locomotive en Amérique du Nord.

Les sièges standard des voitures Venture mesurent 48 cm de large, pour permettre une allée relativement plus large et accessible aux fauteuils roulants





As with VIA's current Corridor equipment, its Venture trainsets offer 2+2 seating in coach and 2+1 seating in Business Class, with the bonus of "perfect alignment between seating and windows," as promoted by Siemens, to ensure that all passengers have an unobstructed outside view. Other on-board enhancements include improved Wi-Fi coverage throughout the train, bright and energy-efficient LED lighting, multiple ceiling-mounted digital information signs, and aisle handholds on each seat back. In a notable change from current VIA Corridor practice, overhead luggage storage on the Venture cars is an open shelf, and not airline-style enclosed bins. Those wide aisles offer crews more space to maneuver food and beverage carts, while the new carts themselves are narrow enough to not block the entire aisle, thereby allowing passengers to move past without waiting or ducking into an unoccupied seat row, as is the case with the current fleet.

sur toute la longueur de chaque voiture. Un mécanisme d'inclinaison « in-seat » maintient le dossier du siège extérieur complètement droit (afin de ne pas empiéter sur l'espace de la rangée suivante) tout en étendant le dossier et le coussin de siège vers l'avant.

À l'instar de l'équipement Corridor actuel de VIA, ses rames Venture offrent des sièges 2+2 en voiture-coach et des sièges 2+1 en classe Affaires, avec en prime un « alignement parfait entre les sièges et les fenêtres », comme le promet Siemens, pour s'assurer que tous les passagers aient une vue extérieure dégagée. D'autres améliorations à bord incluent une couverture Wi-Fi améliorée dans tout le train, un éclairage à D.E.L. lumineux et économe en énergie, plusieurs panneaux d'information numériques montés au plafond et des poignées d'allée sur chaque dossier de siège. Dans un changement notable par rapport à la pratique actuelle du Corridor VIA, le stockage des bagages en hauteur sur les voitures Venture est une étagère ouverte et non des compartiments fermés de style compagnie aérienne. Ces larges allées offrent aux équipages plus d'espace pour manœuvrer les chariots de

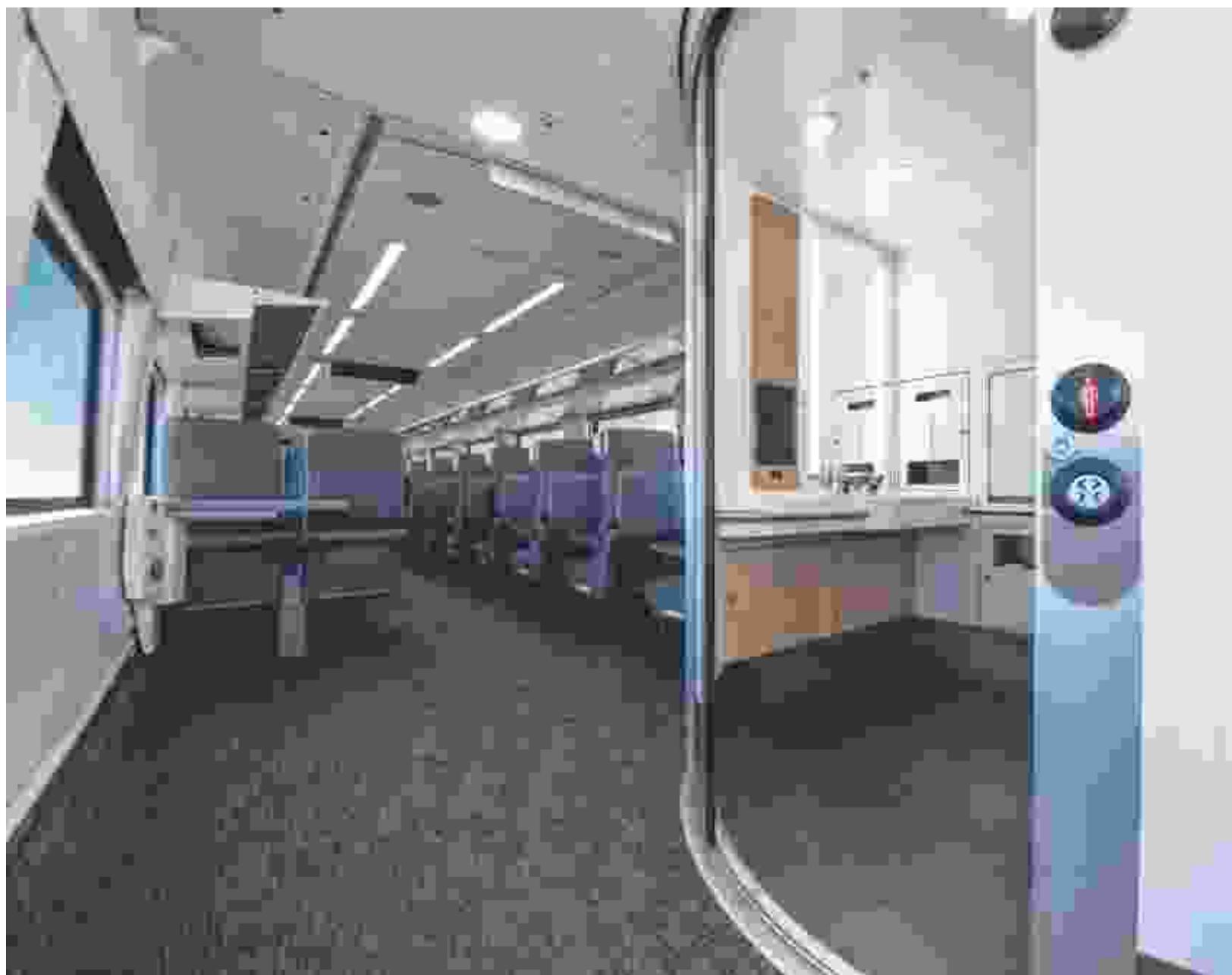




During the development of specifications for the new fleet, VIA held three input sessions with barrier-free mobility stakeholders and advocacy groups, concluding with in-person evaluation of a full-scale car-interior mockup. Among the barrier-free features to be incorporated in VIA's new fleet are fully accessible washrooms large enough for a wheelchair to turn around (and also accommodating a baby-changing station); the previously noted wide aisles, barrier-free passage between cars, and integral powered wheelchair lifts on both Economy and Business Class cars; and the use of braille on seat numbers and other signage and assistance buttons.

nourriture et de boissons, tandis que les nouveaux chariots eux-mêmes sont suffisamment étroits pour ne pas bloquer l'allée entière, permettant ainsi aux passagers de passer sans attendre ou en se glissant dans une rangée de sièges inoccupée, comme c'est le cas dans la flotte actuelle.

Au cours de l'élaboration des spécifications du nouveau parc, VIA a tenu trois séances de discussion avec des intervenants et des groupes de défense de la mobilité sans obstacle, se terminant par une évaluation en personne d'une maquette grandeur nature de l'intérieur d'une voiture. Parmi les caractéristiques sans obstacle à intégrer dans la nouvelle flotte de VIA figurent des toilettes entièrement accessibles suffisamment grandes pour qu'un fauteuil roulant puisse faire demi-tour (et pouvant également accueillir une table à langer); les allées larges déjà mentionnées; le passage sans obstacle entre les voitures et les élévateurs pour fauteuils roulants électriques intégrés sur les voitures de classe Économie et Affaires; et l'utilisation du braille sur les numéros de siège et



VIA's fleet reflects the standard Venture floor plan of a single washroom at one end of the car, with luggage towers (and limited bicycle storage) at the other. Vestibule lighting throughout the trains is brighter, and intended to be more welcoming, than on VIA's current fleet. In the Business Class cars, the galleys are also brighter, with prominent VIA branding and, as described by VIA's Senior Manager, Product and Service Design Dean Rockwell, have a "less industrial look" than their current counterparts, with faux wood facings softening what otherwise would be an expanse of bare stainless steel fixtures.

autres boutons de signalisation et d'assistance.

La flotte de VIA reflète le plan d'étage standard de Venture avec une seule toilette à une extrémité et des étagères à bagages avec un local à vélos limité, à l'autre. L'éclairage du vestibule dans tous les trains est plus lumineux et se veut plus accueillant que sur le parc actuel de VIA. Dans les voitures de classe affaires, les cuisines sont également plus lumineuses, avec une marque VIA bien en vue et, comme l'a décrit Dean Rockwell, directeur principal, Conception des produits et services de VIA, elles ont un « look moins industriel » que leurs homologues actuelles, avec des revêtements en faux bois adoucissant ce qui serait, sinon, une étendue de luminaires nus en acier inoxydable.

VIA est le premier opérateur nord-américain à



VIA is the first North American operator to acquire Venture cab-control cars (with Caltrans following suit), also based on the Viaggio Comfort design. In VIA's case, the styling of these cars' cab ends mimics the Charger locomotives' streamlined design and crash-management engineering. Although they lack side doors for crew access, they do have a rooftop escape hatch.

acquérir des voitures-pilote Venture (avec Caltrans emboîtant le pas), également basées sur la conception Viaggio Comfort. Dans le cas de VIA, le style des extrémités de la cabine de ces voitures imite le style caréné et l'ingénierie de gestion des collisions des locomotives Charger. Bien qu'elles n'aient pas de portes latérales pour l'accès de l'équipage, elles ont une trappe d'évacuation sur le toit.

Raymond Farand



VIA's new trainsets are equipped with standard couplers on the noses of the locomotive and cab-control cars only; intermediate cars are semi-permanently coupled using proprietary connections. This is the normal arrangement for the Venture trainsets, and provides fully ADA-compliant passage between cars for passengers with reduced mobility. Amtrak Midwest is currently the only Venture customer to specify standard couplers throughout.

VIA's 'New Fleet' acquisition marked only the second time in the company's history — since the arrival of the LRC cars in the early 1980s — that it has acquired brand-new, purpose-built rolling stock. (The Renaissance fleet being neither brand-new nor purpose-built, but rather secondhand and repurposed, albeit to VIA's specifications.)

In addition, Siemens secured a 15-year maintenance contract, worth approximately CDN \$27 million per year, to support the new VIA equipment, with dedicated servicing facilities at the Montreal Maintenance Centre (MMC) and Toronto Maintenance Centre (TMC).

Arrival in Canada

Following a period of conceptual experimentation, the new trains' official livery was introduced in May 2021. Four months later, even as it grappled with the ongoing repercussions of the coronavirus pandemic, VIA management was focused on the imminent arrival of the first of the new Corridor trains. The first completed trainset made its transcontinental delivery trip from California to Montreal, arriving there on September 29, 2021. Two SC-42 locomotives (Nos. 2200 and 2201), cab-control car No. 2300 and four intermediate cars (one Business Class and three Economy Class) made up this initial ferry move as CN Train P698.

Les nouvelles rames de VIA sont équipées d'attelages standard uniquement à l'extrémité de la locomotive et des voitures-pilote; les voitures intermédiaires sont couplées de manière semi-permanente à l'aide d'attelages propriétaires. Il s'agit de la disposition normale des rames Venture qui offre un passage entièrement conforme à l'ADA entre les voitures pour les passagers à mobilité réduite. Amtrak Midwest est actuellement le seul client Venture à spécifier des couplages standard partout.

L'acquisition de la « nouvelle flotte » de VIA représente seulement la deuxième fois dans l'histoire de l'entreprise — depuis l'arrivée des voitures LRC au début des années 1980 — qu'elle acquiert du matériel roulant tout neuf et spécialement conçu à cet effet (la flotte Renaissance n'étant ni neuve ni construite à cet effet, mais plutôt d'occasion et à vocation changée, quoique selon les spécifications de VIA).

De plus, Siemens a obtenu un contrat de maintenance de 15 ans, d'une valeur d'environ 27 millions de dollars canadiens par an, pour entretenir le nouvel équipement de VIA, avec des installations d'entretien dédiées au Centre de maintenance de Montréal (MMC) et au Centre de maintenance de Toronto (TMC).

L'arrivée au Canada

Après une période d'expérimentation conceptuelle, la livraison officielle des nouveaux trains commence en mai 2021. Quatre mois plus tard, alors même qu'elle est aux prises avec les répercussions continues de la pandémie de coronavirus, la direction de VIA se concentre sur l'arrivée imminente du premier des nouveaux trains pour le Corridor. La première rame achevée effectue son voyage de livraison transcontinental de la Californie à Montréal, où elle arrive le 29 septembre 2021. Deux locomotives SC-42 (nos 2200 et 2201), la voiture-pilote n° 2300 et quatre voitures intermédiaires (une en classe

Left to right, Martin R. Landry, Françoise Bertrand, Cynthia Garneau, Hon. David McGuinty and Greg Fergus

De gauche à droite, Martin R. Landry, Françoise Bertrand, Cynthia Garneau et les députés David McGuinty et Greg Fergus



The equipment was officially unveiled during a November 30, 2021, media event at VIA's Ottawa station, with then-CEO Cynthia Garneau, board chair Françoise Bertrand and Chief Commercial Officer Martin Landry (who became interim CEO following Garneau's resignation on May 20, 2022) representing the railway and Hon. David McGuinty, MP (Ottawa South) and Greg Fergus, MP (Hull-Aylmer) present on behalf of the federal government.

The first trainset's arrival in Canada was timed to facilitate an extensive operational testing program under winter conditions, with this phase of the acceptance process commencing in December 2021. Siemens retains ownership of the equipment, which is sublettered accordingly with SIIX reporting marks, until formal acceptance by VIA upon successful completion of the testing program.

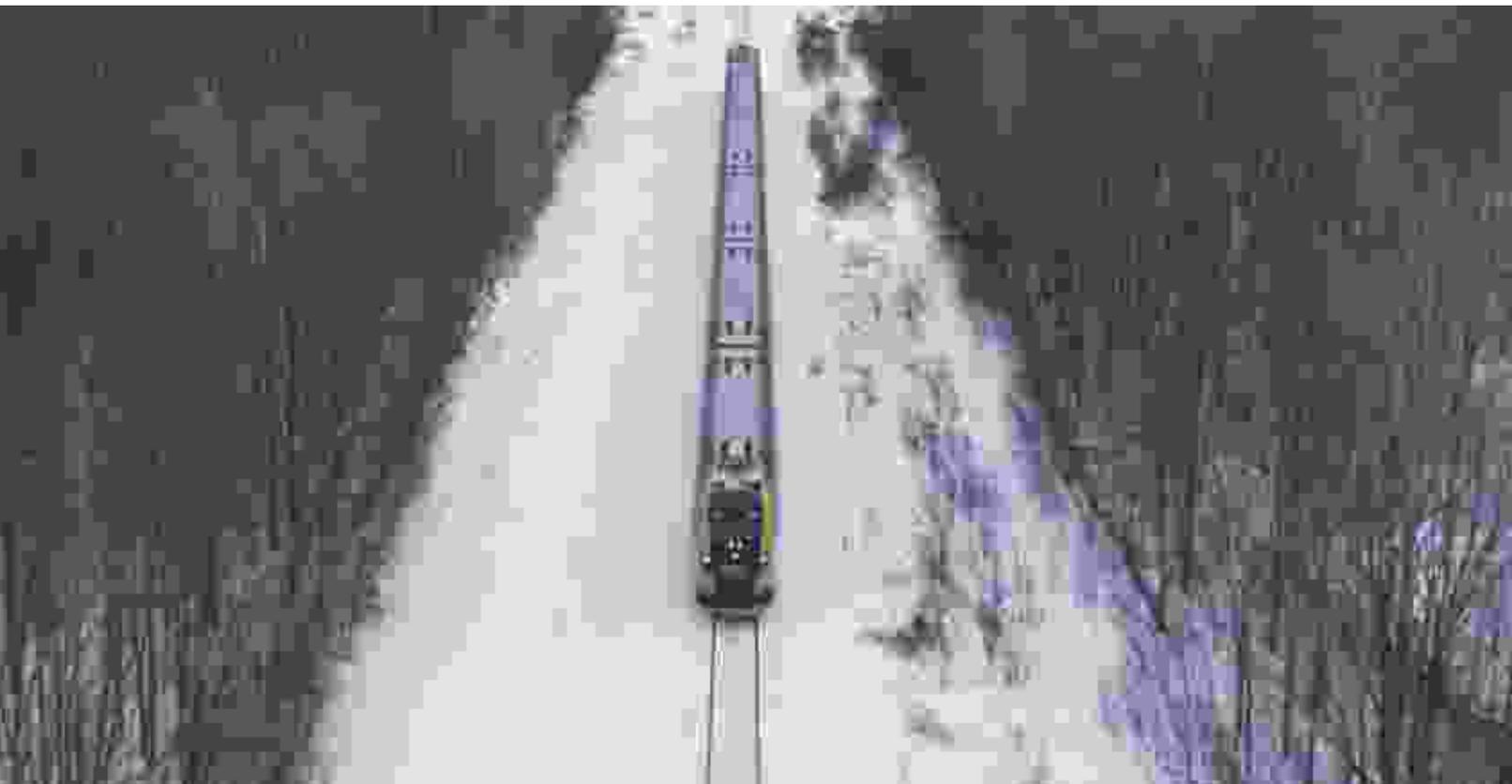
Following a period of pre-testing preparation, cold-weather testing commenced with nocturnal trips on the VIA-owned Alexandria Subdivision between Ottawa and Coteau, Quebec. The first test, at Vars, Ontario, focused on 'dynamic shunting' — ensuring that the new equipment would be detected by, and would activate, existing signalling and grade-crossing systems. Cold-weather assessment of brakes, suspension, heating equipment, doors, folding steps and other major components followed. Some difficulties encountered with ice and snow fouling the door and step mechanisms were not entirely unexpected, and underscored the importance of precisely this type of real-world testing.

affaires et trois en classe économique) constitue ce premier mouvement sous le nom du train P698 du CN.

L'équipement est officiellement dévoilé lors d'un événement médiatique le 30 novembre 2021 à la gare d'Ottawa de VIA, avec la PDG de l'époque, Cynthia Garneau, la présidente du conseil, Françoise Bertrand, et le directeur commercial Martin Landry (devenu PDG par intérim à la suite de la démission de Mme Garneau le 20 mai 2022) représentant le chemin de fer et, présents au nom du gouvernement fédéral, David McGuinty, député d'Ottawa-Sud et Greg Fergus, député de Hull-Aylmer.

L'arrivée de la première rame au Canada a été programmée pour faciliter un vaste programme d'essais opérationnels dans des conditions hivernales, cette phase du processus d'acceptation commençant en décembre 2021. Siemens conserve la propriété de l'équipement, qui est désigné en conséquence avec les marques distinctes SIIX, jusqu'à l'acceptation formelle par VIA suite à l'achèvement avec succès du programme d'essais.

Après une période de préparation, les essais par temps froid commencent par des trajets nocturnes sur la subdivision Alexandria appartenant à VIA entre Ottawa et Coteau, au Québec. Le premier essai, à Vars, en Ontario, porte sur la « manœuvre dynamique » - garantissant que le nouvel équipement serait détecté par les systèmes de signalisation et de passage à niveau existants et les activerait. Une évaluation par temps froid des freins, de la suspension, de l'équipement de chauffage, des portes, des marchepieds pliants et d'autres composants majeurs suit. Certaines difficultés rencontrées avec la glace et la neige enrayant les mécanismes des portes et des marches ne sont



By early April 2022 the equipment was venturing farther afield, and in daylight. On April 5, SC-42 2201 powered the four intermediate cars and cab-control car 2300 on a Montreal–Quebec City round trip. In mid-April, again with SC-42 2201 as power, the test train made its first foray to Toronto and southwestern Ontario. With the conclusion of this two-day trip on April 13-14, the Siemens equipment had covered the entire mileage of VIA's Corridor since arriving in Canada via Sarnia. On the first day of the southwestern Ontario circuit, the train operated from Montreal and Toronto to Windsor by way of Brantford before overnighing in London. The trip's second day saw the train operate from London to Toronto over the Guelph Subdivision (noteworthy for both its antiquated jointed rail and slow 30-mph speed limit) before heading back to Montreal. In the course of this evaluation trip, the compatibility of the cars' steps with each station's platforms was evaluated. In addition, a 'rescue' test was conducted at the Toronto Maintenance Centre on April 13, with cab car 2300 coupled to GO Transit MP40PH-3C 654 to confirm systems connectivity and simulate extraction from an en-route breakdown.

Following this round of extensive field testing, the equipment was sent to the National Research Council's Uplands facility near Ottawa on May 10 for further evaluation. After emerging from NRC in July, the test train of five cars, powered by locomotive 2201, travelled to Charny, Que., on August 4, then moved to Toronto the following day for a second tour of southwestern Ontario routes. Meanwhile, the second production train (five cars and SC42 2202) entered Canada via Port Huron, Mich., and Sarnia on August 5, en route to Montreal on its delivery trip from Sacramento.

The road ahead

With the first of the new 125-mph-capable Siemens trainsets scheduled to be officially accepted and enter revenue service before the end of 2022, and subsequent examples then entering service one train at a time as they arrive from California, VIA's Corridor will be on stable operational footing for decades to come.

While true high-speed service on the Quebec City–Montreal–Ottawa–Toronto Corridor trunk may remain beyond the fiscal and political horizon, the planned implementation of dedicated High-Frequency Rail (HFR) rights-of-way on major segments of these Corridor routes, if seen to fruition, will largely separate passenger trains from freight-related congestion and eliminate grade crossings, thereby increasing both the speed and frequency of Corridor schedules.

Until that watershed occurs, VIA's much-anticipated new fleet will offer passengers faster, more reliable, and otherwise much-improved service on the existing Corridor.

pas entièrement surprenantes et soulignent l'importance de ce type de test en situation réelle.

Début avril 2022, la rame d'essais s'aventure plus loin et à la lumière du jour. Le 5 avril, la SC-42 2201 tire les quatre voitures intermédiaires et la voiture-pilote 2300 lors d'un aller-retour Montréal–Québec. À la mi-avril, toujours avec la SC-42 2201 comme motrice, le train d'essai fait sa première incursion à Toronto et dans le sud-ouest de l'Ontario. À la fin de ce voyage de deux jours des 13 et 14 avril, l'équipement Siemens a parcouru toute la distance du Corridor de VIA depuis son arrivée au Canada via Sarnia. Le premier jour du circuit du sud-ouest de l'Ontario, le train roule de Montréal et Toronto à Windsor en passant par Brantford avant de passer la nuit à London. Le deuxième jour du voyage, le train circule de London à Toronto en passant par la subdivision de Guelph (remarquable pour ses rails à attaches désuètes et sa limite de vitesse de 50 km/h) avant de retourner à Montréal. Au cours de ce voyage d'évaluation, la compatibilité des marchepieds des voitures avec les quais de chaque gare est évaluée. De plus, un test de « sauvetage » est effectué au centre de maintenance de Toronto le 13 avril, avec la voiture-pilote 2300 couplée au GO Transit MP40PH-3C 654 pour confirmer la connectivité des systèmes et simuler l'extraction d'une rame en panne en cours de route.

À la suite de cette série d'essais approfondis sur le terrain le 10 mai, l'équipement est envoyé à l'installation Uplands du Conseil national de recherches du Canada près d'Ottawa pour une évaluation supplémentaire. À sa sortie du CNRC en juillet, le train d'essai de cinq voitures, tracté par la locomotive 2201, a roulé, le 4 août, jusqu'à Charny, Québec puis vers Toronto, le jour suivant, pour un deuxième parcours sur les voies du sud-ouest de l'Ontario. Durant ce temps, le deuxième train de la production (cinq voitures et la SC42 2202) est entré au Canada via Port Huron, Michigan, et Sarnia, le 5 août, en route vers Montréal au cours de son voyage de livraison à partir de Sacramento.

La route à suivre

Avec la première des nouvelles rames Siemens capables de rouler à 200 km/h qui devrait être officiellement acceptée et entrer en service commercial avant la fin de 2022, et les exemplaires suivants entrant ensuite en service un train à la fois à leur arrivée de Californie, le Corridor de VIA sera sur une base opérationnelle stable pour les décennies à venir.

Bien que le véritable service à grande vitesse sur la voie du Corridor Québec–Montréal–Ottawa–Toronto puisse rester au-delà de l'horizon fiscal et politique, la mise en œuvre prévue d'emprises réservées au train à grande fréquence (TGF) sur les principaux segments de ce corridor, si elle porte des fruits, permettra largement aux trains de voyageurs d'éviter la congestion liée au fret et éliminera les passages à niveau, augmentant ainsi à la fois la vitesse et la fréquence des horaires du Corridor.

Jusqu'à ce que ce tournant soit pris, la nouvelle flotte très attendue de VIA offrira aux passagers un service



Kevin Holland caught VIA's first Charger trainset on test running westbound through Bayview Junction, Ontario on August 5, 2022. Kevin J. Holland

Le 5 août 2022, Kevin Holland a photographié la première rame de VIA avec motrice Charger lors d'un trajet d'essai en direction ouest à travers Bayview Junction, Ontario. Kevin J. Holland

Another Lucky photograph, Ken Goslett caught VIA's second Charger trainset arriving at Montreal's Turcot West from the Siemens factory in Sacramento, California on August 6, 2022. Kenneth Goslett

Une autre photo chanceuse; le 6 août 2022, Ken Goslett a pris en photo la deuxième rame Charger de VIA à son arrivée à la cour Turcot Ouest, Montréal, en provenance de la manufacture de Siemens, à Sacramento, Californie. Ken Goslett





Portions of the preceding text have been excerpted and adapted from the author's book *People Moving People: The History of VIA Rail Canada*, published by Rapido Trains, Inc., in 2022.

plus rapide, plus fiable et autrement bien amélioré sur le Corridor existant.

Les portions de ce texte sont tirées du livre de l'auteur *People Moving People: The History of VIA Rail Canada*, publié par Rapido Trains, Inc., en 2022.

Northern Alberta Railways Carbondale Wreck A Series of Unfortunate Accidents at Carbondale Junction

La collision de Carbondale des Northern Alberta Railways : une série d'accidents fâcheux à Carbondale Junction

By / Par Shannyn Rus

French Version / Version française : Gilles Lazure



Carbondale resident Shannyn Rus stands near a marker that indicates where the Carbondale Railway Station once stood near her Sturgeon County home. The station was destroyed in an unfortunate Northern Alberta Railway (NAR) train collision in 1959. Kevin Ma / St. Albert Gazette

Shannyn Rus, une résidente de Carbondale, se tient près d'une borne repère qui indique la proximité de sa demeure de l'endroit où a déjà été érigée la gare de Carbondale dans le comté de Sturgeon. La gare fut détruite lors d'une collision de trains. Kevin Ma, St. Albert Gazette

Carbondale, Alberta named on account of coal mines near the town site, saw plenty of rail traffic. In the winter of 1959, steam locomotives were being replaced by new power, the diesel engine. A definite sign that times were changing

Today a historical marker rests at mile 13.6 North of Dunvegan Yards, where the worst tragedy in the history of the Northern Alberta Railways (NAR) occurred. On November 10, 1959, the sun was just starting to rise

Carbondale, nommé en regard des mines de charbon près de l'emplacement de la ville, fut témoin d'un trafic ferroviaire important. Lors de l'hiver de 1959, les locomotives à vapeur étaient en cours de remplacement par une nouvelle force motrice, le moteur diesel. Un signe évident que les temps étaient en cours de changement.

De nos jours, une borne repère historique repose au mille 13.6 au nord de Dunvegan Yards, à l'endroit où s'est produite la pire tragédie de l'histoire des Northern Alberta

minutes before 0800. The temperature was -9 C (16 F) degrees, the wind at 10 mph blowing North Westerly when a series of unfortunate circumstances combined and met head on. As a result, four people died, seventeen people were injured including six employees and half a dozen men were discharged from their positions as conductor, rear trainman, head trainman, engineer and fireman following a public inquest. The engineer of train No. 2 was given thirty demerits, but not discharged for his role.

Brief Railway History

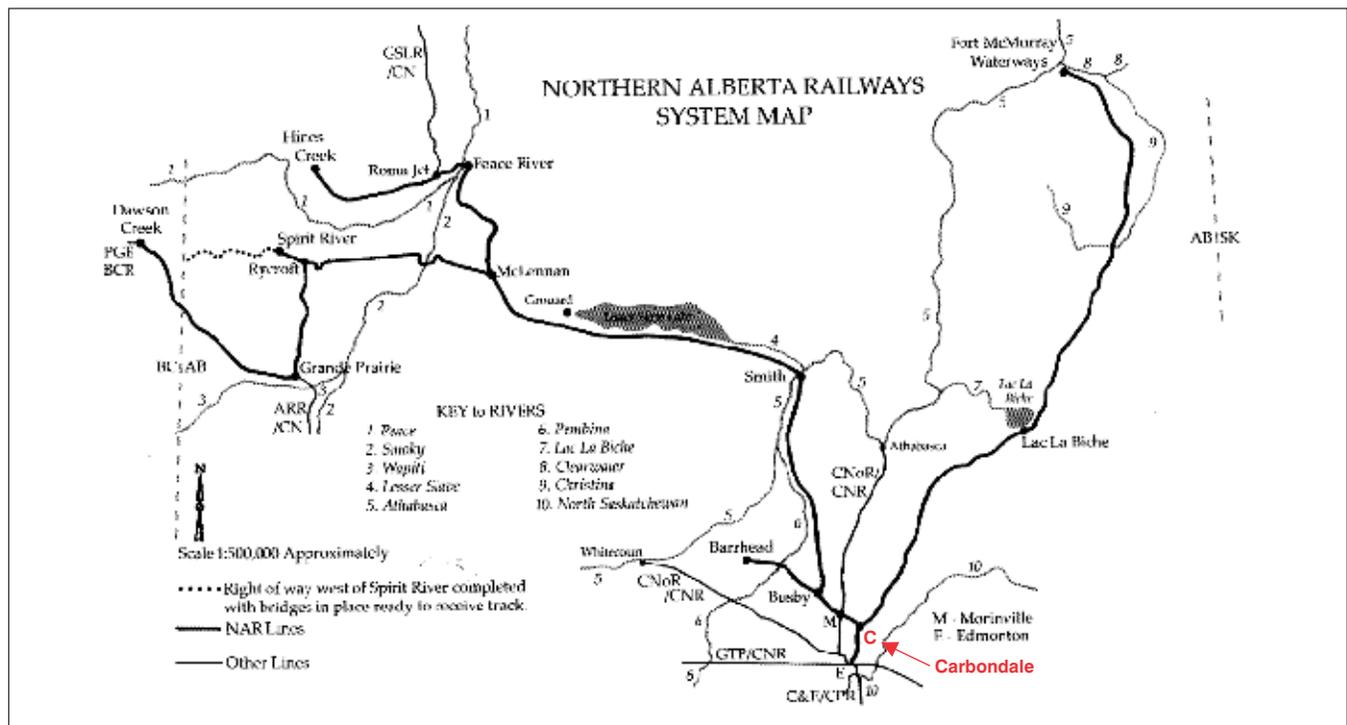
The desire to spur the settlement of the rich farmlands of the Peace River district north of Edmonton led to the formation of the Edmonton, Dunvegan & British Columbia Railway (ED&BC) by the Dominion Parliament in March 1907. No progress was made on the project until the charter was acquired by Canadian railway builder J D McArthur in 1911. Backed by provincial legislation passed in February 1912 guaranteeing the interest on the bonds to build the ED&BC, McArthur began construction in July. In December 1912, the rails were laid through what became Carbondale.

In 1913, Carbondale became a junction, when another McArthur project, the Alberta & Great Waterways Railway, which had been incorporated in 1909, began construction. Running north from Carbondale, the

Railways (NAR). Le 10 novembre 1959, le soleil commençait tout juste à apparaître avant 8 h. La température était de -9°C, le vent soufflait à 16 km/h en direction nord-ouest, lorsqu’une série de circonstances fâcheuses se combinèrent en un tout. Comme résultat, quatre personnes moururent, dix-sept autres, dont six employés, furent blessées et une demi-douzaine d’hommes perdirent leur emploi de conducteur, serre-freins arrière, serre-freins avant, mécanicien et chauffeur à la suite d’une enquête publique. Le mécanicien du train no 2 reçut trente points d’inaptitude, mais ne fut pas congédié pour ses agissements.

Un aperçu de l’histoire du chemin de fer

Le désir d’encourager la colonisation des riches terres arables du district de la rivière de la Paix, au nord d’Edmonton, mena, en mars 1907, à la formation du Edmonton, Dunvegan & British Columbia Railway (ED & BC) par le gouvernement du Dominion. Aucun progrès ne fut accompli sur le projet jusqu’à ce que la charte soit acquise, en 1911, par J.D. McArthur, un constructeur canadien de chemin de fer. Soutenu par une législation provinciale adoptée en février 1912 endossant les intérêts sur les actions émises pour la construction du ED & BC, McArthur commença celle-ci en juillet. En décembre de la même année, les rails étaient posés au travers de ce qui allait devenir Carbondale.



Northern Alberta Railways system map courtesy The Northern Alberta Railways book by Keith R Hanson c 2009. The railway started in Edmonton and made its first major split at Carbondale.

Carte du réseau des Northern Alberta Railways reproduite avec autorisation du livre The Northern Alberta Railways par Keith R. Hanson ©2009. Le chemin de fer partait d’Edmonton et sa première séparation majeure se produisait à Carbondale.

eventual terminus of this line was Waterways (near present day Fort MacMurray).

As was the case with so much of the Canadian railway network, progress was stymied by the onset of the First World War and the related tightening of financial markets. McArthur surrendered the two railways to the Alberta government which operated them until 1929 when the Northern Alberta Railway was formed as a joint venture of the Canadian National and Canadian Pacific Railway to take over the struggling lines. This also included the Pembina Valley Railway and Central Canada Railway.

By the late 1930s, the railway was beginning to blossom and in 1937, the NAR posted a profit. A boom happened during the Second World War, as the NAR was the only railway to connect with the Alaska Highway in Dawson Creek, British Columbia.

The completion of the Pacific Great Eastern Railway (later BC Rail) to Dawson Creek, British Columbia in 1958 took business away from the NAR resulting in significant cutbacks. Trucking services were added to assist the exploitation of Alberta's oil industry from the early 1960s.

In 1981, CN purchased the CPR's share of the NAR to become the sole owner. The NAR was integrated into CN's vast network and operated as part of CN to points north of Edmonton. In 1996 CN divested parts of the former NAR to short line operators.

Station History

The hamlet of Carbondale was at one time home to a small railway station. Carbondale is where the mainline split, allowing passengers and freight to travel either northwest to Grande Prairie and Dawson Creek, or northeast to Fort McMurray. Carbondale Station opened as an agency on October 17, 1925, with Mr. E M Stone in charge. There were many station agents through out the years. From 1956-1959 it was the home of Station Agent Arthur Fraser, his wife Alice, and their youngest of three children, son Kelly (18 years). Art Fraser had previously been the station agent in Smith, Alberta.

Art Fraser arrived with his family to Carbondale and was immediately unimpressed with the small heater in the station office which was in bad shape leaving three rooms in the living quarters unheated. The stove grate was broken, the door was cracked, the catch was gone and on numerous occasions gas had blown the door completely off. Art purchased paint with his personal money and painted what he described as 'the filthy conditions' of the grimy office away. He also put his own linoleum on the floor and used his own piece of furniture in the office as a table due to the lack there of.

Carbondale devint une jonction en 1913, lorsque la construction d'un autre projet de McArthur, le Alberta & Great Waterways Railway, qui avait été incorporé en 1909, fut entreprise. S'allongeant vers le nord à partir de Carbondale, cette ligne allait éventuellement se terminer à Waterways (près, de nos jours, de Fort McMurray).

Comme ce fut le cas pour tant du réseau ferroviaire canadien, les travaux furent placés dans une impasse par le début de la Première Guerre mondiale et la disponibilité réduite de capitaux sur les marchés financiers qui s'ensuivit. McArthur dut céder les deux chemins de fer au gouvernement de l'Alberta qui les exploita jusqu'en 1929 lorsque les Northern Alberta Railways furent formés en tant que projet conjoint du Canadien National et du Canadien Pacifique pour prendre en charge les lignes en difficulté. Celles-ci incluent aussi le Pembina Valley Railway et le Central Canada Railway.

Les NAR commencèrent à faire leurs frais vers la fin des années 1930 et, en 1937, ils affichèrent un profit. Une vague de prospérité apparut au cours de la Seconde Guerre mondiale parce qu'ils étaient le seul réseau qui rejoignait la route de l'Alaska, à Dawson Creek, Colombie-Britannique.

Le parachèvement, en 1958, du Pacific Great Eastern Railway (qui devint BC Rail) vers Dawson Creek, Colombie-Britannique, priva les NAR de revenus, provoquant de nombreuses coupures. Des services de camionnage furent ajoutés pour aider l'exploration pétrolière en Alberta à partir du début des années 1960.

En 1981, le CN acheta la part du CPR dans les NAR pour en devenir le seul propriétaire. Les NAR furent intégrés dans le vaste réseau du CN et furent exploités en tant que partie du CN vers des localités au nord d'Edmonton. En 1996, le CN se désinvestit de portions des anciens NAR en faveur d'exploitants de lignes secondaires.

L'histoire de la gare

Le hameau de Carbondale fut un temps le site d'une petite gare. Carbondale était l'endroit où la ligne principale se séparait en deux, permettant aux passagers et aux marchandises de voyager soit vers Grande Prairie et Dawson Creek, en direction nord-ouest, soit vers Fort McMurray, en direction nord-est. La gare de Carbondale ouvra ses portes, le 17 octobre 1925, en tant qu'agence sous la responsabilité de monsieur E.M. Stone. Au cours des années, il y eut un grand nombre d'agents. De 1956 à 1959, la gare fut la demeure de l'agent Arthur Fraser, de son épouse Alice et de leur fils Kelly (18 ans), le plus jeune de leurs trois enfants. Art avait été précédemment agent à Smith, Alberta.

Art Fraser arriva avec sa famille à Carbondale et fut immédiatement mécontenté par le petit poêle du bureau de la gare qui était en mauvais état et laissait les trois pièces de sa partie habitable sans chauffage. La grille

Series of Unfortunate Circumstances

On November 10, 1959, the weather was cool and a bit windy as the sun was peaking over the horizon. Carbondale Station was closed until 0900 on weekdays and the Frasers were nowhere to be seen. NAR first class passenger train Number 2 was southbound behind CN steam locomotive 5115, having left Grande Prairie the night before, destined for Edmonton travelling at its normal speed.

Train 2 passed through Morinville at about 0751, and was due to pass Carbondale at 0800, on schedule, but it not a scheduled stop. Engineer 'Buck' MacLeod and fireman Albert Villeneuve were the engine crew aboard this train.

When marshalling Train 31 for movement on November 10th in Dunvegan Yard, empty box car CP 243301 was placed on the head-end of the train so that it would be next to the locomotives and be followed by tank car UTLX 34968 containing gasoline. The box car and the tank car were both destined for Manola and would be set off at Busby, at Mile 35.2 of the Edmonton Subdivision, the junction point with the Barrhead subdivision at the time. Train 31 was marshaled in accordance with the Transportation Boards Regulations regarding the Transportation of Dangerous Commodities by Rail in effect at the time.

When Diesel locomotives 202 and 208 were coupled to Train 31 it was discovered that box car CP 243301 was bad ordered, making it necessary to set out the car. This left tank car UTLX 31968 the first car behind the locomotive and, unfortunately, the crew in charge of the train overlooked the fact that this was a placarded tank car and omitted to switch it into a position at least six cars from the locomotive in accordance with the Transportation Board Regulations.

These regulations required that placarded loaded tank cars, when practical to do so, must be marshaled not nearer than the sixth car from the engine or caboose and must not be placed in trains next to cars containing lighted heaters, stoves or lanterns, nor next to refrigerator cars equipped with automation of the gas-burning type, or next to gondola or flat cars loaded with lumber, poles, logs, pipe, iron, steel, rails, wheels or similar articles which could be dislodged while rolling and strike them.

Northern Alberta Railways third class Train Number 31, with 119 freight cars (52 loaded and 67 empties), was scheduled to depart Edmonton at 0720 but left behind schedule. This train operated between Dunvegan Yards, (Edmonton) and Grande Prairie, Alberta 401.5 miles, making pick-ups and set offs at numerous points.

The crews of Trains 2 and 31 had permission the pass Carbondale without registering according to the timetable.

du poêle était brisée, sa porte craquée, son loquet disparu et en plusieurs occasions, les gaz de combustion avaient complètement soufflé sa porte. Art acheta de la peinture à ses frais et s'en servit pour cacher ce qu'il décrivit comme « l'état décrépît » du bureau encrassé. Il posa aussi sur son plancher du linoléum qui lui appartenait et il fit de même pour une table de travail puisque le bureau n'en comportait aucune.

Une série de circonstances fâcheuses

Le 10 novembre 1959, la température était modérée et le temps plutôt venteux alors que le soleil apparaissait au-dessus de l'horizon. La gare de Carbondale était fermée, les jours de semaine, jusqu'à 9 h et les Frasers n'apparaissaient nulle part. Le train de première classe no 2 des NAR roulait, à sa vitesse normale, en direction sud derrière la locomotive à vapeur 5115 du CNR, ayant quitté Grande Prairie la nuit précédente pour Edmonton.

Le train no 2 traversa Morinville autour de 7 h 51 et était censé passer Carbondale à 8 h d'après l'horaire donné dans l'indicateur, mais il n'avait pas d'arrêt à faire en cet endroit. Le mécanicien « Buck » MacLeod et le chauffeur Albert Villeneuve formaient l'équipe à bord de ce train.

Alors que l'on était à assembler, à Dunvegan Yards, le convoi du train no 31 pour son départ, le wagon couvert 243301 vide du CP fut placé à la tête du train de sorte qu'il soit immédiatement derrière les locomotives et suivi du wagon-citerne 34968 de l'UTLX rempli d'essence. Le wagon couvert et le wagon-citerne étaient tous deux destinés pour Manola et devaient être découplés à Busby, à la borne milliaire 35.2 de la subdivision Edmonton, qui était alors le lieu de jonction avec la subdivision Barrhead. Le train no 31 fut formé conformément au Règlement sur le bureau de la sécurité des transports sur l'application de la Loi sur le transport des marchandises dangereuses alors en vigueur.

Lorsque les diesels 202 et 208 furent accouplés au train no 31, il fut découvert que le wagon couvert CP 243301 n'était pas en état de marche, ce qui nécessita sa mise à l'écart. Ceci rendit le wagon-citerne UTLX 31968 le premier wagon derrière les locomotives et malheureusement, l'équipe responsable du train ne tint pas compte que ce wagon était plaqué et omit de le déplacer à une position d'au moins six wagons derrière les locomotives conformément aux règlements de la Commission sur les transports.

Ces règlements exigeaient que les wagons-citernes chargés et plaqués devaient être placés dans la mesure du possible pas plus près que six wagons derrière la locomotive ou devant le fourgon de queue; ils ne devaient pas aussi être placés à côté de wagons contenant des sources de chaleur, des poêles et des lanternes en fonctionnement, de même qu'à côté de wagons réfrigérés par des systèmes automatiques utilisant des combustibles gazeux ou de wagons-tombereaux ou plats chargés de

Upon approaching Carbondale at 0751 a drawbar on a car near the head of the train was pulled. The crew decided to secure the other 100 plus cars in the train (on the main line) and proceed to move the string of cars including the tank car and the damaged car into the back track at Carbondale. Meanwhile time had been lost and the passenger train was quickly approaching southbound.

A 119-car freight train, plus two diesel locomotives, was too long to fit onto the 37-car long Carbondale siding. The crew of No 31 should have been flagging No 2 immediately as they had no intention of ever 'clearing' No 2. The intention was to have No 2 brought to a safe stop on the main line between the north and south switches leading to the passing siding at Carbondale. Once No 2 was held in position on the main line, the freight would then pull a 'saw-by' maneuver whereby it would 'pull around' on the siding as the passenger train was held in the clear on the main line.

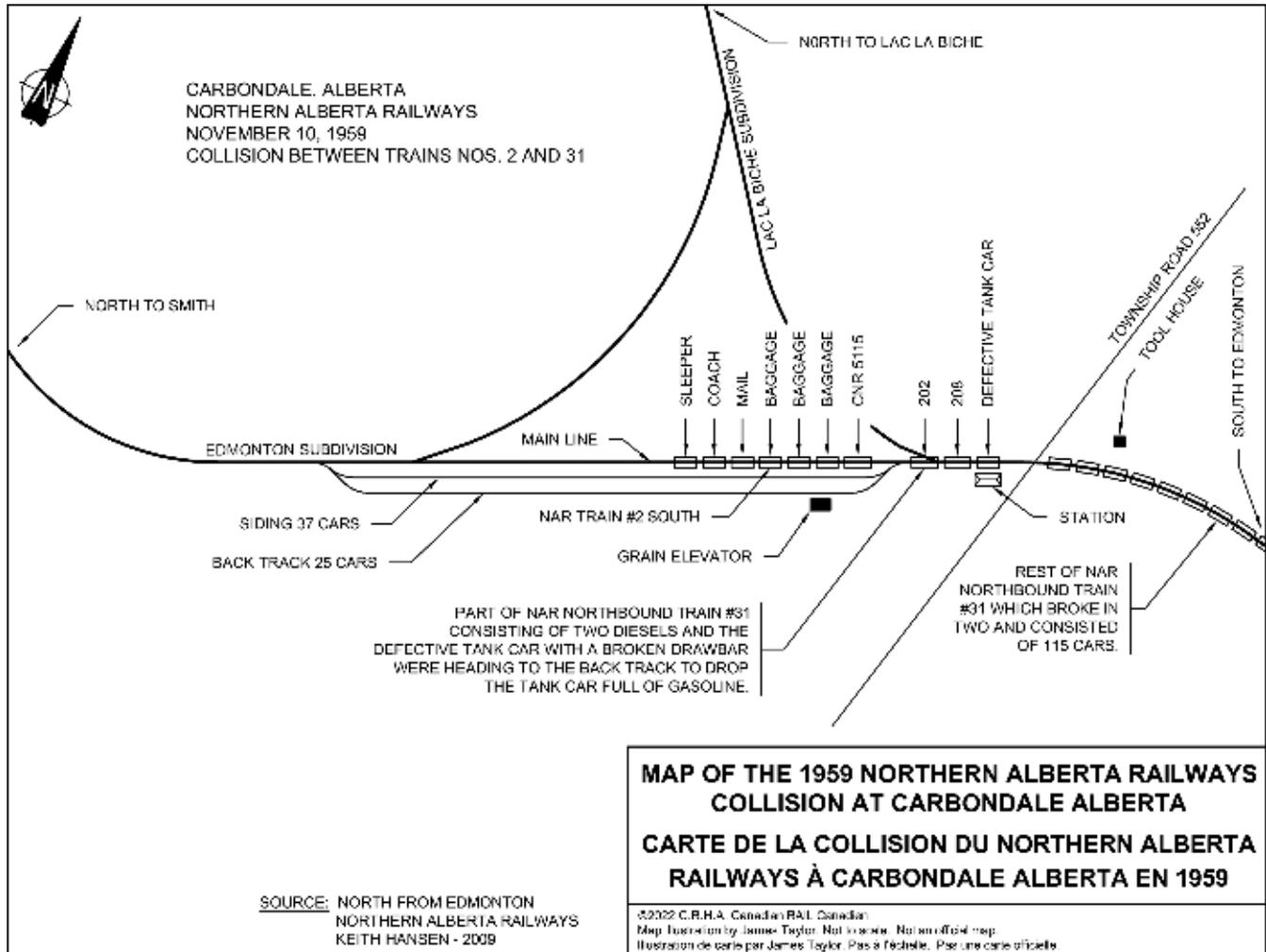
With the freight still on the main line in the process of switching the cars including the tank car and the defective car into the back track, the brakeman from the freight train ran ahead to deploy torpedoes (an explosive

bois, de poteaux, de billots, de tuyaux, de rails ou autres pièces similaires susceptibles de se déplacer en chemin et devenir les frapper.

Le train de troisième classe no 31 des Northern Alberta Railways composé de 119 wagons de marchandises dont 52 chargés et 67 vides était à l'indicateur pour partir d'Edmonton à 7 h 20, mais il partit en retard. Ce train était exploité, en Alberta, sur les quelque 645 kilomètres entre Dunvegan Yards (Edmonton) et Grande Prairie, attelant ou découplant en chemin des wagons en de nombreux endroits.

Selon l'indicateur, les équipes des trains nos 2 et 31 avaient la permission de passer Carbondale sans s'y enregistrer.

À 7 h 51, à l'approche de Carbondale, une barre de traction se brisa sur un wagon près de la tête du convoi. L'équipe décida de sécuriser la centaine d'autres wagons du train (sur la voie principale) et s'affaira à déplacer la rame de wagons comprenant le wagon-citerne et le wagon endommagé vers la voie de service localisée à Carbondale. Dans l'intervalle, du temps avait été perdu et le train de voyageurs en direction sud s'approchait rapidement.



warning device) on the track and wave a red flag signaling Train No 2 to stop. Time had run out, he did not get far, and 'Buck' MacLeod, the engineer of the passenger train, did not see or hear the warning signals.

At precisely 0800 the trains collided head on at a speed of approximately 25 miles per hour resulting in a sound described by a witness as 'atomic.' The impact ruptured the tank car, causing the rapid spread of gasoline over the station house and surrounding outbuildings. The gas immediately ignited. The three Frasers and steam



CNR 5115 was one of twenty five Pacific Type locomotives tendered for use on the Canadian Northern Railway lines in 1919. This formed part of the first orders placed by the newly formed Canadian National Railways. After forty years of faithful service, 5115 was destroyed beyond repair in the Carbondale collision. Provincial Archives of Alberta

La 5115 du CNR fut l'une des vingt-cinq locomotives de type Pacific soumissionnées pour utilisation sur les voies du Canadian Northern en 1919. Ceci fit partie des premières commandes placées par les Chemins de fer nationaux du Canada nouvellement formés. Après quarante ans de fiable service, la 5115 fut endommagée de manière irréparable lors de la collision de Carbondale. Archives provinciales de l'Alberta



This tank car full of gasoline derailed and split open following the crash between two trains at Carbondale station. The fuel ignited, incinerating the station and three people in it. Provincial Archives of Alberta

Ce wagon-citerne rempli d'essence a déraillé et s'est éventré à la suite de la collision de deux trains à la gare de Carbondale. L'essence s'est enflammée, incinérant la gare et les trois personnes qui s'y trouvaient. Archives provinciales de l'Alberta

Un train de marchandises de 119 wagons, en plus de deux diesels, était trop long pour être placé sur la voie d'évitement de Carbondale qui ne pouvait accueillir que 37 wagons. L'équipe du train no 31 aurait dû se placer immédiatement en position de signaler le train no 2 puisqu'elle ne pouvait pas alors s'empêcher de bloquer ce dernier. L'intention était de faire faire un arrêt sécuritaire au train no 2 sur la voie principale entre les aiguillages nord et sud aux extrémités de la voie d'évitement à Carbondale. Une fois le no 2 à l'arrêt sur la voie principale, le train de

marchandises ferait alors une manœuvre dite de « cisaillement » (de l'anglais « saw-by ») par laquelle il roulerait sur la voie d'évitement de manière à contourner le train no 2 immobilisé sur la voie principale.

Avec le train de marchandises encore sur la voie principale au cours de la procédure de déplacement des wagons incluant le wagon-citerne et le wagon-défectueux vers la voie de service, son serre-freins courut vers l'avant dans le but de poser des pétards d'avertissement de danger et d'agiter un drapeau rouge pour signaler au train no 2 de s'arrêter. La période de grâce s'était écoulée, il n'alla pas loin et « Buck » MacLeod, le mécanicien du train de

voyageurs, n'aperçut pas ni n'entendit les signaux d'avertissement.

À précisément 8 heures, les trains entrèrent en collision face à face à une vitesse approximative de 40 km/h créant un son d'intensité décrit par un témoin comme « atomique ». L'impact provoqua la rupture du wagon-citerne causant une rapide pluie d'essence sur le bâtiment



This photo, shows the remains of the Carbondale station after the fire. The chimney stack shown here is believed to be the source of the bricks found on the Rus property. Ena Schneider's book *Ribbons of Steel*

Cette photo montre les ruines de la gare de Carbondale suite à l'incendie. On croit que la cheminée visible sur la photo est la source des briques trouvées sur la propriété des Rus. Livre Ribbons of Steel d'Ena Schneider

engine Fireman Albert Villeneuve perished, and an additional 17 people were injured in the accident. The fire obliterated the station, a garage, and three vehicles. Historic accounts state that all that was left of the station was its fireproof safe and brick chimney.

The Aftermath

On November 19, 1959, just days after the wreck, the line-up of damage to the motive power and equipment estimates had been determined. Steam Locomotive CNR 5115 would be written off as a complete loss. The NAR diesel 202 had severe damage to the frame and end castings and motor base with an estimated repair cost of \$80,000. Sister unit 208 suffered severe fire damage as well as damage to the frame and engine with repair estimates at \$180,000.00.

All salvageable parts of 208 were recovered and returned to General Motors Diesel Ltd. in London, Ontario who rebuilt the locomotive with upgrades. It was taken back to the NAR renumbered as 211 in July 1960. It carried the name Fort McMurray until 1981 when it became CN 4609. In 1990, it was cut down in CNR's Pointe St. Charles shops in Montreal and joined some of her sisters as a slug as CN 259.

General Motors Diesel Ltd. in London, Ontario also repaired GP9 202, it was returned to service on the NAR in July 1960 and later became CN 4603 eventually winding up as a CN slug, number 254 operating in Toronto.

de la gare et d'autres bâtiments des environs. L'essence prit feu immédiatement. Les trois Fraser et Albert Villeneuve, le chauffeur de la locomotive à vapeur, périrent et en plus dix-sept personnes furent blessées lors de l'accident. Le feu détruisit complètement la gare, un garage et trois véhicules. Des comptes-rendus historiques mentionnent que tout ce qui est resté de la gare ont été son coffre-fort à l'épreuve du feu et sa cheminée de briques.

Les suites de l'accident

Le 19 novembre 1959, quelques jours après la catastrophe, une série d'estimés de dommages à la force motrice et au matériel roulant avaient été complétés. La locomotive à vapeur 5115 allait être mise à la ferraille en tant que perte totale. Le diesel 202 des NAR avait subi

des dommages importants au châssis, à ses pièces d'extrémités en métal coulé et à la base de son moteur et la réparation était estimée à 80 000 \$. Le diesel 208, son compagnon, avait été sérieusement endommagé par l'incendie, ainsi que son châssis et son moteur, et la réparation des dommages était estimée à 180 000 \$.

Toutes les pièces réutilisables du 208 furent récupérées et envoyées à la General Motors Diesel Ltd., à London, Ontario, qui reconstruisit la locomotive avec des améliorations. En juillet 1960, elle fut retournée aux NAR avec le numéro 211. Elle porta le nom de Fort McMurray jusqu'en 1981 alors qu'elle devint la 4609 du CN. En 1990, ses superstructures furent réduites en dimensions aux ateliers de Pointe-Saint-Charles du CN et elle rejoignit quelques compagnes en tant qu'unité de traction auxiliaire de cour de triage avec le numéro 259.

La General Motors Diesel Ltd. répara aussi la 202 de modèle GP9 : en juillet 1960, elle fut retournée et remise en service aux NAR et devint plus tard la 4603 du CN pour éventuellement finir comme unité de traction auxiliaire dans une cour de Toronto avec le numéro 254.

Le wagon de messageries express 1220, le wagon postal 1453, la voiture pour bagages 1602, tous des NAR, ainsi que la voiture pour bagages 4236 du CPR, la voiture-coach 5340 du CNR et la voiture en acier 51135 du CPR furent aussi endommagés.

Il était 15 h 10, le 11 novembre 1959, lorsque la voie principale à Carbondale fut dégagée pour la

Also damaged were NAR express car 1220, Mail Car 1453, baggage car 1602 as were CPR's Baggage car 4236, CNR coach 5340 and CPR steel car 51135.

By 1510 on November 11, 1959, the main track at Carbondale was cleared for traffic. Eastward trains ran first. Train Number 2, Extra 101 East, and Number 514 from the Athabasca Subdivision. Then, Train Number 1 was ordered on time to be followed later that evening by two drags west and one north.

Trains that did not operate due to the mishap on November 10th. at Carbondale included Train Number 31 from Carbondale to McLennan and McLennan to Grande Prairie, Train Number 7 from Edmonton to Waterways (Fort McMurray), Train Number CN 514 from Morinville Junction to NAR Junction and train Number 1 from Edmonton to McLennan.

Other trains that did not operate on November 11th included Train Number 1 from McLennan to Dawson Creek, Train 2 from Dawson Creek to McLennan, and Train 8 from Waterways to Edmonton. Train Number 31 from Dunvegan Yards to McLennan ran as Train 41 on the evening of the 11th after postponement. Train Number 40 from Smith to Dunvegan yards was cancelled as was CN Train 513 from NAR Junction to Morinville Junction. Train Number 61 from Dunvegan Yards to Smith ran as extra west through freight the evening of November 11th.

The NAR recognized that a violation of the Regulations had occurred, and employees concerned were disciplined as a result. In addition, as part of the NAR's continuing policy of emphasizing safety in all its operations, the attention of employees was drawn to the necessity of strict compliance with the Regulations regarding the movement of flammable liquids by rail.

The inquest into the deaths of the Frasers and fireman Villeneuve was held in January 1960 in the Edmonton Law Courts Building. The jury determined that the accident was the result of a series of unfortunate circumstances. They suggested that more consideration be given by people operating railways to enforce the safety rules more closely. Their final recommendation was that sufficient time be provided for an inferior train to abide by the required safety rules as set out in the uniform Code of operating rules.

Following the investigation and inquest, the entire crew of No 31 were dismissed for violations of rules 87, 99 and 'poor judgment' calls for having the freight train on the main line and not flagging down the passenger train. The engineer and conductor of the passenger Train Number 2 were both severely reprimanded, the engineer for not checking the signals at the junction and for not approaching a railway junction at restricted speed as per rule 98, the conductor for failure to exercise proper supervision over his train.

circulation. Les trains vers l'est, soit le train no 2, l'Extra 101 est et le train no 514 de la subdivision Athabasca, passèrent en premier. Puis le train no 1 entreprit son parcours à l'heure suivi plus tard ce soir-là par deux trains de marchandises lents vers l'ouest et d'un vers le nord.

Les trains qui ne purent pas accomplir leur trajet à cause de l'accident du 10 novembre, à Carbondale, incluent le train no 31 entre Carbondale et McLennan et entre McLennan et Grande Prairie, le train no 7 d'Edmonton à Waterways (Fort McMurray), le train no 514 de Morinville Junction à la jonction NAR et le train no 1 d'Edmonton à McLennan.

Les autres trains qui ne roulèrent pas le 11 novembre incluent le train no 1 de McLennan à Dawson Creek, le train no 2 de Dawson Creek à McLennan et le train no 8 de Waterways à Edmonton. Le train no 31 de Dunvegan Yards à McLennan circula en tant que train no 41 le soir du 11 novembre suite à son retardement. Le train no 40 de Smith à Dunvegan Yards fut annulé, ainsi que le train no 513 de la jonction NAR à Morinville Junction. Le train no 61 de Dunvegan Yards à Smith roula comme Extra Ouest sans arrêt intermédiaire le soir du 11 novembre.

Les NAR reconnurent qu'un manquement aux règlements avait été commis et les employés impliqués furent l'objet de mesures disciplinaires. De plus, en tant que partie contribuant à la politique permanente des NAR de mettre l'accent sur la sécurité dans toutes ses opérations, l'attention des employés fut attirée vers la nécessité de respecter strictement toute la réglementation concernant le transport sur rail des liquides inflammables.

L'enquête sur la mort des Frasers et du chauffeur Villeneuve fut tenue en janvier 1960 au Law Courts Building, à Edmonton. Le jury détermina que l'accident avait été le résultat d'une série de circonstances fâcheuses. Il suggéra que le personnel d'exploitation des chemins de fer donne une considération plus attentive au respect des règlements de sécurité. Leur recommandation finale fut que plus de temps soit accordé aux trains d'ordre inférieur pour qu'ils puissent respecter les mesures de sécurité requises telles qu'énoncées dans le Code uniforme d'exploitation ferroviaire du Canada

Suite à l'enquête et aux procédures judiciaires, toute l'équipe du train no 31 fut congédiée pour non-respect des règlements nos 87 et 99 et pour « manques de jugement » pour avoir laissé le train de marchandises sur la voie principale et avoir manqué de signaler par drapeau d'arrêter au train de voyageurs. Le mécanicien et le conducteur du train de voyageurs furent tous deux sévèrement réprimandés, le premier pour ne pas avoir observé les signaux à la jonction et pour ne pas avoir approché la jonction ferroviaire à une vitesse réduite en conformité au règlement no 98 et le second pour ne pas avoir effectué une supervision appropriée de son train.

The Bricks

It was moved in September of 1961 by the municipal council of the day to approve NAR's request to remove their agent from the station at the Hamlet of Carbondale. By October 1961, the Board of Transport Commissioners ordered the NAR station agent be removed.

Sixty-three years have passed since this tragic historic day and what remains buried of the Carbondale station has begun to reveal itself brick by brick. Carbondale resident Shannyn Rus and her family began finding these 'ACP' stamped bricks in 2019. The chimney bricks were made by Alberta Clay Products (ACP) which existed from 1909 to 1962 in southern Alberta, near Redcliff.

The Rus family collected 20 full size, intact red bricks from the crash site and have donated them to rest at the Alberta Railway Museum so this part of rail history will not be forgotten or buried again. You can find a short documentary on the Carbondale Station at the following website. <https://www.youtube.com/watch?v=OYH47epgYbk&t=1s>.

Les briques

En septembre 1961, le conseil municipal de l'époque de Carbondale approuva la requête des NAR visant à retirer son agent de la gare au hameau de Carbondale. En octobre 1961, la Commission des transports du Canada ordonna que l'agent des NAR soit retiré.

Soixante-trois ans se sont écoulés depuis ce jour historique tragique et ce qui reste enterré de la gare de Carbondale a commencé à être révélé, brique par brique. Une résidente de Carbondale, Shannyn Rus, et sa famille ont commencé à retrouver ces briques estampillées « ACP » en 2019. Les briques de la cheminée ont été manufacturées par la compagnie Alberta Clay Products (ACP) qui a existé de 1909 jusqu'en 1962 dans le sud de l'Alberta, près de Redcliff.

La famille Rus a récupéré vingt briques rouges de pleines dimensions et intactes sur le site de l'accident et en ont fait don pour qu'elles reposent au Alberta Railway Museum de sorte que cette partie de l'histoire ferroviaire ne soit pas oubliée ni enterrée de nouveau. Vous pouvez trouver un court documentaire sur la gare de Carbondale au site Internet suivant: <https://www.youtube.com/watch?v=OYH47epgYbk&t=1s>.



Rails to Dorval / RAILS vers Dorval

by/par Douglas N W Smith

French Version / Version française : Gilles Lazure

The First Rail Line

When the GTR Montreal-Toronto main line was built, the survey ran north of most of the settlements along the St Lawrence and Lake Ontario. This expedient allowed the railway to save the high cost of expropriations that would have been incurred if it ran through settlements. The GTR main line ran north of downtown Lachine and passed north of Dorval on an alignment roughly where Highway 20 is today.

The grading of the GTR line on the Island of Montreal began in 1854 and the rails were laid in 1855. Regular service began in November 1855 with a single round trip between Montreal and Brockville. The closest stop to Dorval with a station was Pointe Claire; no trains would stop at Dorval for many years.

Start of Commuter Traffic

By the early 1870s, the elite and professional classes were moving to the Lakeshore communities during the summer months to escape the heat, dirt, noise and health problems of summer. To serve this market, the GTR introduced a 'suburban train' that ran between Montreal and Vaudreuil departing Montreal at 1815 and returning to Montreal at 0900. The hours were purely for executives. Dorval was initially not a stop, but was added sometime during this decade.

The reason it took the GTR some 20 years to begin stopping trains at Dorval was the distance of Dorval village, located on the shore of Lac St. Louis from the rail line. Other points, such as Pointe Claire, Ste Anne de Bellevue and Vaudreuil, developed more quickly as the railway was much closer to the community and the water. Nearby, Valois, which did not exist when the GTR built its line, was second busiest stop on the line after Lachine in 1889 because of its proximity to the railway.

La première voie

Lorsque la voie principale du Grand Trunk Railway (GTR) entre Montréal et Toronto fut construite, le tracé étudié sur le terrain passa au nord de la plupart des agglomérations le long du Saint-Laurent et du lac Ontario. Cet expédient permit au chemin de fer d'économiser le coût élevé des expropriations qu'aurait comporté le passage de la ligne au travers de celles-ci. La voie principale fut localisée au nord du centre-ville de Lachine et au nord de Dorval le long d'une emprise où est approximativement située l'autoroute 20 de nos jours.

L'aménagement de l'emprise de la ligne du GTR sur l'île de Montréal débuta en 1854 et les rails furent posés en 1855. Le service régulier fut inauguré en novembre 1855 avec un aller-retour entre Montréal et Brockville, Ontario. L'arrêt le plus proche de Dorval avec gare était Pointe-Claire; aucun train n'allait arrêter à Dorval pour de nombreuses années encore.

Le début du service de banlieue

Dès le début des années 1870, les classes aristocratiques et professionnelles se déplaçaient vers les communautés du Lakeshore durant les mois d'été pour échapper à la chaleur, à la poussière, au bruit et aux problèmes de santé associés à ceux-ci. Afin de desservir ce marché, le GTR inaugura un « train de banlieue » entre Montréal et Vaudreuil qui quittait Montréal à 18 h 15 et y retournait à 9 h. L'horaire était à l'intention des dirigeants seulement. Au début, Dorval ne constituait pas un arrêt, mais celui-ci fut ajouté quelque temps au cours de cette décennie.

La raison pour laquelle cela prit quelque 20 ans pour le GTR de commencer à faire arrêter ses trains à Dorval fut la distance de la ligne du village de Dorval, localisé sur la rive du lac Saint-Louis. D'autres emplacements, comme Pointe-Claire, Sainte-Anne-de-Bellevue et Vaudreuil, se développèrent plus rapidement parce que le chemin de fer était beaucoup plus près de ces



Grand Trunk advertisement for the first Lakeshore 'commuter' trains dated May 3, 1875. Douglas Smith

Publicité du Grand Trunk pour les premiers trains de banlieue vers le Lakeshore datée du 3 mai 1875. Douglas Smith

Double Tracking and Dorval's First Station

The GTR absorbed what had been Montreal's first railway, the Montreal and Lachine (M&L), in 1872. This purchase assumed great importance in 1888 when the GTR used it as part of a scheme to double track the Montreal - Toronto main line to meet rising traffic needs.

In 1888, approximately three miles of new track were laid from the old M&L junction to Lachine Wharf and to the original GTR main line near Dorval. The original GTR line was used by trains running eastward, while the new route through Lachine was used by westbound trains. As Dorval would now be a junction point, the GTR built a two-story station there. It included living quarters for the operator who controlled the signals and provided instructions to the train crews passing the junction. It was in this manner that GTR's ambitious plan to double track the Montreal-Toronto main line was completed between Montreal and Dorval.



The Dorval Grand Trunk Railway Station as originally built in 1888. McCord Museum of Canadian History

La gare de Dorval du Grand Trunk Railway telle qu'originellement construite en 1888. Musée McCord d'histoire canadienne

Competition for Commuters

From the 1880's, Dorval grew as a village and then as a town. The arrival of the Canadian Pacific Railway in 1887 initially provided limited competition to the GTR suburban trains. Firstly, the CPR service at its Dorval station, which was built in either 1887 or 1888, consisted only of two through Montreal - Toronto trains daily whose schedules did not align with typical commuter hours. Secondly, the Montreal terminus on Dalhousie Square in the east end of Montreal near the harbour involved a circuitous and time-consuming trip around Mount Royal.

This changed on February 4, 1889 when the CPR opened its new Windsor Station at the west end of the city centre. Initially the pair of Montreal-Toronto trains shifted

communautés et des étendues d'eau. Valois, plus près et qui n'existait pas lorsque la voie du GTR fut construite, était, en 1889, le deuxième arrêt le plus fréquenté après Lachine à cause de sa proximité de la ligne ferroviaire.

Le doublage de la voie et la première gare de Dorval

En 1872, le GTR absorba le Montreal and Lachine (M & L) qui avait été le premier chemin de fer de Montréal. Cet achat prit une grande importance en 1888 lorsque le GTR utilisa cette voie dans un projet de doublage de la voie principale entre Montréal et Toronto afin de répondre aux exigences du trafic grandissant.

En 1888, environ cinq kilomètres de nouvelle voie furent posés à partir de la jonction de l'embranchement vers le quai de Lachine jusqu'à la voie originelle du GTR près de Dorval. Cette dernière fut utilisée par les trains roulant vers l'est tandis que la nouvelle portion à travers Lachine le fut par les trains roulant vers l'ouest. Comme

Dorval allait maintenant devenir un point de jonction, le GTR y construisit une gare de deux étages. Celle-ci comprit des locaux de résidence pour l'opérateur qui opérait la signalisation et donnait des instructions aux équipes des trains passant à travers la jonction. C'est ainsi que l'ambitieux projet du GTR de doubler sa voie principale Montréal-Toronto fut complété entre Montréal et Dorval.

La compétition pour les banlieusards

À partir de 1888, Dorval grandit d'abord en un village, puis en une ville. L'arrivée du Canadien Pacifique, en 1887, ne fournit d'abord que peu de compétition pour les trains de banlieusards du GTR. En premier lieu, le service du CPR à sa gare de Dorval, qui fut construite en 1887 ou en 1888, ne consista qu'en deux trains quotidiens Montréal-Toronto dont les horaires ne correspondaient pas avec ceux typiquement associés aux banlieusards. En deuxième lieu, le terminus

de Montréal au square Dalhousie, dans l'est de Montréal près du port, signifiait un trajet sinueux et prenant du temps pour contourner le Mont-Royal.

Le 4 février 1889, ceci changea lorsque le CPR inaugura sa nouvelle gare Windsor, à l'ouest du centre-ville. La paire de trains quotidiens Montréal-Toronto fut d'abord déplacée vers le nouveau trajet. Lorsque l'indicateur d'été de banlieue fut dévoilé le 20 mai 1889, le CPR surpassa le GTR en offrant de l'inédit, soit trois trains entre Montréal et Vaudreuil quittant Windsor à 12 h 30, 17 h 15 et 18 h 15 du lundi au vendredi. Dès lors, la compétition pour les banlieusards s'accéléra et au tournant du siècle, les deux chemins de fer fournissaient un service de

to this new route. When the summer suburban schedule was unveiled on May 20, 1889, the CPR outdid the GTR by offering an unprecedented three commuter trains between Montreal and Vaudreuil leaving at 12:30, 17:15 and 18:15 Monday through Friday. Thereafter the race was on and by the turn of the century both railways were providing year-round commuter service, though the schedules were always trimmed back after the summer season. To cope with rising freight and passenger traffic the CPR double tracked its line through Dorval in December 1899.

| CANADIAN PACIFIC RAILWAY. | |
|--|--|
| Commencing May 20—Suburban Service. | |
| <i>Trains Leave Windsor St. Station :</i> | |
| 9.30 A.M. | —For St. Anne's, Vaudreuil, Winchester, &c. |
| 12.30 P.M. | —Except Saturdays and Sundays for Vaudreuil and intermediate stations. |
| 1.20 P.M. | —Saturdays only for Vaudreuil and intermediate stations. |
| 5.15 P.M. | —For St. Anne's, Vaudreuil, Winchester, &c. |
| 6.15 P. M. | —For Vaudreuil and intermediate stations. |
| 8.45 P. M. | —Daily for St. Anne's, Vaudreuil, Winchester, &c. |
| 11.20 P. M. | —Saturdays only for Vaudreuil and intermediate stations. |
| <i>Trains Arrive Windsor St. Station :</i> | |
| 7.45 A.M. | —Daily from Winchester, Vaudreuil, St. Anne's, &c. |
| 8.50 A.M. | —From Vaudreuil and intermediate stations. |
| 9.45 A.M. | —From Winchester, Vaudreuil, St. Anne's, &c. |
| 2.25 P.M. | —Except Saturdays and Sundays, from Vaudreuil and intermediate stations. |
| 6.03 P.M. | —Saturdays only, from Vaudreuil and intermediate stations. |
| 7.55 P.M. | —From Winchester, Vaudreuil, St. Anne's, &c. |
| 11.05 P.M. | —Saturdays only, from Vaudreuil and intermediate stations. 121 |

banlieue toute l'année, bien qu'à la fin de la saison estivale, les horaires étaient toujours réduits. Afin de subvenir aux besoins de son trafic de voyageurs et de marchandises, le CPR doubla sa voie traversant Dorval en décembre 1899.

Canadian Pacific's first 'suburban' timetable as published in the Montreal Gazette on May 21, 1889. Douglas Smith

Le premier indicateur « de banlieue » du Canadien Pacifique publié dans la Montreal Gazette le 21 mai 1889. Douglas Smith

A fantastic find by Chantal Guerin of the CRHA / ACHF Exporail Archives, shows the CPR Dorval station circa 1887 when the CPR was built east from Smiths Falls, Ontario to Montreal. The line of railway, known as the Smiths Falls section, is single track with a passing siding accessed by a stub switch! An operating example of a stub switch can be found in the lower yard at Exporail. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Limited 1725

Une formidable trouvaille de Chantal Guérin des Archives CRHA / ACHF Exporail présente la gare Dorval du CPR autour de 1887 lorsque sa voie fut construite en direction est de Smiths Falls, Ontario, jusqu'à Montréal. La ligne de chemin de fer, connue sous le nom de section de Smiths Falls, est à voie simple avec une voie de rencontre accessible par un aiguillage tronqué! Un exemple d'un aiguillage tronqué peut être observé dans la cour à Exporail. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Canadian Pacific Limited 1725



Special Engines



From/de Canadian National Steam! Vol. 2 (Don McQueen)

Both railways developed specialized locomotives to handle their suburban trains. The GTR shops turned out 10 small tank locomotives in 1883. Tank engines had the water tanks along the boiler and were designed to operate in either direction without turning, eliminating the need for turntables at either end of the run. With the growth of suburban traffic, the company shops turned out five larger tank engines to pull longer trains in 1892.

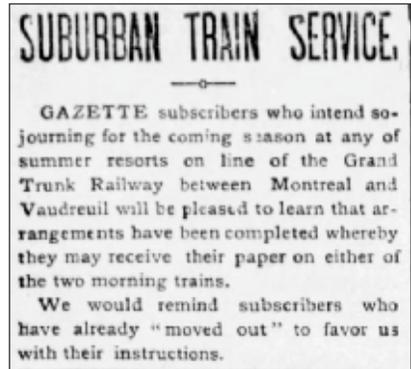
The last batch of tank locomotives which had almost three times the pulling power of the old tank engines were delivered by the Montreal Locomotive works in 1914. The need for these engines arose from the delivery of new commuter cars with steel underframes and vestibules to increase safety. These new suburban cars weighed 138,000 pounds versus 75,000 for the old all wood cars they replaced. As well increased traffic meant that the GTR planned to increase train size from five to seven cars.

For its Lakeshore service, the CPR built a single small tank locomotive in 1893 and three larger ones in 1910.

Post World War II Changes

The CPR operated wooden passenger cars on all its Lakeshore trains until 1953 when it acquired 40 light weight all steel cars from Canadian Car and Foundry. They were numbered in the 800 series. The old acetylene gas lighting and wicker seats were replaced by electric lights and leather seats.

Locomotives spécialisées



A Montreal Gazette announcement to its subscribers spending the summer near the GTR stations located between Montreal and Vaudreuil. Douglas Smith

Publicité de la Montreal Gazette à l'intention de ses abonnés passant l'été près des gares du Grand Trunk situées entre Montréal et Vaudreuil.

Les deux chemins de fer développèrent des locomotives spécialisées pour tracter leurs trains de banlieue. Les ateliers du Grand Trunk construisirent dix petites locomotives-tenders en 1883. Les locomotives-tenders possédaient des réservoirs d'eau le long de leurs chaudières et elles étaient conçues de manière à pouvoir opérer dans les deux directions, éliminant le besoin de plaques tournantes au bout de ligne. En 1892, le trafic de banlieusards augmentant, les ateliers de la compagnie en construisirent cinq plus grosses pouvant tracter des trains plus longs.

Le dernier groupe de locomotives-tenders qui exerçaient presque trois fois plus de force de traction que les anciennes furent livrées par les Montreal Locomotive Works en 1914. Ces locomotives furent rendues nécessaires par l'arrivée de nouvelles voitures pour banlieusards dotées de sous-châssis et de vestibules en acier pour une sécurité accrue. Ces nouvelles voitures pesaient 138 000 lb (62 600 kg) en comparaison avec les 75 000 lb (34 000 kg) de celles qu'elles remplaçaient. Aussi l'accroissement de la fréquentation des trains faisait que le GTR planifiait d'accroître leur longueur de cinq à sept voitures.

Le CPR construisit une petite locomotive-tender pour son service du Lakeshore en 1893 et trois plus grosses en 1910.

Les changements d'après-Deuxième Guerre mondiale

Le CPR exploita des voitures en bois pour voyageurs sur tous ses trains du Lakeshore jusqu'en 1953, alors qu'il prit livraison de 40 voitures de poids léger



An unidentified CP Rail 'zebra striped' A unit wheels a nine-car train of 800 series commuter coaches eastbound at Dorval on April 4, 1983. David Morris

Le 4 avril 1983, à Dorval, une unité diesel A non identifiée de CP Rail tracte un convoi de neuf voitures-coaches pour banlieusards de la série 800 en direction est. David Morris

Postwar economics of the commuter trains deteriorated as many former off - peak hour users turned to cars or buses to travel into the city. Both the CPR and CNR operated the service at a loss, and as the two railways paralleled each other from Dorval to Vaudreuil, applications were made to the Board of Railway Commissioners in Ottawa for permission for the CNR to eliminate all commuter service from Dorval west. As the CNR handled only 20% of the commuter traffic from the West Island, it's commuter service was the weakest of the two.

In April 1955, the CNR ended service west of Dorval. Diesels replaced the long-serving tank engines on the CNR commuter run in 1959. The steam engines continued to appear in diminishing numbers on the CPR commuter trains into 1960 where they ended the steam era on the CPR.

CN laid plans to build a massive new freight yard off Cote de Liesse Road on the West Island. To improve access to the new yard, the CNR planned to return to the original GTR alignment and eliminate the 1888 line between Lachine and Dorval as part of a scheme to reduce level crossings in Lachine. These plans meant the end of the CNR Dorval - Montreal commuter run, which terminated in June 1960.

entièrement en acier de la Canadian Car and Foundry. Elles furent numérotées dans la série 800. Le vieil éclairage au gaz acétylène et les sièges en osier tressé furent remplacés par de l'éclairage à l'électricité et des sièges recouverts de cuir.

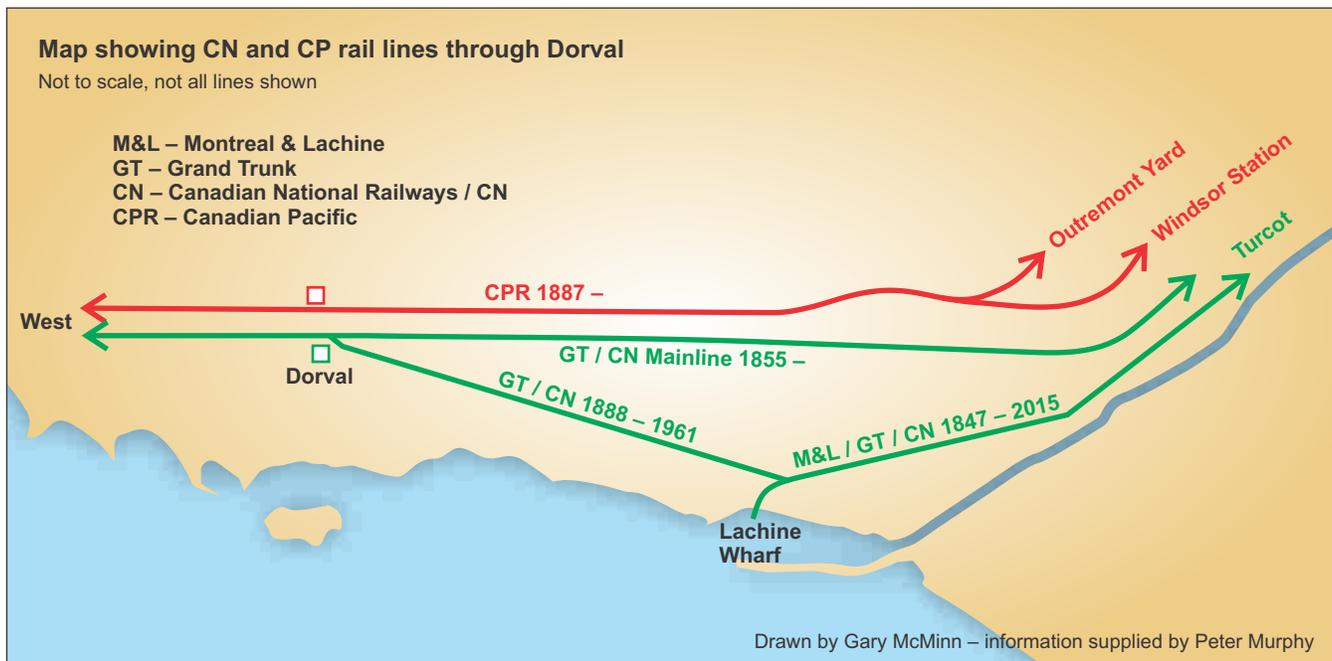
La situation économique d'après-guerre des trains pour banlieusards se détériora alors que nombre de leurs anciens usagers se tournèrent vers les automobiles et les autobus pour se rendre en ville hors des heures de pointe. Le CNR et le CPR exploitèrent leurs services à perte et comme leurs lignes étaient en parallèle de Dorval jusqu'à Vaudreuil, des approches furent faites à la Commission des chemins de fer pour le Canada, à Ottawa, pour obtenir, pour le CNR, la permission d'éliminer tout service pour banlieusards à l'ouest de Dorval.

Comme le CNR desservait seulement 20 % du trafic de banlieusards en provenance de l'Ouest-De-L'Île, son service était considéré comme le moins viable des deux.

En avril 1955, le CNR mit fin à son service à l'ouest de Dorval. En 1959, des locomotives diesel remplacèrent les locomotives-tenders et leurs longues périodes d'utilisation sur les lignes de banlieusards du CNR. Les locomotives à vapeur continuèrent d'apparaître en nombre réduit sur les trains de banlieusards du CPR jusqu'en 1960 lorsqu'elles furent celles qui mirent fin à l'ère de la vapeur sur le CPR.

Le CNR élaborait des plans pour une immense cour de triage près du chemin Côte-de-Liesse, dans l'Ouest-De-L'Île. Afin d'améliorer l'accès à la nouvelle cour, le CNR planifia de reprendre l'ancienne emprise du GTR et d'éliminer la voie entre Lachine et Dorval datant de 1888 dans le cadre d'un projet d'élimination de passages à niveau à Lachine. Ces plans signifièrent la fin du service Dorval-Montréal pour banlieusards du CNR qui fut supprimé en juin 1960.

Ceci laissa l'ancienne gare du GTR sans trains pour voyageurs parce que les trains intercitys du CNR n'arrêtaient pas à Dorval, mais faisaient halte à Sainte-Anne-de-Bellevue. Le trafic grandissant vers l'aéroport de Dorval attira l'attention du service voyageurs du CNR. Même avant que le dernier train de banlieue fut exploité, la compagnie annonça que quelques trains intercitys commenceraient à arrêter à Dorval à l'automne de 1960 alors qu'il était estimé que les travaux relatifs à la nouvelle



This left the old GTR station with no passenger trains as CNR inter-city services did not stop at Dorval but halted at Ste Anne de Bellevue. The rapidly growing traffic to Dorval airport attracted the CNR passenger department's attention. Even before the last commuter train operated, the CNR announced that some intercity trains would begin stopping at Dorval in the fall of 1960 when trackwork associated with the new Taschereau freight yard was expected to be completed.

This work included relocating the CPR main line from Dorval to Grovehill about 200 feet to the north to clear space for the new CNR main line as Highway 20 had occupied part of the original GTR alignment. This work was not completed until June 1961 when the CNR trains ceased to operate through Lachine.

The Dorval stop proved to be very a popular part of CN's re-energized passenger marketing program which included the famous Montreal - Toronto Rapido trains. The old GTR station no longer was adequate for the surging passenger traffic and did not fit the new image that CN wished to promote. On July 11, 1967, in the midst of Centennial celebrations, Mayor Sarto Desnoyers of Dorval officially opened the new CN station. The modern building was of concrete and brick construction with huge glass walls. Trendy fibreglass benches seating 100 lined the waiting room which was air-conditioned (then a relative rarity in railway stations).

The Dorval stop continues to be popular. It consistently ranks in the top ten stations on the VIA system, with all of VIA's Montreal-Ottawa and Montreal-Toronto trains stopping at this station today.

cour Taschereau seraient complétés.

Ce projet incluait la relocalisation de la voie principale du CPR de Dorval à Grovehill localisé à environ 61 mètres plus au nord pour créer de l'espace pour la nouvelle ligne principale du CNR parce que la route 20 occupait une partie de l'emprise originelle du GTR. Ces travaux ne furent pas menés à terme avant juin 1961 alors que les trains du CNR arrêterent de passer à travers Lachine.

L'arrêt à Dorval s'avéra être une partie très populaire du programme de marketing revigoré du CNR pour son service voyageurs qui inclut les fameux trains « Rapido » entre Montréal et Toronto. La vieille gare du GTR n'était plus adéquate dorénavant pour le trafic grandissant de voyageurs et ne cadrait pas non plus avec la nouvelle image que le CN désirait promouvoir. Le 11 juillet 1967, au milieu des célébrations du centenaire du pays, Sarto Desnoyers, le maire de Dorval, inaugura officiellement la nouvelle gare du CN. Le nouveau bâtiment fut construit en béton et en briques avec de grands murs vitrés. Des bancs à la mode en fibre de verre pouvant assoir cent personnes meublaient la salle d'attente dont l'air était climatisé, une rareté à l'époque parmi les gares ferroviaires.

L'arrêt à Dorval continue d'être populaire. La gare est bon an, mal an l'une des dix gares les plus fréquentées du réseau de VIA Rail Canada alors que tous les trains Montréal-Ottawa et Montréal-Toronto de VIA y arrêtent de nos jours.

En ce qui concerne le service du CPR pour les banlieusards, l'achat par la compagnie de neuf voitures « push-pull » marqua son dernier investissement majeur dans celui-ci. Faisant face à des pertes grandissantes, le CPR



After the demolition of the old Grand Trunk Station, CN needed a 'quick fix' station so westbound trains could start stopping in Dorval. They erected a temporary plywood station while the new modern permanent station was being built. Philip Mason, Ken Goslett collection

Suite à la démolition de l'ancienne gare du Grand Trunk, le CN eut besoin d'une « solution rapide » pour que les trains en direction ouest puissent faire un arrêt à Dorval. Une gare temporaire en contreplaqué fut érigée alors que la nouvelle gare permanente moderne était construite. Philip Mason, collection Ken Goslett



The new CN Station which was officially opened on July 11, 1967. Philip Mason, Ken Goslett collection

La nouvelle gare du CN qui fut officiellement ouverte le 11 juin 1967. Philip Mason, collection Ken Goslett



Via Rail Canada carried out major renovations to CN's Dorval Station including adding this attractive roof structure which gives it a much more impressive look. Dorval Historical Society

VIA Rail Canada a fait des rénovations importantes à la gare Dorval du CN, y compris l'ajout de cette attrayante structure de toit qui lui donne un aspect beaucoup plus impressionnant. Société historique de Dorval

Today, exo operates commuter trains along CP's Lakeshore corridor between Lucien L'Allier Terminus (adjacent to Windsor Station) and Vaudreuil. Exo's Dorval 'station' consists of commuter shelters on both its north and south platforms. This facility is almost opposite VIA Rail's station which is located on the adjacent and parallel CN mainline on the south side of the CP tracks. Ken Goslett



De nos jours, exo exploite des trains pour banlieusards le long du corridor Lakeshore du Canadien Pacifique, entre le terminus Lucien L'Allier (à proximité de la gare Windsor) et Vaudreuil. La « gare » exo de Dorval consiste en des abris pour voyageurs sur les quais des côtés nord et sud de la voie double du CP. Ces installations sont pratiquement en face de la gare de VIA Rail qui est localisée sur la voie double du Canadien National; les voies du CN sont adjacentes et parallèles à celles du CP et la gare de VIA est du côté sud de celles-ci. Ken Goslett

As for the commuter service, the CPR's purchase of nine push-pull bi-level commuter cars marked its last capital investment in this service. Faced with increasing losses, the CPR threatened to abandon the service. On October 1, 1982 the service was taken over by the Government of Quebec. The service has been operated by a number of government transit agencies since then. Today it is run by exo continuing a commuter rail tradition that goes back almost 150 years.

Dorval occupies a unique position with the transcontinental lines of both the CNR and CPR running side by side through its corporate limits. These major freight arteries today are carrying more domestic and international freight than ever before and are a critical part of the nation's transportation infrastructure.

menaçait de l'abandonner. Le 1er octobre 1982, le service fut pris en charge par le gouvernement du Québec. Il a été exploité depuis par nombre d'agences de transport gouvernementales. De nos jours, il est exploité par exo qui continue une tradition ferroviaire datant de presque 150 ans.

Dorval occupe une position unique relativement aux lignes transcontinentales du CP et du CN qui traversent côte à côte ses limites administratives. Ces artères de marchandises majeures transportent plus de fret domestique et international que jamais auparavant et sont une partie critique de l'infrastructure de transport du pays.

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

July - August / Juillet - Août

Dorval's Trains - In Black and White! / Les trains de Dorval - en noir et blanc!

French Version / Version française : Gilles Lazure

Introduction

For aeons, black and white photography was the usual medium, indeed the only medium for illustrators to capture the art, style and details of railway subjects that sketches, woodcuts and paintings rarely were able to. The CRHA archives contains literally hundreds of thousands of black and white photographs of railway scenes, trains and locomotives in its wonderful collections.

The Photo Gallery has featured colour images of many and varied Canadian railway subjects. This is not surprising because many of the photographers are of an age that celebrated railway photography using 35 mm colour slide film taken with single lens reflex cameras that became the railfan staple after 1960.

In this issue of Canadian Rail, we make the effort to tell the railway story of a Montreal suburban community, Dorval, Quebec in a gallery of black and white photos. Like we did recently with the Chateaugay Valley Historical Society, this gallery will be offered to the Dorval Historical Society for simultaneous publication, in whole or in part, in their annual publication, *Heritage*.

The Dorval Historical Society celebrates its twentieth anniversary in 2022. Their archives and displays at the Dorval Museum of Local History and Heritage contain many railway items pertinent to Dorval's evolution from village to city. Thus, it seems fitting to show the evolution of Dorval's trains using the medium of black and white photography.

Trains and railroading were central to the life and times of Dorval well into the twentieth century until the advent of the paved highway and commercial air travel at Dorval airport. Indeed, the entire north shore of Lac St. Louis transitioned from a summer retreat community for Montreal's elite to a suburban area known as 'The Lakeshore' or the 'West Island' with easy access by commuter trains operated by both the GTR (later the CNR) and CPR. For a more complete history of the Lakeshore CP commuter trains please see Canadian Rail No. 372, (Jan. - Feb. 1983).

Through the years, legions of camera toting railfans have graced the platforms of both the CNR and CPR stations at Dorval. Thousands of train photos have been made and hours of movie film and video have been shot at Dorval. It still happens today confirming a simple fact: Dorval is a great place to watch trains! The Ken Goslett

Introduction

Pendant de très longues périodes, la photographie en noir et blanc a été la manière la plus usuelle, de fait la seule pour les illustrateurs de saisir l'art, le style et les détails de sujets ferroviaires que les croquis, les gravures sur bois et les peintures étaient rarement capables de faire. Les archives de l'ACHF contiennent littéralement des centaines de milliers de photographies en noir et blanc de scènes ferroviaires, de trains et de locomotives dans ses merveilleuses collections.

La galerie de photos a mis en vedette des images en couleur de nombreux et variés sujets relatifs au domaine ferroviaire canadien. Ceci n'est pas une surprise puisque de nombreux photographes sont d'une période qui a favorisé la photographie ferroviaire par la prise de diapositives couleur sur film de 35 mm faites à l'aide d'appareils photographiques reflex monoculaires qui devinrent la norme pour les passionnés des trains après 1960.

Nous nous efforçons, dans ce numéro de Rail canadien, de raconter l'histoire ferroviaire de Dorval, une communauté de la banlieue de Montréal, à l'aide d'une galerie de photos en noir et blanc. Comme nous l'avons fait récemment pour la Société historique de la Vallée de la Chateaugay, cette galerie sera offerte à la Société historique de Dorval pour publication simultanée, en tout ou en partie, dans *Héritage*, sa publication annuelle.

La Société historique de Dorval célèbre son vingtième anniversaire en 2022. Ses archives et objets de montre au Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval contiennent de nombreux items ferroviaires relatifs à l'évolution de Dorval de village à cité. Il nous semble donc pertinent d'illustrer l'évolution des trains de Dorval au moyen de photographie en noir et blanc.

Les trains et l'activité ferroviaire ont été au centre de la vie et des temps de Dorval jusque tard au 20e siècle, soit jusqu'à l'arrivée des routes pavées et du transport aérien commercial à son aéroport. De fait, l'entière rive nord du lac Saint-Louis a évolué de communauté de retraite estivale pour l'élite de Montréal à une communauté de banlieue connue sous les vocables de « Lakeshore » ou « L'Ouest-De-L'Île » d'accès facile grâce aux trains de banlieue exploités par le GTR (suivi du CNR) et du CPR. (Référez-vous, s'il vous plaît, au numéro 372 (Jan.-fév. 1983) de Rail canadien pour une histoire plus complète des trains du CPR vers le Lakeshore.)

Au cours des années, d'innombrables passionnés de trains porteurs d'appareils photo ont animé les quais des

photo near the end of this gallery captures the spirit of this perfectly, even in winter!

This Photo Gallery is dedicated to the memory of the late John Welsh, Dorval railfan photographer extraordinaire, the late J P Chartrand and the late Armand Beriault, former CPR operators at Dorval and to my great friend and social historian, Louise Dineen of the Dorval Historical Society.

Special thanks to long time railway history colleague Michael Leduc whose Montreal railway history publications are a most necessary source to keep the facts straight. Thank you Mike!

gares respectives du CNR et du CPR, à Dorval. Des milliers de photos ainsi que des heures de films et de documents vidéo ont été prises à Dorval. Ceci se produit encore de nos jours, ce qui confirme un simple fait : Dorval est un excellent endroit pour observer les trains! La photo de Ken Goslett, vers la fin de cette galerie, reflète parfaitement l'esprit de tout ceci, même en hiver!

Cette galerie de photos est dédiée à la mémoire des regrettés John Welsh, photographe hors du commun de Dorval, J.-P. Chartrand et Armand Beriault, anciens télégraphistes à Dorval, et à ma grande amie et sociologue, Louise Dineen, de la Société historique de Dorval.

Des remerciements particuliers vont à mon collègue historien de longue date, Michael Leduc, dont les ouvrages sur l'histoire ferroviaire de Montréal sont une source incontournable pour assurer la véracité des faits. Merci Mike!



In the 1950s, the last decade of steam powered commuter trains on the CPR Lakeshore route, heavy Pacific type locomotives in CPR class G3 began to make appearances. A brisk northwest wind blows the clag exhaust as G3h 4-6-2 2461 lifts her train of wooden commuter cars away from the station stop at Summerlea, just east of Dorval. The famous golf course of the same name appears to the left of the photo. Al Paterson, Smaill collection

Au cours des années 1950, la dernière décennie des trains pour banlieusards tractés à la vapeur sur le trajet du Lakeshore du CPR, des locomotives de type Pacific lourdes de la classe G3 de la compagnie commencèrent à apparaître. Un fort vent du nord-ouest pousse l'échappement bruyant de la 2461, une 4-6-2 G3h, alors qu'elle tracte son train de voitures en bois pour banlieusards hors de l'arrêt de gare Summerlea, tout juste à l'est de Dorval. Le fameux parcours de golf du même nom apparaît à gauche de la photo. Al Paterson, collection Smaill



This early view of the CPR station at Dorval presents many clues as to when this photo was taken. Double track was in service on the so-called 'Smiths Falls Section' of the CPR in 1899. Also, the horizontal bilingual crossing sign, the lower quadrant train order signals and the light tan-ochre paint scheme on the station building suggest an approximate date of 1900. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Limited 4998, Smaill Collection

A later view of CPR Dorval shows the tan / maroon paint scheme on the station building as it appeared in the late forties / early fifties. An upper quadrant train order signal has replaced its lower quadrant predecessor. Your photo gallery editor worked at CPR Dorval in the seventies along with the late J P Chartrand and the late Armand Beriault. Dorval Historical Society

Cette vieille photo de la gare du CPR à Dorval offre plusieurs indices sur la date où elle a été prise. La voie double était en service en 1899 sur ce qui était désigné la « section Smiths Falls » du CPR. Aussi le signal horizontal bilingue de passage à niveau, le signal d'ordre de train de modèle quadrant inférieur et la peinture ocre-beige pâle sur la gare suggère une date d'autour 1900. Archives CRHA / ACHF Exporail, collection Smaill 4998

Une photo plus récente de la gare Dorval du CPR montre l'agencement de couleur tan et marron sur le bâtiment de la gare tel qu'il apparaissait sur celle-ci à la fin des années 1940 / début des années 1950. Un signal d'ordre de train de modèle quadrant supérieur a remplacé le signal précédent. Au cours des années 1970, votre éditeur de la galerie de photos a travaillé à la gare de Dorval en compagnie des regrettés J.-P. Chartrand et Armand Beriault. Société historique de Dorval





Once again a CPR heavy Pacific, this time the G3j 4-6-2 2469 arriving at Dorval circa 1953 with westbound train 505 for Ottawa. Dorval was a flag stop for passengers travelling to Ottawa on train 505. Al Paterson, Smaill collection

Encore une Pacific lourde du CPR, cette fois la 4-6-2 G3j 2469 arrivant à Dorval autour de 1953 avec le train numéro 505 pour Ottawa en direction ouest. Dorval était un arrêt sur drapeau pour les voyageurs allant à Ottawa à bord de ce train. Al Paterson, collection Smaill

When the GTR main line was extended some three miles westward through Lachine and Dixie to Dorval, new two storey stations, equipped with dwellings for the agents, were built at what were then junctions in Lachine and Dorval in 1888. The former GTR Lachine station, a virtual twin to the second GTR station at Dorval, is seen here from the cab of the lead diesel unit of a westbound CNR freight train in the mid fifties. Leonard A Seton, Smaill collection

En 1888, lorsque la voie principale du GTR fut allongée de quelque cinq kilomètres en direction ouest, à travers Lachine et Dixie vers Dorval, deux nouvelles gares à deux étages avec locaux de résidence pour les agents, furent construites à Lachine et à Dorval qui devinrent alors des jonctions. L'ancienne gare de Lachine du GTR, une jumelle presque identique de la deuxième gare du GTR à Dorval, est visible ici de la cabine de conduite du diesel de tête d'un train de marchandises du CNR en direction ouest au milieu des années 1950. Leonard A. Seton, collection Smaill





'Coteau turns', local freights that transferred freight traffic from Montreal's sprawling Turcot Yard to Coteau, Quebec for furtherance to US and Ontario destinations, were a familiar sight on the CNR 'Lakeshore' line into the 1950s. These 'Coteau turns' often drew passenger power from overnight trains laying over for the day between runs at Turcot roundhouse in Montreal. CNR J-3-b 4-6-2 5056 and an N class 2-8-0 doublehead a westbound 'Coteau turn' at Dorval in 1952. Al Paterson, Smaill collection

Les « aller-retour Coteau », des trains de marchandises locaux qui déplaçaient des wagons de marchandises de l'immense cour de triage Turcot, à Montréal, vers Coteau d'où ils étaient acheminés vers des destinations en Ontario et aux États-Unis, étaient un spectacle familier sur la ligne « Lakeshore » du CNR jusqu'aux années 1950. Ces trains empruntaient souvent comme force motrice des locomotives pour trains de nuit de voyageurs inactives le jour entre utilisations à la rotonde Turcot, à Montréal. La 5056, une 4-6-2 classe J-3-b, et une 2-8-0 classe N du CNR tractent en double un « aller-retour Coteau » en direction ouest à Dorval en 1952. Al Paterson, collection Smaill

A CNRX-10-a Portfolio

In September 1914, Montreal Locomotive Works delivered six 4-6-4T Suburban type locomotives to the GTR for commuter service primarily between Montreal and Vaudreuil, Quebec. These locomotives also saw service out of Montreal to St. Hyacinthe and to Pointe Calumet, north of Montreal.

Numbered 45 to 50 inclusive in the CNR era, and designated as class X-10-a, these locomotives were designed to run bi-directionally, like a diesel road switcher. A common sight on CNR commuter trains between Montreal and Vaudreuil, later cut back to Dorval, these unique locomotives operated until diesels replaced them.

Of the six locomotives in CNR class X-10-a, three survive in preservation including No 49, the last steam locomotive to receive classified repairs at Montreal's Pointe St. Charles shops in 1957. No 49 is a featured exhibit in the Angus Pavilion at Exporail.

Un portfolio de locomotives classe X-10-a du CNR

En septembre 1914, les Montreal Locomotive Works livrèrent au GTR six locomotives 4-6-4T pour service de banlieue principalement entre Montréal et Vaudreuil, Québec. Ces locomotives furent aussi utilisées à l'extérieur de Montréal vers Saint-Hyacinthe et Pointe-Calumet, au nord de la ville.

Numérotées de 45 à 50 à l'ère du CNR et désignées membres de la classe X-10-a, ces locomotives étaient conçues pour rouler de manière bidirectionnelle, comme une locomotive « route et manœuvre » diesel. Une vision familière sur les trains pour banlieusards du CNR entre Montréal et Vaudreuil, plus tard limités à Dorval, ces locomotives uniques roulèrent jusqu'à ce qu'elles soient remplacées par des diesels.

Des six locomotives de la classe X-10-a du CNR, trois ont été préservées, y compris la 49, la dernière locomotive ayant fait l'objet d'une révision majeure aux ateliers de Pointe-Saint-Charles de la compagnie en 1957. La 49 est un objet de montre en vedette à Exporail.



Circa 1952, CNR X-10-a 4-6-4T No 46 arrives at Dorval with a westbound Vaudreuil commuter train. The 46 was preserved initially by Dorval contractor H J O'Connell and is presently on display at the former Quebec Central Railway station at Vallée Jonction, Quebec. Al Paterson, Smaill collection

Autour de 1952, la 46, une 4-6-4T de la classe X-10-a du CNR, arrive à Dorval avec un train pour banlieusards en direction ouest pour Vaudreuil. La 46 fut d'abord préservée par l'entrepreneur H.J. O'Connell de Dorval et elle est présentement en montre à l'ancienne gare du Quebec Central Railway, à Vallée-Jonction, Québec. Al Paterson, collection Smaill



Train time at Dorval! In 1950, the train order signals display 'clear' as X-10-a 47 arrives from Montreal with a westbound commuter train. An eastbound CNR freight has just cleared the paved road and the wooden pedestrian crossings. No 47 was preserved by F Nelson Blount for the Steamtown collection presently located at Scranton, Pennsylvania. David Shaw, Smaill collection

C'est l'heure du train à Dorval! En 1950, le signal d'ordre de train indique « voie libre » alors que la 47 arrive de Montréal avec un train pour banlieusards en direction ouest. Un train de marchandises du CNR vient tout juste de dépasser la route pavée et les trottoirs en bois pour piétons du passage à niveau. La 47 a été préservée par F. Nelson Blount pour la collection Steamtown présentement localisée à Scranton, Pennsylvanie. David Shaw, collection Smaill



Later in time, circa 1954, we find CNR X-10-a 4-6-4T 50, the last of the class, at Dorval. Changes have come to CNR Dorval as the Cote de Liesse road underpass has now replaced the level crossing seen in the previous photo. Al Paterson, Smail collection

Quelque temps plus tard, autour de 1954, nous trouvons la 4-6-4T 50 du CNR, la dernière de la classe X-10-a, à Dorval. Les choses ont changé autour de la gare alors qu'un tunnel pour le passage du chemin Côte-de-Liesse sous les voies ferrées remplace maintenant le passage à niveau apparaissant sur la photo précédente. Al Paterson, collection Smail



The GTR / CNR X-10-a 4-6-4T's operated in a bidirectional fashion. Westward to Dorval and Vaudreuil, normal practice was to operate smokestack / boiler first. Eastward to Montreal, they normally ran coal bunker first such as No 49 is seen doing here leaving Dixie station for Montreal with an all steel commuter consist circa 1954. Leonard A Seton, Smail collection

Les 4-6-4T classe X-10-a des GTR/CNR opéraient de manière bidirectionnelle. En direction ouest, vers Dorval et Vaudreuil, la pratique habituelle était de rouler avec la cheminée et la chaudière à l'avant. En direction est, les locomotives roulaient normalement avec le caisson pour charbon à l'avant comme le montre ici la 49 quittant la gare Dixie vers Montréal avec un convoi formé de voitures entièrement construites en métal autour de 1954. Leonard A. Seton, collection Smail



Diesels came to CNR main line freight service in the late 1940s with the delivery of American built General Motors F3 diesels in the 9000 series. Circa 1950, CNR F3 9005 powers an extra west at Dorval. The 9005 was involved in a serious collision which resulted in her being rebuilt as GP7m 4824 in October 1958. Al Paterson, Smaill collection

Les diesels débutèrent en service marchandises sur les voies principales du CNR à la fin des années 1940 avec la livraison d'unités General Motors F3 fabriquées aux États-Unis et numérotées dans la série 9000. Autour de 1950, la F3 9005 du CNR tracte un extra en direction ouest à Dorval. La 9005 fut impliquée dans une collision majeure qui eut pour conséquence qu'elle fut reconstruite en la GP7m numéro 4824 en octobre 1958. Al Paterson, collection Smaill



A block of cattle cars, spliced by a lone forty-foot steel boxcar, is marshalled ahead of five refrigerator cars on the head end of CNR manifest freight No 404 running as Extra 9003 East. The yellow paint has replaced the gold / bronze livery that CNR 9003 carried when delivered in 1948, making this, an early fifties view taken east of Dorval. Al Paterson, Smaill collection

Un ensemble de wagons pour bétail, brisé par un unique wagon couvert en acier de 40 pi, est accouplé en avant de cinq wagons réfrigérés à l'extrémité de tête du train de marchandises No 404 à l'indicateur roulant en tant qu'extra 9003 Est. De la peinture jaune a remplacé la peinture bronze/or que la locomotive exhibait lors de sa livraison en 1948, ce qui fait que cette photo prise à l'est de Dorval date du début des années 1950. Al Paterson, collection Smaill



Some people call it the most beautiful paint scheme to grace a passenger train in the streamlined era. The CNR green, yellow and black colours introduced in 1954 shows to good advantage as FP9 6532 leads train No 1, the westbound Super Continental, past Dorval on her long journey to Vancouver in 1958. Al Paterson, Smaill collection

Nombre de personnes considèrent cette livrée comme la plus belle n'ayant jamais orné un train de voyageurs de l'époque de l'équipement ferroviaire caréné. Les couleurs vertes, noires et or du CNR, adoptées en 1954, se montrent à leur avantage alors que la FP9 6532 en tête du train No 1, le Super Continental, passe à Dorval en direction ouest sur son long parcours vers Vancouver en 1958. Al Paterson, collection Smaill

A mixed consist of CNR MLW power leads westward CN - CP pool train 15 off CPR metals toward the high iron of the CNR Cornwall Subdivision on a summer day in 1960. FPA-4 6773 is on the so called 'pool track' built especially to transfer trains and engines for Montreal - Toronto pool trains 6 and 15 between the CPR and CNR main lines at Dorval. Al Paterson, Smaill collection

Un jour d'été de 1960, un ensemble mixte de locomotives MLW du CNR tracte le train en commun CNR-CPR No 15 du réseau du CPR vers la voie de la subdivision Cornwall du CNR. La FPA-4 6773 et le train sont sur la voie désignée « commune » spécialement construite, à Dorval, pour faire passer les locomotives et voitures des trains en commun Montréal-Toronto Nos 6 et 15 de la voie principale du CPR à celle du CNR et vice-versa. Al Paterson, collection Smaill





'Meet at Dorval!' Late in the CNR steam era, a 1957 view by legendary rail photographer Jim Shaughnessy finds CNR U-2-c 4-8-4 6150 awaiting the passage of manifest freight First 404 with MLW FA-2 9422 in the lead. Conductor Henry Finnerty and head brakeman Vernon Hawley on Extra 6150 West prepare to inspect First 404 at Dorval as per UCOR Rule 111. Jim Shaughnessy with thanks to Greg McDonnell.

Rencontre à Dorval! À Dorval, tard dans l'ère de la vapeur au CNR, une photo du photographe renommé Jim Shaughnessy montre la 6150, une 4-8-4 classe U-2-c du CNR, attendant le passage du train de marchandises à l'indicateur First 404 avec, à sa tête, la 9422, une FA-2 de fabrication MLW. Le chef de train Henry Finnerty et le serre-frein de tête Vernon Hawleysur l'Extra 6150 Ouest se préparent à inspecter le First 404 conformément à la règle 111 du Règlement uniformisé d'exploitation ferroviaire (Uniform Code of Operating Rules ou UCOR, en anglais). Jim Shaughnessy, courtoisie de Greg McDonnell

The CPR purchased its first Rail Diesel Car (RDC) from the Budd Company in 1953, making it the first Canadian railway to own one of these versatile passenger units. The CPR had the second largest fleet of RDCs after the Boston and Maine Railroad. The first RDC acquired by the CPR, No 9050, leads a trio of 'Budd cars' in commuter service just east of Dorval in the mid fifties. David Shaw Smail collection

Le CPR acheta son premier autorail diesel de modèle Rail Diesel Car (RDC) de la compagnie BUDD en 1953, ce qui en fit le premier chemin de fer canadien à acquérir une de ces unités à multiples usages. Le CPR posséda le deuxième plus grand parc de RDC après le Boston & Maine Railroad. Au milieu des années 1950, le 9050, le premier RDC acheté par le CPR, est en tête d'un trio de « BUDD cars » en service pour banlieusards tout juste à l'est de Dorval. David Shaw, collection Smail





Dorval is a great place to watch trains! A magnificent winter shot by Ken Goslett from the eighties shows a westbound CPR freight powered by three MLW 'Big Alcos' and RS-18u 1840 about to meet an eastbound through freight with piggybacks on the head end. This shot is dedicated to CRHA's Charles E DeJean, the master of the 'going away' shot! Ken Goslett

Dorval est un excellent endroit où observer les trains! Une superbe photo d'hiver des années 1980 de Ken Goslett montre un train de marchandises du CPR en direction ouest tracté par trois « grosses Alcos » de fabrication MLW et la RS-18u 1840 sur le point de croiser un train de marchandises point-à-point en direction est avec des wagons « Piggyback » à l'avant. Cette photo est dédiée à Charles DeJean de l'ACHF, le maître de la prise en photo « des trains qui s'éloignent »! Ken Goslett

The eastbound CNR station mileboard for Dorval is evident in this 1980s photo of VIA Rail Canada FPA-4's operating 'elephant style', that is, nose to tail, on train 35 for Ottawa. By this time, these classic cab units are in the twilight of their careers. FPA-4 6765 at Exporail is the only example of these units preserved in Canada. Ken Goslett

La borne d'un mille de distance de la gare Dorval est en évidence sur cette photo de 1980 de deux locomotives FP4-A de VIA Rail Canada accouplées dans le style « éléphant », c'est-à-dire tête à queue, sur le train No 35 en destination d'Ottawa. À ce temps-là, ces unités classiques à cabine avant étaient au crépuscule de leur carrière. La FPA-4 6765 en montre à Exporail est le seul exemplaire de ces locomotives préservé au Canada. Ken Goslett



Bel Air and the mysterious Alfred Brown *Bel Air et le mystérieux Alfred Brown*

French Version / *Version française* : Gilles Lazure

The opening of the Grand Trunk Railway westward from Montreal in 1855 commenced a speedy mode of transportation to the Lakeshore settlements along the north shore of Lac St Louis and downtown Montreal. As Montreal grew rapidly, by the 1870s the city's elite began building magnificent summer homes along the Lakeshore to escape the heat, dirt and unsanitary conditions in the city.

One such individual was Alfred F Brown. Born in England, educated in France, Brown came to Canada circa 1854. Being truly bilingual served him well in his later enterprises in Quebec. Brown's first railway position was that of General Storekeeper for the fledgling GTR. At the time, the GTR was headquartered in Longueuil across the St. Lawrence River from Montreal. Brown lasted about two years in this position with the GTR. Such a position in today's railway would be the System Director of Purchasing and Stores.

Leaving the GTR circa 1856, Mr. Brown enjoyed many business ventures in the railway supply field, certainly a growth industry in those heady years of railway expansion in Canada. In time, Alfred Brown's business prowess and many successes in the rapidly expanding railway world of the Victorian era saw him earn directorships with the Kingston Locomotive Works, the Union Forwarding Company, the Bank of Montreal and many other enterprises. Thus, Alfred Brown became a man of means amassing a huge fortune within a span of some twenty years.

Before coming to Canada, Brown was employed by the famous British contractors, Morton, Peto and Brassey, whose Canadian contracts included the original tubular GTR Victoria Bridge over the St Lawrence River. Brown also became an agent for the famous German Krupp steel company that manufactured hundreds of thousands of miles of steel rails for the emerging Canadian railway industry. In fact, one can still find pieces of Krupp rail in back tracks and on private sidings on today's Canadian railways.

Brown's endeavors also included the building of various GTR branch lines in Quebec. Thus, Brown's connections to the GTR were many and varied and his influence in GTR matters was more than assured.

Mr. Brown constructed a beautiful summer mansion in Dorval, Quebec, between 1872 and 1874, which

En 1855, la mise en service du Grand Trunk Railway (GTR) vers l'ouest à partir de Montréal inaugura un mode de transport vélocé du centre-ville de Montréal vers les agglomérations le long de la rive nord du lac Saint-Louis. Alors que la ville grandissait rapidement, l'élite de la ville commença, aux alentours des années 1870, à construire de magnifiques demeures d'été le long du Lakeshore afin d'échapper à la chaleur, à la poussière et aux mauvaises conditions sanitaires dans la ville.

Une de ces personnes fut Alfred F. Brown. Né en Angleterre et éduqué en France, Brown arriva au Canada autour de 1854. Le fait d'être parfait bilingue lui servit bien dans ses futures entreprises au Québec. La première position de Brown dans le domaine ferroviaire fut celle de Garde-magasin général au GTR naissant. Les quartiers généraux du GTR étaient alors localisés à Longueuil, de l'autre côté du Saint-Laurent, en face de Montréal. Brown occupa cet emploi au GTR durant environ deux ans. Un tel poste dans un chemin de fer contemporain serait celui de Directeur-système, achats et entrepôts.

Quittant le GTR autour de 1856, Brown profita de plusieurs occasions d'affaires dans le domaine de l'approvisionnement des chemins de fer, assurément un domaine en pleine croissance dans cette période effrénée d'expansion de ceux-ci au Canada. En temps opportun, l'habileté en affaires d'Alfred Brown et ses nombreuses réussites dans le domaine ferroviaire en expansion rapide au cours de la période victorienne le virent obtenir des sièges de directeur aux Kingston Locomotive Works, à l'Union Forwarding Company, à la Banque de Montréal et à plusieurs autres institutions. Alfred Brown devint ainsi un homme en moyens, amassant une immense fortune au cours de quelque vingt ans.

Afin de venir au Canada, Brown fut à l'emploi des réputés entrepreneurs anglais Morton, Peto and Brassey, dont les contrats au Canada incluaient le pont Victoria, le premier pont tubulaire du GTR au-dessus du Saint-Laurent. Brown devint aussi un agent pour l'aciérie allemande bien connue Krupp qui manufactura des centaines de milliers de kilomètres de rails pour l'industrie ferroviaire naissante du Canada. De fait, l'on peut encore trouver des longueurs de rails Krupp sur les voies en retrait et sur les embranchements privés sur le réseau ferroviaire canadien actuel.

Les efforts de Brown inclurent aussi la construction de diverses voies secondaires du GTR au Québec. Les relations de Brown au GTR étaient donc

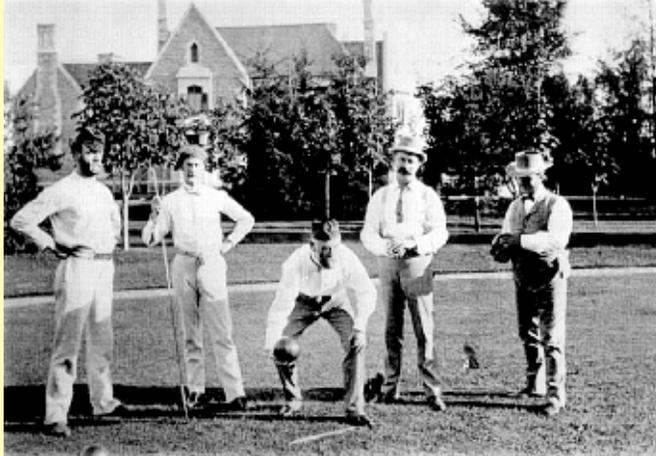
he named Bel Air. The Bel Air mansion was built in the Scottish Revival style and included an adjacent coach house and stables. The land that the mansion and its ancillary buildings is on became known as Brown Point. Included on the grounds of the Bel Air was a half mile steeplechase horse racing track also named Bel Air.

It is rumoured that Mr. Brown used his influence with the GTR to arrange for station stops at Lachine, Dixie and Dorval in 1888 to facilitate access to Bel Air and the horse racing track which became very popular with the Montreal gentry back in the day when the GTR built its new mainline between Lachine and Dorval.

An interesting final footnote to the saga of the mysterious Mr. Brown and Bel Air is that when the Canadian Pacific Railway was built into Dorval in 1887, their station immediately west of Dorval proper was named Bel Air. Later it was renamed Pine Beach and remains so to this day as an Exo commuter train stop. Curiously, it appears that there never was a Bel Air or Pine Beach station stop in either the GTR or CNR era.

Alfred Brown died in 1886 and Bel Air was sold by his estate in 1888 to The Forest and Stream Club for \$30,000. Stephen, in 1884, along with a group of well to do gentlemen, had founded the Forest and Stream Club at St. Lawrence Hall in Montreal. Its clubhouse was his summer cottage in Cartierville, north of Montreal which had been built in 1880. Bel Air became the new Dorval home of the Forest and Stream Club and, eventually the coach house and stables became the home of the Dorval Museum of Local History and Heritage.

Brown's contemporaries in the Victorian era were literally a who's-who of Montreal and indeed Canadian transportation elite. Names like Angus, Allan, Dawes, Forget, Marleau, Van Horne and Frank Stephen were all members of the exclusive Forest and Stream Club in Dorval.



Boulingrin - Lawn bowling at the Forest and Stream Club in 1896, left to right Frank Stephen, Alex Paterson, Alfred Brown, Hartland St. Clair MacDougall, Alexander T Paterson. Dorval Historical Society

Boulingrin – Jeu de boules sur gazon au Forest and Stream Club en 1896: de gauche à droite, Frank Stephen, Alex Paterson, Alfred Brown, Hartland St. Clair MacDougall et Alexander T. Paterson. Société historique de Dorval

nombreuses et variées et son influence dans les affaires du GTR était plus qu'assurée.

Entre 1872 et 1874, Brown construisit, à Dorval, un superbe manoir d'été qu'il nomma Bel Air. La résidence était bâtie dans le style « Scottish Revival » et comprenait à sa proximité une remise pour voitures à chevaux et des étables. Le terrain que le manoir et ses dépendances occupaient devint connu sous le nom de Brown Point. Le domaine Bel Air comprenait une piste de course à obstacles pour chevaux d'une longueur de 805 mètres (un demi-mille) et aussi nommée Bel Air.

On raconte que Brown usa de son influence au GTR pour l'aménagement d'arrêts de gare à Lachine, Dixie et Dorval, en 1888, afin de faciliter l'accès à Bel Air et à la piste de course de chevaux qui devint très populaire auprès de la petite noblesse de Montréal au moment où le GTR construisit sa voie principale entre Lachine et Montréal.

Un point final intéressant à la saga du mystérieux monsieur Brown et de Bel Air : quand la voie du Canadien Pacifique fut construite à Dorval en 1887, la gare immédiatement à l'ouest de la ville proprement dite fut nommée Bel Air. Elle fut renommée plus tard Pine Beach et continue d'être de nos jours un arrêt pour les trains de banlieue d'exo. Étrangement, il apparaît qu'il n'y eut jamais un arrêt de gare nommé Bel Air ou Pine Beach à l'époque du GTR ni à celle du CNR.

Alfred Brown décéda en 1886 et Bel Air fut vendu par sa succession en 1888 au Forest and Stream Club pour la somme de 30 000 \$. En 1884, Stephen, ainsi qu'un groupe de gentlemen bien nantis de Montréal, avait fondé le club au St. Lawrence Hall, à Montréal; le local du club était la maison d'été de Stephen localisée à Cartierville, au nord de la ville, et qui avait été construite en 1880. Bel Air devint le nouveau local du club, à Dorval, et éventuellement, la remise pour voitures à chevaux et les étables devinrent le site du Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval.

Les contemporains de Brown à l'époque victorienne constituèrent littéralement la liste de l'élite de Montréal, et même du Canada, dans le domaine des transports. Des personnes répondant aux noms d'Angus, d'Allan, de Dawes, de Forget, de Marleau, de Van Horne et de Frank Stephen furent toutes membres de l'exclusif Forest and Stream Club, à Dorval.



The Forest and Stream Club (formerly Bel Air) in 1896. William Notman, The McCord Museum of Canadian History

Le Forest and Stream Club (auparavant Bel Air) en 1896. William Notman, Musée McCord d'histoire canadienne



Dorval Museum located in the former Bel Air carriage house. Dorval Historical Society

Le Musée d'histoire et du patrimoine de Dorval situé dans l'ancienne remise pour voitures à chevaux de Bel Air. Dorval Historical Society



On Wednesday June 22, 2022, to commemorate the 20th anniversary of the Dorval Historical Society (DHS), Louise Dineen, Vice-President of the DHS and Stan Smail of the CRHA gave a private tour of Exporail for members of the DHS. The team leaders pose in front of CNR X-10-a 4-6-4T 49 - a former Dorval regular in her own right! Paul Ennis

Le mercredi 22 juin 2022, en commémoration du 20e anniversaire de la Société historique de Dorval (ShD), Louise Dineen, vice-présidente de la société, et Stan Smail, de l'ACHF, ont guidé une visite privée de membres de la ShD à Exporail. Les chefs d'équipes posent devant la locomotive 49, une 4-6-4T de la classe X-10-a du CNR et une présence fréquente à Dorval à sa propre manière! Paul Ennis

Dorval Museum sticker 20th anniversary



Autocollant du 20e anniversaire du Musée de Dorval

Footnote: This sidebar includes new information on Alfred Brown came to our attention courtesy of Canadian Rail co-editors Douglas N W Smith and M Peter Murphy. Ever the diligent researcher, Doug found three items from the *Montreal Star* newspaper in February 1886, the year of Brown's death. These items solved much of the mystery that enshrouded Alfred Brown's Canadian railway connections, in particular with the GTR.

Note : cet encart contient des informations nouvelles sur Alfred Brown qui ont été portées à notre attention par courtoisie de Douglas N.W. Smith et de M. Peter Murphy, coéditeurs de Rail canadien. Recherchiste toujours acharné, Doug a trouvé trois items dans les éditions du *Montreal Star* de février 1886, l'année du décès de Brown. Ces mentions ont résolu une grande partie du mystère qui entourait les relations d'Alfred Brown avec le monde ferroviaire canadien et particulièrement celles avec le GTR.

Last Run for HJ / *Fin de trajet pour H.J.*

By / *Par* Stan J Smail

French Version / *Version française* : Gilles Lazure



Morrie Portnoff

On Friday May 6, 2022, the doors closed for the last time at Hobby Junction Express in Dorval, Quebec. Hobby Junction (telegraph call letters ‘HJ’) was one of the last brick and mortar hobby shops in the Montreal area that specialized in model trains and military models.

Co-owners David Jenkins, Anthony Chan and Paul Crepin opened Hobby Junction Express twenty-seven years ago in a small strip mall near the commuter train station at Pine Beach within the city of Dorval, Quebec. In fact, as friend Louise Dineen a Dorval social historian points out, the strip mall was the only one its kind on the north side of the railway tracks between Dorval airport and Valois. A good location to grow a new business.

The enterprise soon developed a good following and customer base. ‘HJ’ was a full service railway oriented hobby shop which not only sold model locomotives and

Le vendredi 6 mai 2022, les portes ont été fermées pour la dernière fois à Hobby Junction Express, à Dorval, Québec. Hobby Junction (lettres d’appel télégraphique « HJ ») fut l’une des dernières boutiques ouvertes au public dans la région de Montréal dont la spécialité était les modèles réduits ferroviaires et militaires.

Il y a vingt-sept ans, les copropriétaires David Jenkins, Anthony Chan et Paul Crepin ouvrirent Hobby Junction Express dans un petit centre d’achats linéaire situé près de la gare pour banlieusards Pine Beach dans les limites de la ville de Dorval. En réalité, comme le fait remarquer mon amie Louise Dineen, sociologue et historienne de Dorval, ce centre d’achats linéaire était le seul du genre du côté nord des voies ferrées entre l’aéroport de Dorval et Valois, un bon endroit pour développer un commerce.

railcars, but also detail parts, paints, scenery materials as well as books, magazines, and railway videos.

Partner Dave Jenkins performed repairs on all sorts of trains ranging from prewar Lionel monstrosities to the most delicate, detailed fine scale HO models from today's world of model railroading. Proceeds from the repairs from the Jenkins work bench often went to supplement a coffee fund that bought toys through an annual arrangement between the Royal Canadian Legion Branch 245 in Dorval and Dave and Mary Jenkins who organized a toy drive for less fortunate Dorval children at Christmas time. Jenkins often said, "I can't stand the thought of a kid not having a toy to open on Christmas morning".

One Christmas past, thanks to the generosity of customers, the toy drive raised over a thousand dollars allowing Dave and Mary Jenkins to purchase two truckloads of toys.

On the matter of repairs, a special frame and poem featuring the famous Angela Trotta Thomas painting, "Can You Fix it Mister?" hung behind the Jenkins work bench for many years.

Dave, Tony, Paul and all the various deputies through the years at "HJ", all the best for a long and happy retirement. You certainly made a difference and Hobby Jct. was a fun and happy place for almost thirty years. A credit to the community of Dorval, you and the "HJ" experience will be remembered, despite the encroachments on the business from online shopping. The personal touch will be missed, not unlike the gatherings at the small town country store of yore. Thank you also for carrying *Canadian Rail* and supporting Exporail-the Canadian Railway Museum all these years.

Le magasin acquit tôt de nombreux intéressés et une clientèle de base. « HJ » fut une boutique de loisirs orientée vers un service complet qui non seulement vendit des modèles de locomotives et de matériel roulant ferroviaire, mais aussi des pièces de complément, de la peinture, des matériaux pour décors, ainsi que des livres, magazines et vidéos de thème ferroviaire.

L'associé Dave Jenkins fit la réparation de toutes sortes de trains allant des affreux modèles Lionel d'avant-guerre aux modèles à l'échelle HO fort délicats et détaillés du monde actuel des modèles ferroviaires. Les revenus de la table de travail de Jenkins furent souvent ajoutés à un fonds de pourboires de café avec lequel des jouets étaient achetés conformément à une entente entre la filiale 245 de la Légion royale canadienne à Dorval et Dave et Mary Jenkins qui organisaient, autour de Noël, une campagne de collecte de jouets pour les enfants les moins fortunés de Dorval. Jenkins disait souvent : « Je ne peux pas supporter la pensée d'un enfant n'ayant aucun cadeau à développer le matin de Noël. » Lors d'un Noël passé, grâce à la générosité de clients, la collecte de jouets recueillit plus d'un millier de dollars, ce qui permit à Dave et Mary d'acheter deux pleins camions de jouets.

Parlant des réparations, un tableau de la célèbre Angela Trotta Thomas portant la mention "Can You Fix it Mister?" (littéralement « Pouvez-vous le réparer, monsieur? ») fut suspendu derrière la table de travail de Jenkins durant de nombreuses années.

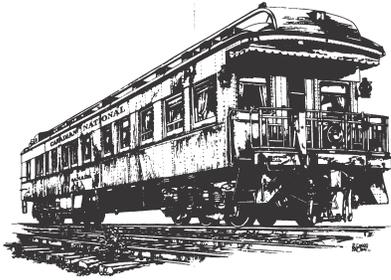
Meilleurs voeux de longue et heureuse retraite à Dave, Tony et Paul, et à leurs nombreux collaborateurs au fil des années à « HJ ». Vous avez certes fait une différence et Hobby Junction aura été un endroit jovial et sympathique pendant près de trente ans. Vous avez été un atout pour la communauté de Dorval; nous nous souviendrons de vous et de l'ambiance « HJ », en dépit des empiètements à vos affaires qu'a fait le commerce en ligne.

Nous regretterons cette touche personnelle, similaire aux attroupements de magasins de village d'autrefois. Merci aussi pour avoir été dépositaire de *Rail canadien* et d'avoir soutenu Exporail, le Musée ferroviaire canadien, durant toutes ces années.



Paul Crepin (back), David Jenkins (on left) and Anthony Chan owners of Hobby Junction Express. Montreal Gazette

Paul Crepin (à l'arrière), David Jenkins (à gauche) et Anthony Chan, propriétaires d'Hobby Junction Express. Montreal Gazette



Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

Siemens to supply 10 Charger locomotives to Montreal

Via Rail Canada isn't the only Canadian rail operator getting Siemens new Charger locomotives. Montreal commuter operator exo has awarded Siemens a \$132 m contract to supply 10 Charger locomotives to replace the F59PH locomotives. The 10 F59PH units are the oldest in the exo fleet having been built by General Motors Diesel Division in London, Ontario in 1990. Delivery of the first of the new locomotives is due in 2025. Exo says the new units will be able to haul longer trains of ten coaches instead of eight.

Funding has been provided by the Government of Quebec through the Government Assistance Program for Public Transport (PAGTCP). The locomotives will be manufactured by Siemens at its Sacramento facility in California. They will be fitted with Cummins QSK95 16-cylinder Tier 4 diesel engines, which feature 89% emission reduction compared to existing tier 0 locomotives. (Siemens press release and Trains on-line)

Historic ex-CPR Ottawa bridge in danger



CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Paterson

The City of Ottawa is planning to demolish a historic railway bridge across the Rideau River immediately south of the Queensway (Route 417) at Hurdman. This bridge was constructed for the Montreal &

Ottawa Railway, a CPR subsidiary, in 1898. The steel was supplied by Carnegie Steel from Pittsburgh, Pennsylvania shortly before Andrew Carnegie sold his steel enterprise to financier J P Morgan to create U.S. Steel. The money that the CPR paid for the bridge was plowed back into the community in the form of the new Carnegie Library on Metcalfe Street, eight years later.

It is the last survivor of the four historic railway and road bridges that once spanned the Rideau at this strategic location. Barry Padolsky Associates Inc. Urban Design and Heritage Consultants have written to the city urging that the city heritage staff undertake an assessment of the heritage value of this eight span, half deck plate girder bridge with the objective of designating the structure under Part IV of the Ontario Heritage Act as a step towards preserving and rehabilitating this historic landmark.

The city proposes to demolish the bridge and build a new pedestrian / cycling path nearby but slightly further south from the current structure. (David Jeanes via Bruce Chapman)

Another construction phase is underway at Toronto's Union Station



Metrolinx

Metrolinx announced that another construction phase is underway at Union Station in Toronto. The Union Station enhancement project is preparing the station, which serves as the region's transportation hub, for increased Metrolinx GO service levels as part of the overall GO Expansion program, transit agency officials said in a blog post.

Improvements will include a new south passenger concourse between Bay and York streets; two new wider GO Transit platforms with canopies; new stairs and elevators; and two new south tracks to replace the current three-track configuration.

Also, crews are demolishing existing canopies across three GO platforms and will be finished later this summer. Those platforms will be demolished in fall, to be replaced by new platforms as part of the expansion. (Metrolinx press release)

Amtrak relaunches the Maple Leaf between Toronto and New York



Amtrak's Maple Leaf Northbound at St. Catharines, Ontario on June 27, 2022. Dean R Brown

Le train « Maple Leaf » d'Amtrak en direction nord, à St. Catharines, Ontario, le 27 juin 2022. Dean R. Brown

Amtrak has returned international rail service between New York and Toronto via the Maple Leaf route for the first time since the COVID -19 pandemic began in 2020. This service is provided in conjunction with VIA Rail Canada, the New York State Department of Transportation and federal agencies. The inaugural trip northbound operated on June, 27, the train returned the next morning. (Amtrak press release)

Some CN GE Dash 8 locomotives are returned to service



Stephen C Host

Canadian National has returned some GE Dash 8 locomotives to service after most had disappeared in early 2021. Ex-Chicago North Western C40-8 No. 2131 led Chicago-Toronto train 148 on Sunday, June 5, providing the first look at a standard-cab Dash 8 on the mainline in well over a year (Photo above). This unit and a few others have been seen roaming the system, while about 15 remain in captive service on the former Duluth, Missabe & Iron Range. Also back in service are British Columbia Railway No. 4609, a C40-8M cowl unit, and Illinois Central 2466, a

former LMS lease unit still in Conrail blue. It's also reported that some Dash 8's are at shops for work, with intention to have them ready for surge fleet service this fall and winter.

CN purchased 134 second hand Dash 8s between 2010-2012, adding to their existing roster of 81 C40-8Ms. Since many were parked in 2020 and 2021, about half the fleet has been retired or sold off, leaving about 100 on the CN roster. Even in the summer of 2021 after all were parked, some C40-8Ms were working in Alberta. Their revival tends to be brief, given their intended use for surge fleet activity. (Stephen C Host)

New agreement allows Welland-based firm use of Thorold, Ontario tracks



Trains may soon be rolling along railway tracks that have been dormant for more than 20 years in Thorold, thanks to an agreement with a Welland based railway company.

Bioveld Canada and the Hamilton Oshawa Port Authority have signed an agreement with short line rail service company GIO Railways, for the use of the CN tracks at the Thorold Multimodal Hub, an 80-plus hectare multimodal industrial complex adjacent to the Welland Canal. In a media release, site owner Bioveld Canada's managing partner Justus Veldman said that as a result of the agreement, "we can operationalize rail lines that have not been used in more than two decades."

The agreement will provide rail users access to the site's rail facilities, warehouses and railcar storage capacity, while partners work to bring other assets online such as gantry crane and rail scale. "Our approach is to work with users to reactivate these assets in a customized

way that meets the needs of contemporary users,” Veldman said.

GIO Railways vice-president Neil Johnson said his company is “thrilled to expand our footprint into Thorold in partnership with CN Rail, and to see these lines revived.” Port authority representative Jeremy Dunn said expanding rail services for tenants and customers “has always been part of HOPA’s vision for the Thorold Multimodal Hub.”

“The fact that we have rail connecting indoor and outdoor transloading space and rail car storage right beside the Welland Canal are all part of what makes the hub so unique,” he said, adding it will also help alleviate pressure on regional highways.

Thorold Mayor Terry Ugolini said the facility is showcasing how partnerships and collaboration are yielding results. “This rail infrastructure will support the new creative industrial industries that call the Thorold Multimodal Hub home and will assist in the attraction of new investment.” (The St. Catharines Standard)

Former rail bridge still provides road access to Manitoulin Island



Two 2022 views of the former Algoma Eastern Railway bridge at Little Current, Ontario. Ken Goslett

Deux vues de l'ancien pont du Algoma Eastern Railway à Little Current, Ontario, prises en 2022. Ken Goslett

One of the highlights of our recent travels in northern Ontario was the former railway swing bridge at Little Current, Ontario. The bridge was built for the Algoma Eastern Railway in 1913 and is still in use today as the only road bridge onto Manitoulin Island. In railway days it was part of a grand scheme to link northern Ontario with Owen Sound via a railcar ferry from the southern tip of Manitoulin Island. This never happened and the tracks only continued less than a mile onto Manitoulin Island into the town of Little Current.

At one time there was a busy railway yard and port at Turner just west of the bridge on the north side of the channel. Nothing of Turner's ore and coal handling machinery remains nor do the tracks extend that far any longer. But the bridge still swings albeit reluctantly with much squeaking and groaning. It swings on the hour if pleasure boats are waiting or on demand for tour boats. (Ken Goslett)

Interfor Corporation Grand Forks Division donates historic locomotive to the E&N Division of the CRHA



CP 6703 working the docks at Windsor, Ontario in 1967. (PCD supplied photo)

La 6703 du CP au travail sur les quais à Windsor, Ontario, en 1967. (Photo courtoisie de la Division de la côte du Pacifique)



Working the Windsor ferry slip in 1978 (PCD supplied photo)

La 6703 du CP au travail à l'embarcadère du traversier-rail de Windsor, en 1978. (Photo courtoisie de la Division de la côte du Pacifique)

The Esquimalt and Nanaimo Division of the Canadian Railroad Historical Association (E&N Division CRHA) is pleased to announce the very generous donation of the former CPR locomotive 6703. It has been a well-known Grand Forks resident since 1993 when the Grand Forks Railway started operations and purchased it from the CPR.

The 6703 was built for the CPR in November of 1950 for use as a switching locomotive and to pull short haul freight trains. It is a first-generation diesel electric locomotive that was part of the first engines that helped Canadian railways transition from steam to diesel motive power. 6703 is one of the last examples of the CPR's SW8 class of locomotive remaining today.

The locomotive is the oldest commercially operating diesel electric locomotive in Canada and is fully operational. It has been stored for a few years after the Grand Forks Railway switched to a larger and newer locomotive.

It was used by CPR at numerous locations across their vast transcontinental rail system during the second half of the 20th century and spent time on Vancouver Island in the 1980's, which is one of the reasons the Vancouver Island based railway heritage society took interest in returning it to Vancouver Island.

The Society's Heritage Equipment Manager Jim Sturgill Jr says the locomotive will be repainted to its former CPR colours and taken to the former CPR roundhouse in Victoria where it once worked. This roundhouse is a National Historic Site and was built by the CPR in 1913. It is now part of the Bayview Place land re-development project and is a key sponsor of the 6703 preservation project.

"The donation of this locomotive and all the sponsors involved is an outstanding example of corporate and business support, which a project like this would not be possible without", said Sturgill. The Society wants to give special thanks to Dave Parsons, Mill Manager at Interfor-Grand Forks Division, who made this donation possible.

The 6703 will depart Grand Forks by rail for the trip to the West Coast via the BNSF Railway through Washington State and to New Westminster, BC where it will take a barge trip to Vancouver Island. It will reach the roundhouse in Victoria later this year. (Jim Sturgill and Glenn Migneault PCD – CRHA)

Nelson, British Columbia streetcar keeps rolling along

Nelson Electric Tramway Society's 23 ran again in 2022 operating daily between 11 am and 4:30 pm though October 10th.

No 23 was built in 1906 by the Stephenson Car Company, a division of the J G Brill Company of Elizabeth, New Jersey. It was the fourth in a series of 25 cars ordered



for the '3-cent' Forest City Line of Cleveland, Ohio. It was built as a double-ended, semi-convertible car and was numbered 3334. In 1908, it was re-built as a single-ended car and re-numbered 934.

In 1924, the City of Nelson purchased Car 934, to supplement the existing Cars 1 and 2 that comprised the entire street car fleet in the city. On its arrival, it was repainted and re-numbered to 3. It was used when one of the other streetcars was out of service or for special events, such as picnics or hockey games. Early in the 1930's, the streetcars were re-numbered from 1, 2 and 3 to 21, 22 and 23 in an attempt to make the tramway system seem larger than it was. Car 23 remained in use until June 20, 1949, when service on the Nelson Street Railway was suspended and service was replaced by buses.

In 1951 Car 23 was purchased for \$10 by a Veterinarian and re-located to Nasookin Road four miles east of Nelson on Highway #3A. It was completely stripped, had three inches of concrete poured on the floor and square holes cut along one side, to convert it into a dog kennel. It also served as a chicken coop, then storage shed for a souvenir and crafts shop.

In 1982, the property was sold and the new owner thought that something should be done to preserve the old streetcar and offered it to the City of Nelson. City Council at the time rejected the offer, considering the restoration task hopeless and too expensive. The Nelson Chamber of Commerce and Selkirk College, Rosemont Campus accepted the offer and Car 23 was moved to the campus for the restoration to begin. (Nelson Star)



Peter Murphy photo

1932 | 2022

CRHA
90
ACHF

Anniversary | Anniversaire

Version française : Lorence Toutant

In the early 1970s, a team of dedicated volunteers proceeded to create the initial stub-end streetcar line at Exporail using the material donated by CN from its Fort William, Ontario shuttle tram line. Here Edmund (Ed) Lambert installs a trolley wire support shoe while John Doyle looks on. The first tram operated on Thursday, September 21, 1972 with MTC Chairman Lucien L'Allier at the controls. Mr. L'Allier was an engineer and he was responsible for supervising the building of the initial Montreal Metro system. He retired two years after opening Exporail's streetcar line. The trolley system survived until 2022 when worn out sections were replaced by REM professionals.

Au début des années 1970, une équipe de bénévoles dévoués a entrepris de construire la première ligne de tramway tronquée sur le futur site d'Exporail en utilisant du matériel donné par le CN venant de sa propre ligne de tramway pour employés au triage de Fort William, en Ontario. Ici, Edmund (Ed) Lambert installe un sabot de support de câble de tramway sous le regard de John Doyle. Le premier tramway a été mis en service le jeudi 21 septembre 1972, sous la direction du président de la CTM, Lucien L'Allier. M. L'Allier était ingénieur et il fut chargé de superviser la construction du réseau initial du métro de Montréal. Il prit sa retraite deux ans après l'ouverture de la ligne de tramway d'Exporail. Le système d'origine d'alimentation des tramways a survécu jusqu'en 2022, lorsque les sections usées ont été remplacées par des professionnels du REM.

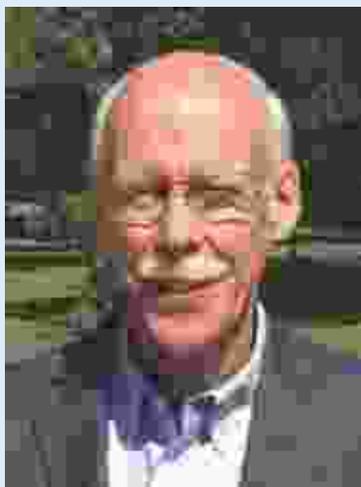
COMMUNICATIONS

President's Report

Rapport du Président

Most of you know that the CRHA has archives where we preserve and protect documents relating to Canadian railway history. But many of you will not realize that our archives is the largest collection of railway-related documents in Canada. Here is a brief tour of what is held here at the Exporail facility:

- The largest collection of books and periodicals in the country on the topic of railways, with over 12,000 items. This collection merited a chapter in an academic book on remarkable Quebec libraries published (in French) a couple of years ago.



Robbie Robinson

La plupart d'entre vous savent que l'ACHF possède des archives où nous préservons et protégeons les documents relatifs à l'histoire ferroviaire canadienne. Mais beaucoup d'entre vous ne réaliseront pas que nos archives constituent la plus grande collection de documents relatifs aux chemins de fer au Canada. Voici un bref aperçu de ce qui est conservé au Centre d'archives d'Exporail:

- La plus grande collection de livres et de périodiques du pays sur le thème des chemins de fer, avec plus de 12 000 articles. Cette collection a fait l'objet d'un chapitre dans un ouvrage universitaire sur les bibliothèques remarquables du Québec, publié (en Français) il y a quelques années.

- The archives of the Canadian Pacific Railway Company, which were donated to us in 2014. These archives are arguably the second most important private archives in Canada, after those of the Hudson's Bay Company. We have even succeeded in getting the CP collection listed on UNESCO's Memory of the World Register. The CRHA employs a full-time archival technician to work on the cataloguing and digitization of images of this collection alone.
- Over one million images
- Roughly 4,500 hours of audio-visual material
- More than 200,000 maps, plans and posters
- In total, 1.6 linear kilometres of document files

The archives are in the charge of Mylène Bélanger, who has managed our archives for five years. Under her guidance there has been great progress in digitizing and disseminating our holdings on various on-line platforms, including our website, as the objective is to make our railway heritage as accessible as possible. Flickr has several albums of photos of CP railway hotels, for example. She directs volunteers who scan photos and documents and perform other tasks, as well as permanent and contract staff.

We apply regularly for subsidies from Library & Archives Canada (LAC) and Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) to allow us to hire archival technicians on contract to catalogue and digitize specific collections.

One particularly challenging project was to isolate the old nitrate negatives in the CP collection. These negatives decay with time, give off gases which can degrade other media in the archives, and have even been known to spontaneously combust. Over 10,000 of these negatives have been identified, digitally scanned, and then placed in individual envelopes, wrapped in special foil and stored in freezers. This work was funded by LAC to the tune of over \$80,000.

The CRHA Archives are accredited as a private archives by BAnQ, who rigorously ensure that we meet their standards. As a result of this we qualify for regular funding from them for general operations.

The archives continues to grow with additions of important photo and other collections, to the extent that we require more space for them than we have. Our plan is to address this problem in our expansion project.

The CRHA Archives is a great example of railway heritage preservation! Information on how to access the archives is available on the website www.exporail.org.

- Les archives de la compagnie de chemin de fer Canadien Pacifique, qui nous ont été données en 2014. On peut soutenir que ces archives sont les deuxièmes plus importantes archives privées au Canada, après celles de la Compagnie de la Baie d'Hudson. Nous avons même réussi à faire inscrire la collection du CP sur le registre Mémoire du monde de l'UNESCO. L'ACHF emploie un(e) technicien(ne) en archivistique à temps plein pour travailler au catalogage et à la numérisation des images de cette seule collection
- Plus d'un million d'images
- Environ 4 500 heures de matériel audiovisuel
- Plus de 200 000 cartes, plans et affiches
- Au total, 1,6 kilomètre linéaire de dossiers documentaires.

Les archives sont sous la responsabilité de Mylène Bélanger, qui gère nos archives depuis cinq ans. Sous sa direction, de grands progrès ont été réalisés dans la numérisation et la diffusion de nos fonds sur diverses plateformes en ligne, dont notre site web, l'objectif étant de rendre notre patrimoine ferroviaire aussi accessible que possible. Le site d'hébergement de photographies Flickr, contient plusieurs albums de photos d'hôtels ferroviaires du CP, par exemple. Elle dirige les bénévoles qui numérisent les photos et les documents et effectuent d'autres tâches, ainsi que le personnel permanent et à contrat.

Nous demandons régulièrement des subventions à Bibliothèque et Archives Canada (BAC) et à Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAnQ) pour nous permettre d'embaucher du personnel technique en archivistique à contrat pour cataloguer et numériser des collections spécifiques.

Un projet particulièrement difficile a consisté à isoler les anciens négatifs en nitrate de la collection du CP. Ces négatifs se dégradent avec le temps, dégagent des gaz qui peuvent dégrader d'autres médias dans les archives et ont même été reconnus pour brûler de manière spontanée. Plus de 10 000 de ces négatifs ont été identifiés, numérisés, puis placés dans des enveloppes individuelles, enveloppés dans un papier spécial et conservés dans des congélateurs. Ce travail a été financé par BAC à la hauteur de plus de 80 000 \$.

Les archives de l'ACHF sont accréditées en tant qu'archives privées par BAnQ, qui s'assure rigoureusement que nous répondons à leurs normes. En conséquence, nous avons droit à un financement régulier de leur part pour les opérations générales.

Les archives continuent de croître avec l'ajout d'importantes collections de photos et autres, à tel point que nous avons besoin de plus d'espace que celui dont nous disposons. Nous prévoyons résoudre ce problème dans le cadre de notre projet d'expansion.

Les archives de l'ACHF sont un excellent exemple de préservation du patrimoine ferroviaire ! Des informations sur la façon d'accéder aux archives sont disponibles sur le site web www.exporail.org.

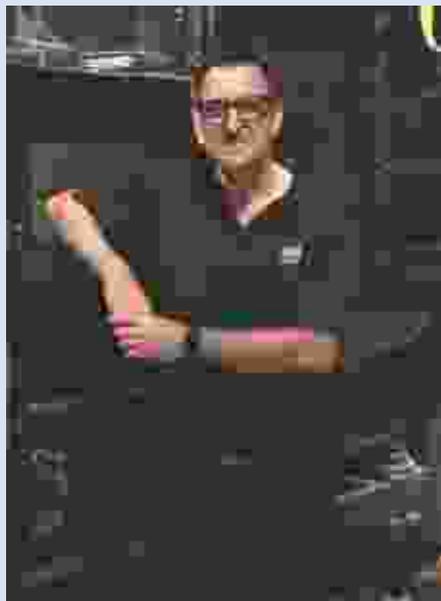
Welcome to our new employees

We have experienced some departures within the Exporail administrative team and we are now living in a time of great change. It is with great pleasure and pride that I announce the arrival of two new employees, welcome aboard!

Marie-Anne Durocher has been hired as Room Rentals, Site Rentals and Gift Shop Manager. Marie-Anne has already worked at Exporail when she replaced Mylène Bélanger, our archivist, during her maternity leave. She has also done a few contracts for Exporail and was also a volunteer at the archives. She also worked at the Colby-Curtis Museum in Stanstead as a conservation assistant. She is versatile and has also worked in education, communications and has a keen interest in providing first class customer service. Marie-Anne can be reached at locations@exporail.org and at telephone extension 221.



The position of Operations and Volunteer Manager is now occupied by Sylvain Bissonnette. Sylvain has been passionate about trains since the age of 14. After a military and police career spanning more than 40 years and as a volunteer at the Fusiliers Mont-Royal and Montreal Police museum, he is pleased to join the Exporail team. He will tell you that it is a dream come true for him to start this new career and to follow his passions. Come and meet him on site! I invite you to contact Sylvain by email at operations@exporail.org or by phone at extension 222.



Bienvenue à nos nouveaux employés

Nous avons fait face à des départs au sein de l'équipe administrative d'Exporail et nous vivons maintenant une époque de grands changements. C'est avec plaisir et une grande fierté que je vous annonce l'arrivée de deux nouveaux employés dans l'équipe!

Marie-Anne Durocher a été embauchée à titre de responsable des locations de salles, de site et gestion de la boutique. Marie-Anne a déjà travaillé à Exporail alors qu'elle a remplacé Mylène Bélanger, notre archiviste lors de son congé de maternité. Elle a aussi réalisé quelques contrats pour Exporail et agissait aussi en tant que bénévole aux archives. Elle aussi travaillé au musée Colby-Curtis à Stanstead comme adjointe à la conservation. Polyvalente, elle a touché également à l'éducation, aux communications et a un souci aigu de la prestation d'un excellent service à la clientèle. Vous pouvez rejoindre Marie-Anne à l'adresse: locations@exporail.org et au poste 221.

Le poste de Coordonnateur, gestion des opérations et des bénévoles a été comblé par Sylvain Bissonnette. Sylvain est passionné de trains depuis l'âge de 14 ans. Après une carrière militaire et policière sur plus de 40 ans et en tant que bénévole aux musées des Fusiliers Mont-Royal et de la police de Montréal, il est heureux de se joindre à l'équipe d'Exporail. Il vous dira que c'est ainsi un rêve pour lui qui se concrétise de tourner une nouvelle page professionnelle et de suivre ses passions. Venez le rencontrer sur place! Je vous invite à communiquer avec Sylvain par courriel à l'adresse operations@exporail.org ou par téléphone au poste 222.

