

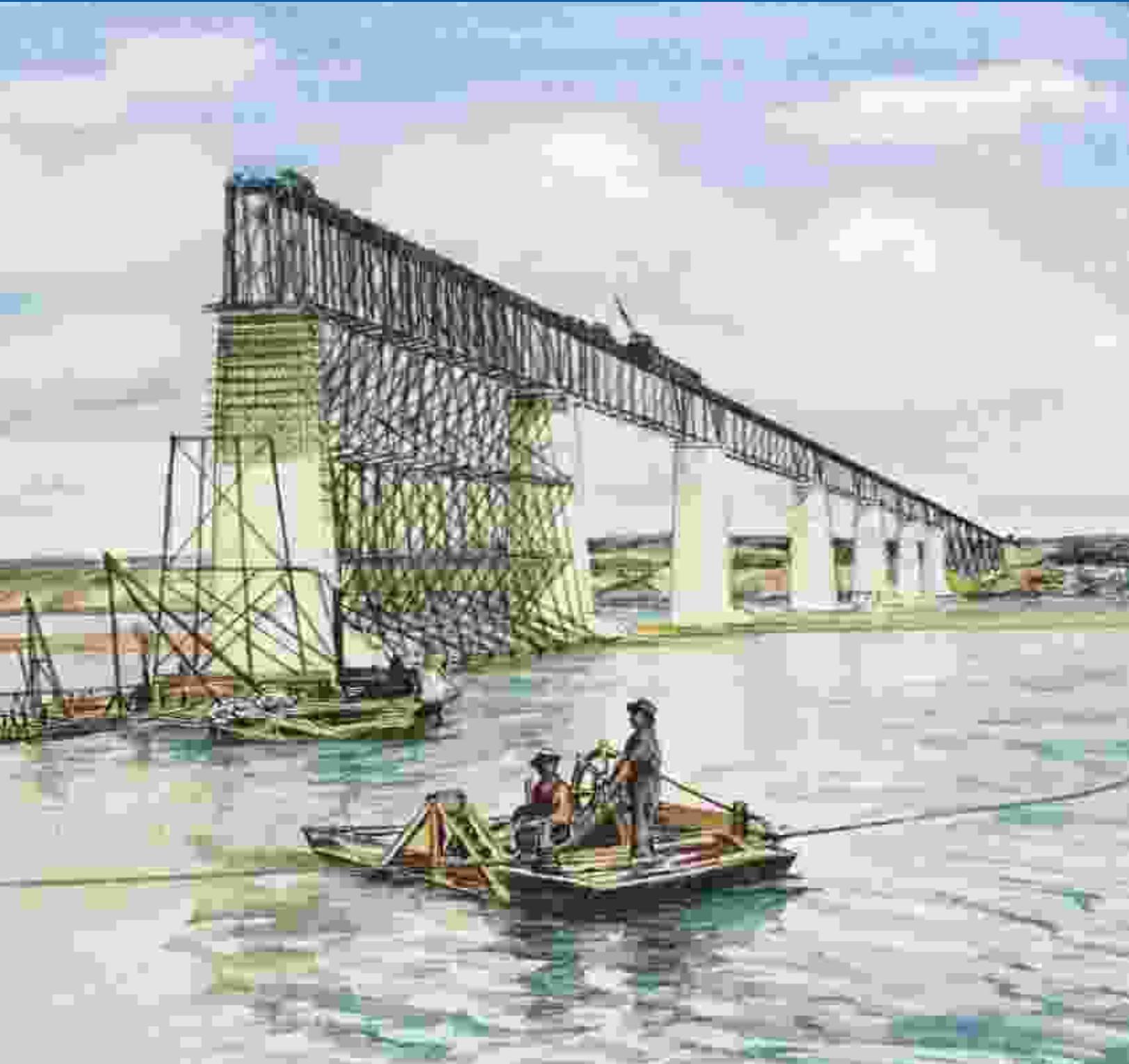
# CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 611

NOVEMBER – DECEMBER 2022 | NOVEMBRE – DÉCEMBRE 2022

- Alice Macredie
- The NRHS 1951 Canadian Convention
- Stan's Photo Gallery

- Alice Macredie
- Le congrès de 1951 de la NRHS au Canada
- Les photos de Stan



# 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

- 307** Alice Macredie, by / par Jean-Paul Viaud  
**338** The NRHS 1951 Canadian Convention / Le congrès de 1951 de la NRHS au Canada By / Par Omer S. A. Lavallee  
**350** Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan by / par Stan J Smaill

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 / CARTOGRAPHE: David Scott

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

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

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: Outlook Bridge Camp, 1910-1912 - Opened in 1910, the Outlook Bridge workers' camp was set up on a bank of the South Saskatchewan River and equipped to operate in both summer and winter. The workers were housed in relative comfort because of the extended construction period. Watercolour on paper 1973, 34.0 x 25.0 cm, Exporail collection, 1986.76.10

PAGE COUVERTURE: Camp du pont d'Outlook, 1910-1912 - Inauguré en 1910, le camp des bâtisseurs du pont d'Outlook fut créé sur une rive du fleuve South Saskatchewan et fabriqué de manière à être fonctionnel en été comme en hiver. Les travailleurs furent logés dans un confort acceptable à cause de la longue période de construction. Aquarelle sur papier, 1973, 34,0 x 25,0 cm, Collection Exporail, 1986.76.10

Funded by the  
Government  
of Canada

Canada

Financé par le  
gouvernement  
du Canada

Canada

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

# Alice Macredie

By / Par Jean-Paul Viaud

English Version / Version anglaise: *Exporail*

In 2018, an Exporail team lead by our Curator Jean-Paul Viaud researched and mounted a temporary exhibition on Alice Rhea Macredie (1913 – 2006) whose father John Robert C. Macredie (1879-1932) was a civil engineer with the Canadian Pacific Railway. As a little girl, she led an itinerant life following her parents from project to project, later in life she painted, in watercolours, many scenes from her father's worksites from period photos. This is her story.

## Introduction

Born in Calgary in 1913, while her father was busy building the Ronalane, Alberta, bridge, Alice Rhea Macredie retained no personal memories of the frequent visits to her father's worksites. Alice's playground might just as easily have been in the woods near the Connaught Tunnel in British Columbia as on the semiarid prairie steppes of southern Alberta or Saskatchewan. Only in 1917, when her father was promoted to District Engineer, did the family settle down to the comforts of urban life. She went on to study at the University of Saskatoon, where she earned her degree in 1925 before spending much of her adult life as a draftsman for the petroleum company Gulf Canada. Shortly before retiring, she decided to illustrate a history of her father's life. She painted dozens of watercolours based on photographs from the many reports prepared by John R C Macredie between 1904 and 1919. Blessed with energy, she even went back to school and obtained a Certificate in Visual Arts from the University of Regina at the age of 70! She remained active in her community right up until her death in Moose Jaw in 2006. The University of Regina's Alice Rhea Macredie Scholarship in Visual Arts keeps her legacy alive.



Alice Rhea Macredie (1913-2006) self portrait  
*Auto-portrait d'Alice Rhea Macredie (1913-2006)*

En 2018, une équipe d'Exporail dirigée par son conservateur, Jean-Paul Viaud, fit la recherche et produisit une exposition temporaire sur Alice Rhea Macredie (1913 - 2006) dont le père, John C. Macredie (1879 - 1932) fut un ingénieur civil au chemin de fer Canadien Pacifique. Toute jeune fille, elle vécut une vie ambulante d'un projet à un autre, à la suite de ses parents; plus tard dans sa vie, elle peignit, en aquarelles, plusieurs scènes des chantiers de son père à partir de photos d'époque. Ceci est son histoire.

## Introduction

Née à Calgary en 1913, alors que son père travaillait à la construction du pont de Ronalane, en Alberta, Alice Rhéa Macredie n'a pas conservé de souvenir personnel des séjours fréquents sur les chantiers. Sa cour de récréation pouvait aussi bien être les terrains

boisés à proximité du tunnel Connaught, en Colombie-Britannique, que les steppes semi-arides du sud de l'Alberta et de la Saskatchewan. Ce n'est qu'en 1917, quand son père est nommé ingénieur de district, que la famille connaît le confort d'une vie urbaine. Elle entame ensuite des études à l'Université de Saskatoon, dont elle sort diplômée en 1925, et travaille pendant une grande partie de sa vie adulte comme dessinatrice pour la pétrolière Gulf Canada. Peu de temps avant de prendre sa retraite, elle décide d'illustrer l'histoire de son père. C'est ainsi qu'elle réalise plusieurs dizaines d'aquarelles qui s'appuient sur des photographies trouvées dans les nombreux rapports rédigés par John R.C. Macredie entre 1904 et 1919. Femme énergique, elle entreprend même un retour aux études et obtient — à 70 ans ! — un diplôme en arts visuels de l'Université de Regina. Toujours engagée dans son milieu, elle s'éteint à Moose Jaw en 2006. La bourse Alice Rhéa Macredie pour les arts visuels (Alice Rhea Macredie Scholarship for the Visual Arts) de l'Université de Regina, perpétue son souvenir.

### Second Hand Bear

Alice Rhea Macredie, taking her inspiration from a photograph kept in the family album, painted this watercolour to illustrate her childhood's early years. At that time, her family had left the construction camp for the comfort of a house in the city.

#### Watercolour and ink on paper

Undated

20.5 x 35.0 cm

Donated to the Moose Jaw Museum & Art Gallery by the artist

20.04.24.14

#### John Robert C. Macredie (1879-1932)

Born in Saint John, New Brunswick, John R C Macredie developed a passion for the world of railways and outdoor life at an early age. After earning a degree in civil engineering from the University of Fredericton, he was hired by the Canadian Pacific Railway in 1902 as a surveyor in Chapleau, Ontario. In 1904, he was working near Kenora on a line connecting Winnipeg, Manitoba, with Fort William (now Thunder Bay), in Ontario. There he met Rhea Walker and married her in 1908. Their only daughter, Alice, would be born in Calgary in 1913. During those years, he also worked in the Parry Sound region on improvements to the line between Sudbury and Toronto.



### Ourson d'occasion

Se remémorant les premières années passées à Moose Jaw, bien après que sa famille eut quitté les chantiers pour le confort d'une résidence en ville, Alice Rhea Macredie peint cette aquarelle sur le modèle d'une photographie de l'album familial.

#### Aquarelle et encre sur papier

Non datée

20,5 x 35,0 cm

Don de l'artiste au Moose Jaw Museum & Art Gallery

20.04.24.14

#### John Robert C. Macredie (1879-1932)

Natif de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, John R.C. Macredie s'est très tôt passionné pour l'univers des chemins de fer et la vie au grand air. Diplômé en génie civil de l'Université de Fredericton, il est embauché par le chemin de fer

Canadien Pacifique en 1902 comme arpenteur à Chapleau, en Ontario. En 1904, il travaille dans la région de Kenora, sur la ligne reliant Winnipeg, au Manitoba, à Fort William (aujourd'hui Thunder Bay), en Ontario. C'est là qu'il rencontre Rhéa Walker, qu'il épouse en 1908. Leur fille unique, Alice, naîtra en 1913 à Calgary. À la même époque, il participe également à l'amélioration de la voie entre Sudbury et Toronto, plus précisément dans la région de Parry Sound.



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie  
e10984271

Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie  
e10984271



#### Old 26798, Kenora, 1908

Nowadays, construction trailers are equipped with all the modern conveniences. In 1908, however, it was common to convert old freight cars into an office and accommodation for the resident civil engineer. Notice the tripod-mounted surveying instrument. John Robert C. Macredie began his career as part of a team of surveyors.

**Watercolour on paper**

**1974**

**34.0 x 24.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.4**

#### Vieux fourgon 26798, Kenora, 1908

Tandis que de nos jours on utilise des roulottes de chantier dotées de toutes les commodités, il était fréquent à l'époque de recycler de vieux wagons de marchandises pour en faire un bureau et un logement pour l'ingénieur civil résident. On notera la présence d'un trépied pour l'arpentage. John Robert C. Macredie a commencé sa carrière précisément dans les équipes d'arpenteurs.

**Aquarelle sur papier**

**1974**

**34,0 x 24,0 cm**

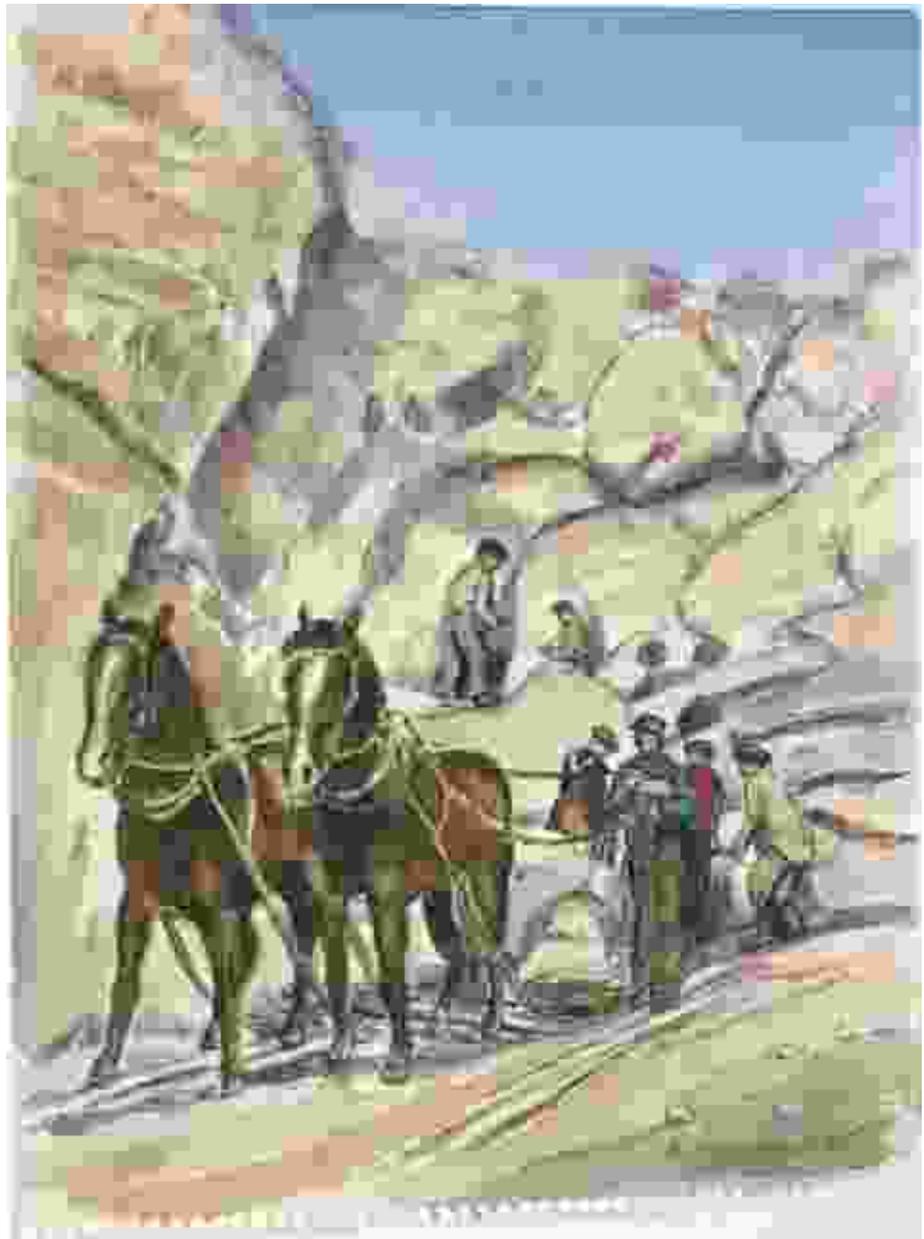
**Collection Exporail**

**1986.76.4**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e10984270

Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e10984270



#### Grade reduction, Kenora, 1906-1908

As part of a campaign to improve the railway lines around Kenora near the Manitoba border, workers clear rock debris from blasting. The goal was to reduce the grade so that freight trains could operate more efficiently. This line connects what is now Thunder Bay (Fort William at the time) with Winnipeg, the capital of Manitoba.

**Watercolour on paper**

**1973**

**21.0 x 28.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.5**

#### Aplanissement du dénivelé de la voie ferrée, Kenora, 1906-1908

Poursuivant la campagne d'amélioration des voies ferrées dans la région de Kenora, à proximité de la frontière avec le Manitoba, des travailleurs dégagent les rochers détachés à l'explosif. Ces travaux permettent de réduire la dénivellation de la voie afin de favoriser un meilleur rendement des trains de marchandises. Cette ligne relie l'actuelle Thunder Bay (à l'époque Fort William), en Ontario, à la capitale manitobaine, Winnipeg.

**Aquarelle sur papier**

**1973**

**21,0 x 28,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.5**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e11052221

*Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e11052221*



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e11052222

*Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e11052222*



### **Mossbank Canadian Pacific – Canadian Northern Crossing, 1914-1915**

Building the Mossbank crossing of the Canadian Pacific and Canadian Northern lines was a major undertaking. Because the tracks were at different heights, Canadian Pacific had to spend almost a year excavating a right-of-way underneath its competitor's line. This watercolour is based on a combination of two photographs.

**Watercolour on paper**  
**1973**  
**24.5 x 34.3 cm**  
**Exporail collection**  
**1986.76.11**

### **Croisement du Canadien Pacifique et du Canadian Northern, Mossbank, 1914-1915**

Le croisement des voies du Canadien Pacifique et du Canadian Northern n'est pas une mince affaire. En raison de la différence de niveau, le Canadien Pacifique doit construire un passage sous la voie de son concurrent. Près d'un an d'efforts est nécessaire. L'aquarelle combine ici deux photographies.

**Aquarelle sur papier**  
**1973**  
**24,5 x 34,3 cm**  
**Collection Exporail**  
**1986.76.11**

## Conquering the Kootenays

With the railway boom underway in Western Canada, his services were now required for the construction of several bridges in Saskatchewan and Alberta, after which he was appointed Resident Engineer for construction of the Connaught Tunnel. In 1918, in recognition of his abilities, personal qualities and dedication to Canadian Pacific, Macredie was appointed District Engineer for Saskatchewan, a position he held until his death in Moose Jaw in 1932.

### The Lethbridge Viaduct

When Canadian Pacific's financial difficulties were settled with the signing of the Crow's Nest Pass Agreement in 1897, the company set its sights on the rich mineral deposits in the Kootenays. The branch line from Medicine Hat was to cross Oldman River near the terminus of Lethbridge, which was predicted to become the 'Coal City in the Wheat Country.' Faced with stiff competition from American James J Hill, Canadian Pacific did not take the time to search for the best possible route, but quickly selected one that had a 1.2% grade and included numerous curves and more than twenty impressive looking but rather delicate wood trestles. In 1904, a civil engineering firm in Montréal was given the task of finding a better route. Surveying was completed in 1906, and a new route was found north of Oldman River requiring only two bridges: one to the west of Lethbridge (the High Level Bridge) and a second west of Monarch. The former was an audacious steel trestle viaduct, the only possible structure in a region with unstable soil and battered by strong winds.

In 1907, while the Canadian Bridge Company manufactured components for the bridge at their Walkerville, Ontario, workshops, the Winnipeg firm of John Gunn and Sons began constructing the 132 concrete bases that would support 33 steel towers and 66 girder deck spans (under the supervision of J E Schwitzer, Assistant Chief Engineer for Western Canada). The 12,400 tons of steel required to build the viaduct were delivered in 645 rail cars, like a giant Meccano set, and assembly began in 1908. Heavy machinery was assembled onsite, including an erection traveller and a smaller riveting traveller. With this equipment, the work was quickly completed by a hundred workers under the supervision of engineers J Ranking and J R C Macredie. On June 23, 1909, the viaduct was inaugurated by a train carrying George J Bury, General Manager of Western Lines for Canadian Pacific. Regular traffic began crossing the bridge on November 1st. For more than a century, the Lethbridge Viaduct has been the highest and longest rail viaduct in the world. Over that time, agriculture has proven to be more important to the region than the mining interests that originally motivated Canadian Pacific to build the bridge.

## À la conquête des Kootenays

Le boum ferroviaire qui s'amorce dans l'Ouest canadien l'amène ensuite à collaborer à la construction de plusieurs ponts en Saskatchewan et en Alberta, avant de devenir l'ingénieur-résident au chantier du tunnel Connaught. Dès 1918, reconnu pour ses compétences, son humanité et son dévouement au Canadien Pacifique, il devient l'ingénieur en chef pour la Saskatchewan, un poste qu'il occupe jusqu'à son décès à Moose Jaw, en 1932.

### Le viaduc de Lethbridge

Ayant réglé ses problèmes financiers grâce à la signature de l'Accord du col du Nid de Corbeau en 1897, le Canadien Pacifique reprend sa course vers la riche région minière des Kootenays. Terminus de la ligne secondaire venant de Medicine Hat, le fleuve Oldman peut enfin être franchi près de la localité de Lethbridge, que l'on espère alors voir devenir « la ville du charbon dans le pays du blé ». Cependant, pressé par la concurrence de l'Américain James J. Hill, le chemin de fer ne prend pas le temps de trouver son tracé optimal. En plus d'une dénivellation de 1,2 %, celui-ci comprend de nombreuses courbes et plus de vingt ponts de bois, imposants mais fragiles. En 1904, un bureau de génie civil de Montréal est chargé de définir un nouveau tracé. L'arpentage est complété en 1906. La nouvelle route passe au nord du fleuve Oldman, avec seulement deux ponts : l'un à l'ouest de Lethbridge (le High Level Bridge) et l'autre à l'ouest de Monarch. Le premier consiste en un audacieux viaduc à tréteaux, tout en acier, qui s'avère le seul type possible dans une région au sol instable, battue par de très forts vents.

En 1907, pendant que la Canadian Bridge Company fabrique les éléments du pont dans ses ateliers de Walkerville, en Ontario, la firme John Gunn and Sons, de Winnipeg, entreprend de construire les 132 bases de béton devant supporter les 33 tours d'acier et les 66 caissons du tablier (sous la supervision de J.E. Schwitzer, ingénieur en chef adjoint pour l'Ouest canadien). Livrées par 645 wagons, les 12 400 tonnes des pièces sont assemblées, tel un gigantesque mécano, à partir de 1908. Une grue sur rail unique ainsi qu'une machine à riveter plus petite sont construites sur place. Elles permettent à la centaine d'ouvriers de compléter rapidement le travail sous la supervision des ingénieurs J. Ranking et J.R.C. Macredie. Le 23 juin 1909, un premier train — celui de George J. Bury, directeur général du Canadien Pacifique pour l'Ouest canadien — inaugure le viaduc. Le trafic y devient régulier à partir du 1er novembre. Depuis plus d'un siècle, il est le plus haut et le plus long pont ferroviaire du monde. Entre-temps l'exploitation agricole de la région aura pris le dessus sur les ambitions minières qui motivaient à l'origine le Canadien Pacifique.



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e10984267  
 Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e10984267



### Erecting steel on Lethbridge Viaduct, 1909

A mobile crane, specially designed for construction of the viaduct, was assembled from parts transported in one of 40 freight cars. It took workers of the Canadian Bridge Company four months to complete the crane in a workshop at the construction site. It became operational on August 15, 1908, backed up by a second smaller crane used for pneumatic riveting. Advances in heavy machinery enabled technically complex structures to be built quickly and for a fraction of the cost. A hundred workers could not have done the work of this machine.

#### Watercolour on paper

1973

33.0 x 25.0 cm

Exporail collection

1986.76.22

### Assemblage des chevalets du viaduc de Lethbridge, 1909

Une grue mobile, conçue spécialement pour la construction du viaduc, est assemblée à partir de pièces transportées dans un des 40 wagons de matériel. Il faut quatre mois aux ouvriers de la Canadian Bridge Company pour la compléter dans un atelier construit sur place. Elle entre en service le 15 août 1908, secondée par une autre machine plus petite, qui sert au rivetage pneumatique. Les progrès dans la machinerie lourde permettent de réaliser des ouvrages d'art complexes en peu de temps et à moindre coût. Sans cette machine, la centaine d'ouvriers n'aurait pas suffi à la tâche.

#### Aquarelle sur papier

1973

33,0 x 25,0 cm

Collection Exporail

1986.76.22



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e10984266  
 Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e10984266

### Riveters on Lethbridge Viaduct, 1909

Trestles are designed to withstand a small amount of movement under violent wind conditions; the tolerance for this movement was calculated in accordance with Canadian Pacific's 1905 standards. As an assistant engineer, John Robert C. Macredie spent nearly all his time supervising the work and writing numerous reports containing photographs that his daughter Alice used as inspiration for her paintings. Five workers would lose their lives during construction of the Lethbridge Viaduct, one as the result of a fall.

**Watercolour on paper**  
**1973**  
**30.0 x 21.0 cm**  
**Exporail collection**  
**1986.76.23**

### Riveteurs en action sur le viaduc de Lethbridge, 1909

Une tolérance est calculée dans le mouvement des chevalets afin de tenir compte des vents violents, et ce, selon les normes de 1905 du Canadien Pacifique. John R.C. Macredie, en tant qu'ingénieur adjoint, consacre presque tout son temps à surveiller les travaux et à rédiger les nombreux rapports émaillés de photographies que sa fille Alice utilisera pour s'inspirer. Cinq ouvriers mourront au cours de la construction, dont seulement un par suite d'une chute.

**Aquarelle sur papier**  
**1973**  
**30,0 x 21,0 cm**  
**Collection Exporail**  
**1986.76.23**



National Archives of Canada,  
Fonds John Robert C  
Macredie e10984265

*Archives nationales du  
Canada, fonds John Robert C.  
Macredie e10984265*

#### **Pedestal on Bent 34, Lethbridge, 1909**

John Robert C. Macredie, who was named Resident Engineer by the end of the construction, supervised the work performed by employees of the Canadian Bridge Company. In this scene showing workers taking a break, Macredie can be seen reading a newspaper in the company of a construction worker. They are sitting on one of 132 concrete footings near trestle bent number 34.

#### **Watercolour on paper**

**1974**

**26.0 x 30.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.21**

#### **Socle de béton, sous le chevalet 34, Lethbridge, 1909**

John Robert C. Macredie, devenu ingénieur résident à la fin du chantier, supervise l'exécution du travail accompli par le personnel de la Canadian Bridge Company. Dans cette scène illustrant un moment de détente, on peut voir Macredie lisant le journal en compagnie d'un des employés de l'entreprise de construction. Ils sont installés sur un des 132 socles de béton, à la hauteur du chevalet numéro 34.

#### **Aquarelle sur papier**

**1974**

**26,0 x 30,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.21**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie 1411  
*Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie 1411*



### **Train crossing Lethbridge Viaduct, 1909**

In this iconic scene reproduced on countless postcards of the time, a Canadian Pacific train crosses Oldman River on its way to Crowsnest Pass. The viaduct was officially opened on November 1, 1909, and is still the longest and highest rail viaduct in the world.

**Watercolour on paper**

**1974**

**34.0 x 32.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.26**

### **Traversée du viaduc de Lethbridge par un train du Canadien Pacifique, 1909**

Dans une scène devenue iconique et reproduite sur d'innombrables cartes postales de l'époque, un train du Canadien Pacifique traverse le fleuve Oldman en direction du col du Nid de Corbeau. L'ouverture du viaduc est officiellement annoncée le 1er novembre 1909. De nos jours, ce viaduc ferroviaire reste le plus long et le plus haut du monde.

**Aquarelle sur papier**

**1974**

**34,0 x 32,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.26**

### Outlook Bridge: A Model of Recycling

In 1909, while building a direct line between St. Paul, Minnesota, and Edmonton, Alberta, Canadian Pacific was faced with the challenge of crossing the South Saskatchewan River near the town of Outlook. In response to a petition presented by local residents, the railway proposed building a trestle bridge with a second deck for road traffic to be installed between the trestle legs. When the provincial government was slow in deciding whether to finance the project, in 1910 Canadian Pacific abandoned the initial project in favour of recycling a Québec bridge built in 1886 between Lachine and Kahnawake. The Winnipeg firm of S C Hill & Son continued the work started by J D McArthur & Co. in constructing nine concrete piers in the middle of the river to be topped by nine steel trestles. At the time, these piers were the tallest structures of their type in the world.

The deck comprised eight sections nearly of 74 metres (242 feet) in length reworked by Canadian Pacific in Montréal and then shipped by train in 1911. The work was completed in September 1912, and on October 23 a train pulling 29 wheat cars was the first to cross the river. At the time of its inauguration, Outlook Bridge was the second longest in Canada. As the Assistant Engineer for the Outlook project from 1910 to 1913, John R C Macredie supervised the construction from start to finish. Withdrawn from service in 1987, the bridge was donated to the Trans Canada Trail and then transferred to the Town of Outlook. In 2008, nearly a century after being moved to Western Canada, the old Lachine Bridge was given a third life: following renovation work by the corps of Canadian Military Engineers, Outlook Bridge became part of the SkyTrail, the longest pedestrian bridge in North America.

### L'audace du recyclage — le pont d'Outlook

En 1909, au cours de la construction d'une ligne directe entre la ville de St. Paul dans le Minnesota et Edmonton, en Alberta, le Canadien Pacifique se trouve bloqué par le fleuve South Saskatchewan, à proximité du village d'Outlook. À la suite de la présentation d'une pétition par les résidents de la localité, le chemin de fer propose un pont à chevalet disposant également d'un tablier réservé à la circulation routière, installé entre les jambes. La lenteur du gouvernement provincial à financer ce projet amène le Canadien Pacifique à prendre la décision, en 1910, d'abandonner le projet initial et de plutôt recycler le pont construit en 1886 entre Lachine et Kahnawake, au Québec. La firme S.C. Hill & Son de Winnipeg poursuit le travail entamé par la J.D. McArthur & Co. et construit neuf piliers en béton au milieu du fleuve — les plus hauts du monde à l'époque —, complétés par neuf chevalets en acier. Le tablier est composé de huit sections de près de 74 m (242 pi) réusinées par le Canadien Pacifique à Montréal puis expédiées par train en 1911. Les travaux sont complétés en septembre 1912, et, le 23 octobre suivant, un premier train composé de 29 wagons de blé traverse le fleuve. Au moment de son inauguration, le pont d'Outlook est le deuxième plus long du Canada. Ingénieur adjoint au chantier d'Outlook de 1910 à 1913, John R.C. Macredie en supervise les travaux du début à la fin. Désaffecté en 1987, le pont est donné au Sentier transcanadien puis transféré à la ville d'Outlook. En 2008, près d'un siècle après son transfert dans l'Ouest canadien, le vieux pont de Lachine renaît une troisième fois. Après des travaux d'aménagement effectués par le corps du génie de l'armée canadienne, le pont d'Outlook est en effet devenu le SkyTrail, le plus long pont piétonnier en Amérique du Nord.



National Archives of Canada,  
Fonds John Robert C  
Macredie e010984287

*Archives nationales du  
Canada, fonds John Robert C.  
Macredie e010984287*



#### **Driving piles in a Cofferd Dam, Outlook Bridge 1911**

The initial phase of construction required the use of divers in armoured diving suits, after which forms were built for the base of the concrete pier. Caissons (pressurized chambers) made for difficult working conditions, but enabled construction to continue throughout the winter.

**Watercolour on paper**

**1973**

**33.0 x 24.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.20**

#### **Enfoncement de pieux dans un batardeau, pont d'Outlook, 1911**

Il fallut avoir recours à des plongeurs en scaphandres rigides pour la phase initiale. Ils sont maintenant remplacés par des ouvriers qui construisent le coffrage pour la base d'un pilier de béton. La construction par caisson, très difficile, a permis de poursuivre les travaux tout au long de l'hiver.

**Aquarelle sur papier**

**1973**

**33,0 x 24,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.20**



**Outlook Bridge Camp, 1910-1912 (No original photo of this scene was located)**

Opened in 1910, the Outlook Bridge workers' camp was set up on a bank of the South Saskatchewan River and equipped to operate in both summer and winter. The workers were housed in relative comfort because of the extended construction period.

**Watercolour on paper**

**1973**

**34.0 x 25.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.10**

**Campement de chantier du pont d'Outlook, 1910-1912 (Aucune photo originelle de cette scène n'a été trouvée)**

Ouvert en 1910, le chantier du pont ferroviaire est installé sur la rive du fleuve South Saskatchewan. Il dispose de toutes les installations nécessaires pour que le travail se poursuive aussi bien l'hiver que l'été. La longue durée des travaux justifie le confort relatif accordé aux travailleurs.

**Aquarelle sur papier**

**1974**

**52,0 x 53,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.27**



**Ice Break-up on South Saskatchewan, Outlook, 1911  
(No original photo of this scene was located)**

Construction on Outlook Bridge started in 1910 but the work slowed to a crawl during the winter months. Ice-jams were a common occurrence on the river and the following spring was no exception. Considerable damage was done when the jam finally broke up in April, washing away some of the work done during the winter.

**Watercolour on paper**  
1973  
35.0 x 25.0 cm  
Exporail collection  
1986.76.3

**Débâcle sur la South Saskatchewan, Outlook, 1911  
(Aucune photo originelle de cette scène n'a été trouvée)**

Commencés en 1910, les travaux de construction sont de beaucoup ralentis pendant l'hiver. Au printemps, comme il arrive fréquemment, un embâcle s'est formé, suivi d'une débâcle destructrice en avril 1911. Elle emporte une partie de l'ouvrage réalisé pendant la saison froide.

**Aquarelle sur papier**  
1973  
35,0 x 25,0 cm  
Collection Exporail  
1986.76.3

## The Last Best West: Bridges from Ronalane to Empress

At the end of the nineteenth century, a rapid expansion of mining activities and agriculture in southern Alberta and Saskatchewan convinced several economic stakeholders to invest in developing this semiarid region of the Prairies. Starting in 1893, Sir Alexander Galt's Alberta Irrigation Company began the first projects in the St. Mary River region. Changing its name to the Alberta Railway and Irrigation Company in 1904, the firm received support from the Laurier government and expert advice on irrigation from the Mormons.

In 1911, the Southern Alberta Land Company—a British-owned corporation—began transforming 36,500 hectares (90,000 acres) of dry land in the basin south of the Bow River into a vast agricultural oasis. Soon after, Canadian Pacific arrived on the scene further to the north, around Bassano, taking over the Alberta Railway and Irrigation Company in 1912. With high hopes of bringing prosperity to the region, it seemed to make sense to build several branch lines, including one between Bassano and Swift Current and another from Suffield to Lomond.

In 1913, J R C Macredie was assigned to build several structures along the second of these lines, including a rail bridge over the Bow River near Ronalane, headquarters of the Southern Alberta Land Company. While the bridge deck did not pose any particular engineering challenge, the riverbed was a different matter altogether. It was decided to use the caisson method to build the concrete piers. The first train crossed the bridge in December 1913.

## « The Last Best West » — du pont de Ronalane à celui d'Empress

À la fin du XIXe siècle, l'expansion rapide de l'industrie minière et de l'agriculture dans le sud de l'Alberta et de la Saskatchewan incite plusieurs acteurs économiques à mettre en valeur ces terres semi-arides. Dès 1893, l'Alberta Irrigation Company, de Sir Alexander Galt, entreprend les premiers projets dans la région du fleuve St. Mary. Devenue l'Alberta Railway and Irrigation Company en 1904, cette entreprise bénéficie du soutien du gouvernement Laurier et de l'expertise des Mormons, maîtres en irrigation.

En 1911, la Southern Alberta Land Company — société à capitaux britanniques — entreprend de transformer 36 500 ha (90 000 acres) de terres arides du bassin sud du fleuve Bow en une vaste oasis prospère. Elle est bientôt suivie par le Canadien Pacifique, plus au nord dans région de Bassano, qui prend le contrôle de l'Alberta Railway and Irrigation Company en 1912. Comme l'espoir est grand de voir la région devenir florissante, il paraît justifié de construire plusieurs lignes secondaires, dont celle reliant Bassano à Swift Current, ou encore, celle reliant Suffield à Lomond. C'est sur cette dernière que J.R.C. Macredie est assigné, en 1913, afin d'y construire divers ouvrages d'art, dont le pont ferroviaire sur le fleuve Bow, près de Ronalane, quartier général de la Southern Alberta Land Company. Si le tablier du pont ne pose pas de difficultés particulières, il en va autrement pour le lit du fleuve. On utilise des piliers en béton construits grâce à la technique des caissons. Le premier train y circule en décembre 1913.



**Men working inside cofferdam, Ronalane, 1913. (No original photo of this scene was located)**

After working on the Outlook Bridge under the supervision of J G Sullivan, Chief Engineer of Canadian Pacific's Western Division, John Robert C. Macredie was transferred to Ronalane on the branch line between Suffield and Retlaw in the southern part of the Bow River Irrigation District. The bridge he built is still standing although the tracks were abandoned and taken up long ago.

**Watercolour on paper**

**1974**

**36.0 x 24.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.6**

**Ouvriers dans un batardeau, Ronalane, 1913 (Aucune photo originelle de cette scène n'a été trouvée)**

Après avoir travaillé au pont d'Outlook, sous la supervision de J.G. Sullivan, ingénieur en chef pour la division Ouest du Canadien Pacifique, J.R.C. Macredie est muté à Ronalane, sur la ligne de desserte Suffield-Retlaw, dans le sud de la zone d'irrigation de la rivière Bow. Le pont qu'il construisit existe encore même si la voie ferrée a été abandonnée et démantelée depuis fort longtemps.

**Aquarelle sur papier**

**1974**

**36,0 x 24,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.6**

As soon as the project was completed, Macredie was transferred to another worksite at the confluence of the Red Deer and South Saskatchewan rivers near the small town of Empress, where the bridge with concrete piers was finished towards the end of 1914, completing the branch line between Swift Current and Bassano. Lined with brightly coloured grain elevators, this line helped to establish the wood structures as one of the Canadian landscape's best known icons. Not much remains today of all these efforts. The Ronalane Bridge lies abandoned in the prairie expanse with its rails taken up, and the Empress Bridge no longer has a deck—only the piers remain.

Dès ce pont terminé, Macredie se voit chargé d'un autre chantier, au confluent des fleuves Red Deer et South Saskatchewan, près de la petite ville d'Empress. Ce pont à piliers de béton est complété à la fin de 1914, ce qui met un terme aux travaux de la ligne de Swift Current à Bassano. Avec sa succession d'élevateurs à céréales en bois aux couleurs rutilantes, cette ligne a contribué à la création d'une des icônes les plus connues du paysage canadien. Malgré tout, de nos jours, il n'en reste plus grand-chose. Si le pont de Ronalane est maintenant perdu au milieu de la steppe, sans rail, celui d'Empress a perdu son tablier. Il n'en reste plus que les piliers.



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e010984272  
Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e010984272



#### **Pile driving – Red Deer Forks Bridge, Empress, 1913-1914**

Reinforced concrete piers represented a considerable improvement over steel trestles. Building them, however, required a complex and dangerous construction technique involving caissons (pressurized chambers) enabling work to be done below the water level.

#### **Watercolour on paper**

**1974**

**34.0 x 24.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.1**

#### **Enfoncement de pieux, pont de Red Deer Forks, près d'Empress, 1913-1914**

Les piliers de béton armé remplacent avantageusement les chevalets en acier. Il faut cependant utiliser la technique complexe et dangereuse de la construction en caisson, qui permet de travailler sous le niveau de l'eau.

#### **Aquarelle sur papier**

**1974**

**33,0 x 24,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.1**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie  
PA-195057

*Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie  
PA-195057*



#### Substructure, Red Deer Forks Bridge, Empress, 1914

Before the final phase of construction, which involves installing the bridge deck and tracks, a ceremony is held on the west bank to mark completion of the concrete piers. A flag is raised for the occasion. The small car to the right—a Model T Ford nicknamed “Mary Jane”—was used to transport engineers. The era of the horse and buggy was giving way to the world of the automobile.

**Watercolour on paper**

**1974**

**40.0 x 20.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.15**

#### Infrastructure, pont de Red Deer Forks, près d'Empress, 1914

Avant la phase finale qui consiste à placer le tablier du pont et la voie ferrée, une cérémonie souligne la fin de la construction des piliers de béton sur la rive ouest. Un drapeau est hissé à cette occasion. La petite voiture sur la droite — une Ford T surnommée « Mary Jane » — sert aux ingénieurs pour leurs déplacements. Les temps héroïques achèvent et l'ère de l'automobile s'amorce.

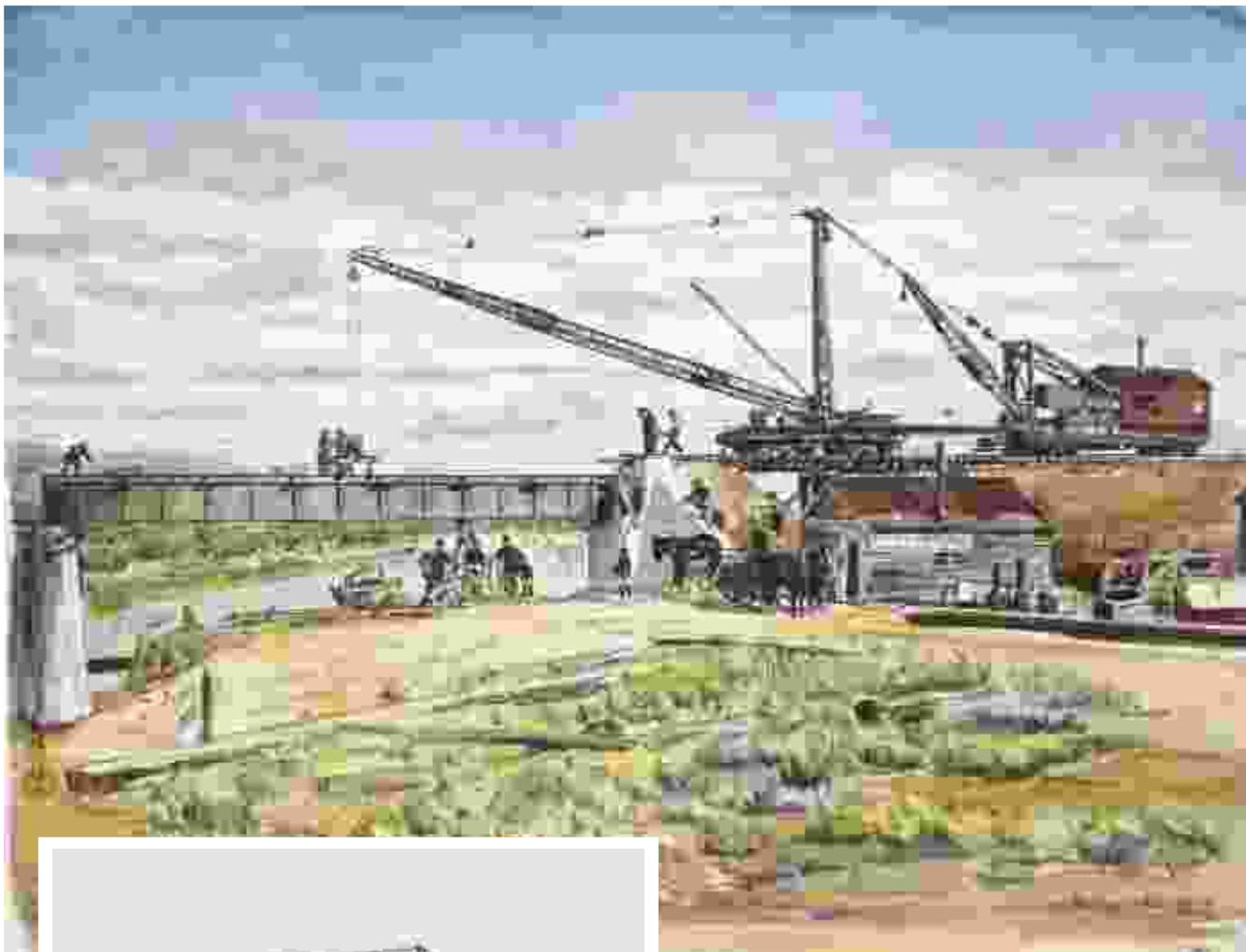
**Aquarelle sur papier**

**1974**

**40,0 x 20,0 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.15**



**Placing girder span, Red Deer Forks Bridge, Empress, 1914**

The bridge, which sat on 36 concrete piers, was attached to the banks by box girders, which gave the structure great stability. The steam-powered railway crane made the job much easier.

**Watercolour on paper**

**1973**

**34.0 x 27.4 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.18**

National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie  
e010984275

Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie  
e010984275

**Mise en place d'une poutre en caisson, pont de Red Deer Forks, près d'Empress, 1914**

Le pont, qui repose sur 36 piliers de béton, est relié aux rives par une poutre en caisson procurant une grande rigidité. La grue sur rail, qui fonctionne à la vapeur, facilite la pose.

**Aquarelle sur papier**

**1973**

**34,0 x 27,4 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.18**



National Archives of Canada, Fonds  
John Robert C Macredie e010984273

Archives nationales du Canada, fonds  
John Robert C. Macredie e010984273

#### Completion, Red Deer Forks Bridge, Empress, 1914

Completed in 1914, this bridge was part of the branch line connecting Swift Current and Bassano in the heart of the irrigation district. The colossal construction projects—how else to describe them—undertaken by companies such as Canadian Pacific did not always turn out as planned. This line, like so many others, would later be abandoned and the tracks taken up. Today, only the concrete piers remain, serving as a reminder that a bridge once stood here.

**Watercolour on paper**

**1974**

**35.2 x 25.6 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.24**

#### Achèvement du pont de Red Deer Forks, près d'Empress, 1914

Le pont, achevé en 1914, permet de compléter la ligne secondaire reliant Swift Current à Bassano, en plein cœur de la zone d'irrigation. Les travaux pharaoniques — il n'y a pas d'autres mots pour qualifier ce projet — entrepris entre autres par le Canadien Pacifique n'aboutiront pas au résultat escompté. Cette ligne sera, comme plusieurs autres, abandonnée et la voie, enlevée. De nos jours, seuls les piliers en béton témoignent de la présence passée de ce pont.

**Aquarelle sur papier**

**1974**

**35,2 x 25,6 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.24**

## Over Water and Under Mountains: From Bridges to Tunnels

Macredie spent the whole of 1914 supervising construction of a subway crossing near the small town of Mossbank designed for the Canadian Pacific line to pass under the tracks of Canadian Northern, one of its two fiercest competitors. Completed in December 1914, this project prepared Macredie for his next challenge: the Connaught Tunnel.

When the Rogers Pass route was selected in 1884, it offered a way over the highest peak in the Rockies but at the cost of a steep grade and exposure to frequent deadly avalanches. The first of these problems was overcome in 1909 by the construction of a double spiral tunnel—a masterpiece of engineering that is unique in all of North America. As for the avalanches, the railway built 31 snowsheds to cope with them, but this stop-gap solution was expensive, dangerous and not very effective. On March 4, 1910, an avalanche killing 62 workers forced the railway's hand.

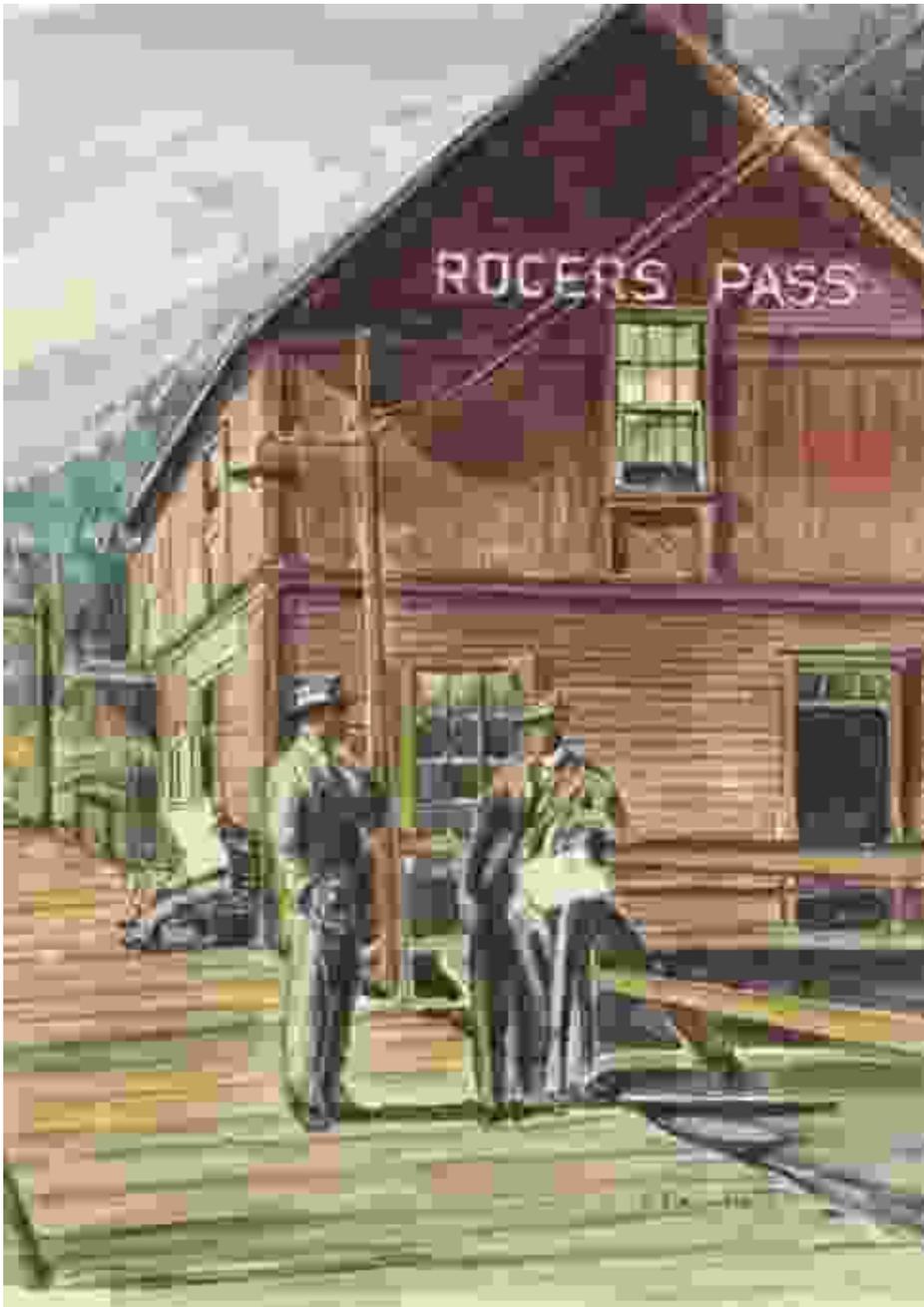
Desperate to find a solution, Canadian Pacific turned to Foley, Welch and Stewart—the largest construction company of its era—to build an eight-kilometre tunnel under Mount Macdonald. A section of the original 1884 line, including the snowsheds, would henceforth be abandoned in favour of a shorter and safer route with a gentler grade. To house the 300 workers and engineers at the construction site, W. S. Painter, a former chief architect for Canadian Pacific, designed a small village complete with a power station, full services, workshops and offices, not to mention living quarters connected by covered passageways. John R C Macredie was appointed Resident Engineer for the eastern portal, where he lived with his family. The tunnel was finally completed in December 1916.

## Sur l'eau et sous la terre — de bâtisseur de pont à constructeur de tunnel

Tout au long de l'année 1914, Macredie est chargé de la construction d'un croisement en sous-œuvre, près du petit village de Mossbank, afin de permettre au Canadien Pacifique de passer sous la voie ferrée du Canadian Northern, l'un de ses deux concurrents les plus virulents. Ce chantier, complété en décembre 1914, prépare Macredie à affronter son prochain défi : le tunnel Connaught.

En effet, le choix en 1884 du col de Rogers, s'il permettait de traverser les Rocheuses à son pic le plus haut, expose aussi le chemin de fer à une forte dénivellation et à des avalanches meurtrières et fréquentes. Le premier problème fut définitivement résolu, en 1909, par la construction d'un tunnel en double spirale — un chef-d'œuvre unique en Amérique du Nord. Pour le second, une série de 31 paravalanches n'a jamais été qu'un pis-aller coûteux, dangereux et peu efficace. L'avalanche du 4 mars 1910, causant la mort de 62 travailleurs, fut la goutte de trop.

Le Canadien Pacifique, pressé de régler la question, confie à la plus importante entreprise de construction de l'époque — Foley, Welsch and Stewart — le mandat de construire un tunnel de huit kilomètres sous le mont Macdonald. Une portion de la route originale de 1884, comprenant les paravalanches, est alors abandonnée au profit d'un tracé plus court, moins haut et plus sécuritaire. Pour loger les 300 travailleurs et ingénieurs du chantier, l'ancien architecte en chef du Canadien Pacifique, W.S. Painter, conçoit une petite ville dotée d'une centrale électrique, de toutes les commodités, d'ateliers, de bureaux, sans oublier des logements reliés par des passerelles couvertes. John R.C. Macredie est nommé ingénieur résident au portail oriental, où il loge avec sa famille. En 1916, le tunnel est finalement achevé.



### Old Rogers Pass Station, 1916

The first Rogers Pass station was destroyed by a deadly avalanche in 1899. A second station built further to the west became obsolete when the Connaught Tunnel opened in 1916. Vegetation has taken over the old tracks and is now reclaiming the station.

**Watercolour on paper**

**1974**

**26.5 x 35.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.28**



National Archives of Canada, Fonds  
John Robert C Macredie  
e010984285

*Archives nationales du Canada,  
fonds John Robert C. Macredie  
e010984285*

### Ancienne gare du col Rogers, 1916

La première gare du col Rogers fut emportée par une avalanche meurtrière en 1899. La nouvelle gare est construite plus à l'ouest. Après l'ouverture du tunnel Connaught en 1916, cette seconde gare cesse progressivement d'être utilisée. Tout comme pour le reste de l'ancienne voie ferrée, la végétation reprend lentement ses droits sur la gare.

**Aquarelle sur papier**

**1974**

**26,5 x 35,0 cm**

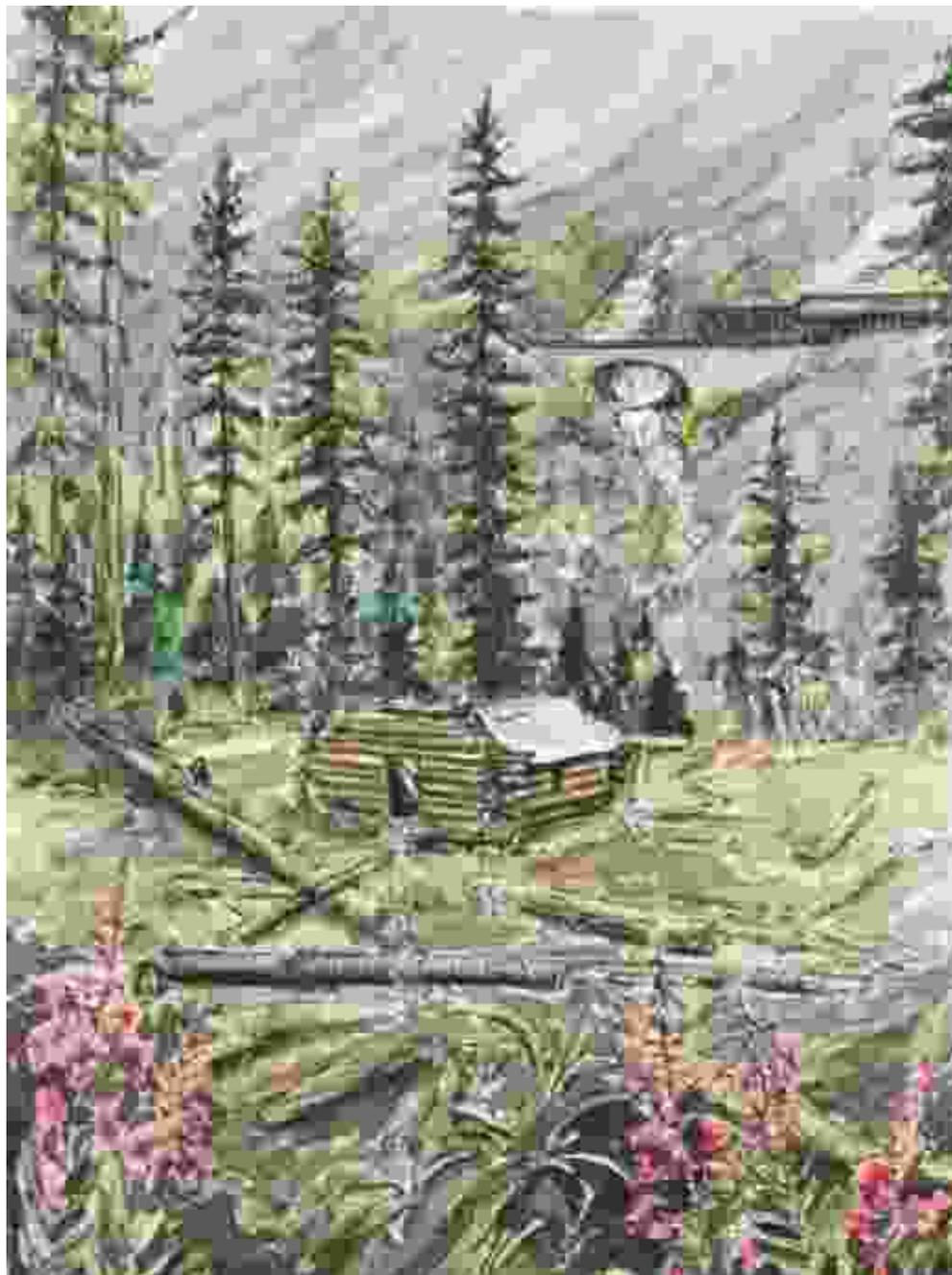
**Collection Exporail**

**1986.76.28**



National Archives of Canada,  
Fonds John Robert C Macredie  
e010984284

*Archives nationales du Canada,  
fonds John Robert C. Macredie  
e010984284*



#### **Old C.P.R. Roadbed, Rogers Pass, 1915**

From the top of their cabins, the engineers had a good view of the original railway. The stone bridge, built in 1898 and long abandoned, is still standing today. Part of a snowshed can be seen to the right.

**Watercolour on paper**

**Undated**

**22.3 x 28.5 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.13**

#### **Ancienne emprise du Canadien Pacifique, col Rogers, 1915**

Du haut de leurs chalets, les ingénieurs ont une bonne vue sur les vestiges de l'ancienne voie ferrée. Le pont en pierre — toujours existant — est une construction de 1898. On peut voir à sa droite une partie d'un paravalanche.

**Aquarelle sur papier**

**Non datée**

**22,3 x 28,5 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.13**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e01984283  
 Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e01984283

### **Railway Camp, Connaught Tunnel, Rogers Pass, 1914-1916**

Canadian Pacific had to build a veritable village to house tunnel workers and engineers during the lengthy construction period. The workers lived in the lower section of the camp, while the engineers shared living quarters in cabins on an escarpment. The camp, which was named Bear Creek after the nearby river, was home to the Macredie family for a time.

**Watercolour on paper**  
**1973**  
**34,5 x 24,5 cm**  
**Exporail collection**  
**1986.76.7**

### **Camp de chantier du tunnel Connaught, col Rogers, 1914-1916**

La durée du chantier impose à la compagnie de construire un véritable village pour les mineurs et les ingénieurs. Tandis que les ouvriers sont installés dans la section inférieure du camp, les ingénieurs occupent un ensemble de chalets collectifs sur un escarpement. Le camp est baptisé Bear Creek, du nom de la rivière coulant à proximité. La famille Macredie loge sur le site.

**Aquarelle sur papier**  
**1973**  
**34,5 x 24,5 cm**  
**Collection Exporail**  
**1986.76.7**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie  
e010984282

Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie  
e010984282



### Connaught Tunnel Engineering Staff, Rogers Pass, 1914-1916

Resident Engineer John Robert C. Macredie can be seen in this group of civil engineers at the far left of the back row.

**Watercolour on paper**

**1973**

**35.2 x 25.5 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.8**

### Personnel du bureau d'ingénierie civile du tunnel Connaught, col Rogers, 1914-1916

Dans ce groupe d'ingénieurs civils, on peut reconnaître John Robert C. Macredie, premier à partir de la gauche au rang supérieur. Il est alors ingénieur résident.

**Aquarelle sur papier**

**1973**

**35,2 x 25,5 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.8**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie  
e10984278

Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie  
e10984278

### Mount MacDonald Glacier, Rogers Pass, 1915

These are neither extreme sport enthusiasts nor tourists on vacation—just a group of Canadian Pacific engineers and surveyors on their way to work!

**Watercolour on paper**

**1974**

**35.0 x 25.5 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.16**

### Glacier du mont Macdonald, col Rogers, 1915

Il ne s'agit pas d'un exploit sportif ni d'un groupe de touristes en vacances. Ce sont des ingénieurs et des arpenteurs du Canadien Pacifique se rendant sur les lieux de leur travail !

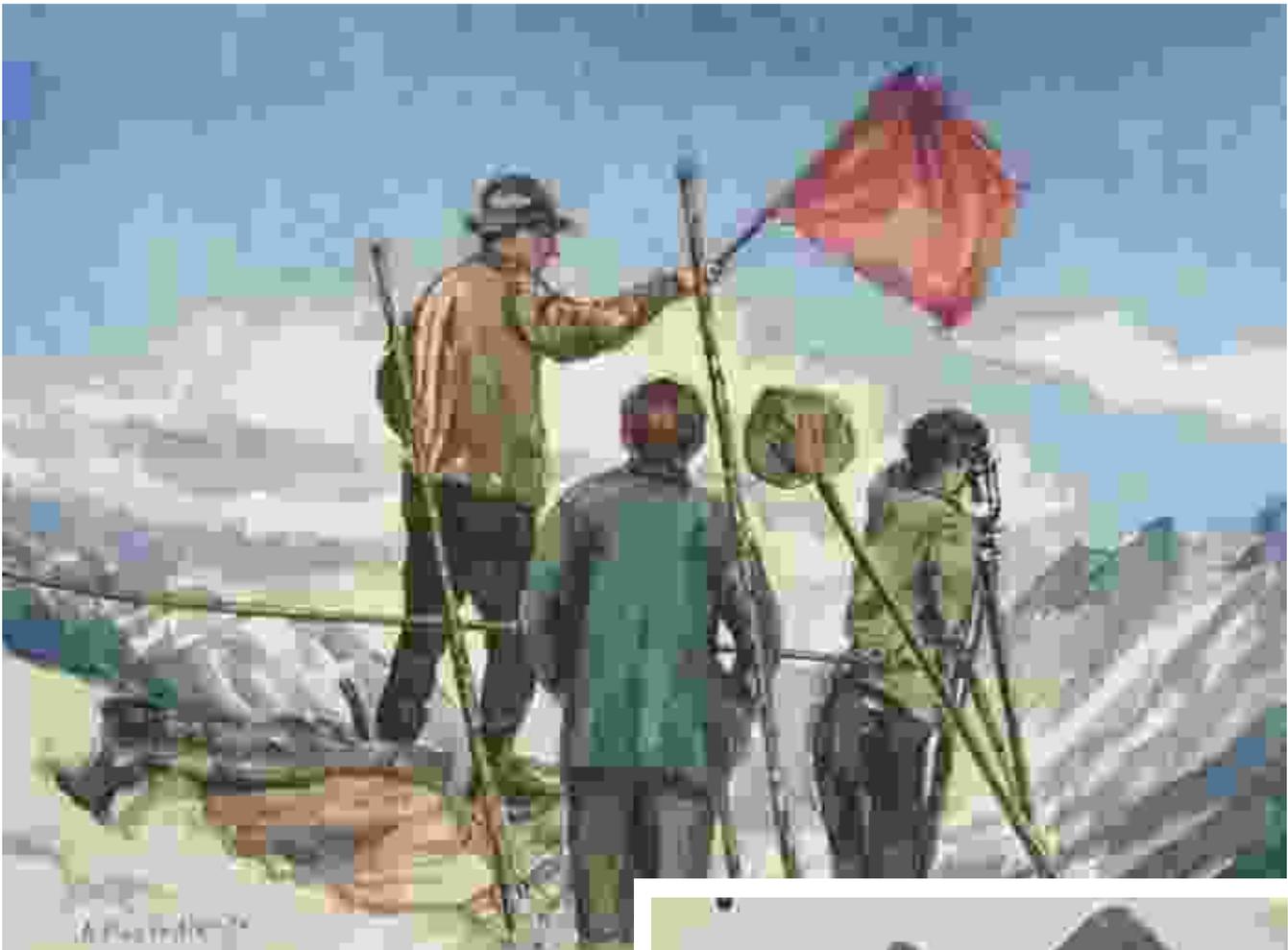
**Aquarelle sur papier**

**1974**

**35,0 x 25,5 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.16**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie  
e10984279

Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie  
e10984279



### Mount Macdonald, Rogers Pass, 1915

Supported by only a rock-climbing rope tied around his waist, engineer Steward is taking measurements under the supervision of John Robert C. Macredie (to the left). The information is sent by semaphore to a team down below. The men are working at an altitude of 2,875 metres (9,480 feet).

**Watercolour on paper**

**1973**

**28.0 x 22.5 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.12**

### Mont Macdonald, col Rogers, 1915

Retenu par un simple cordage d'alpiniste noué autour de sa taille, l'ingénieur Steward effectue des relevés sous la supervision de J.R.C. Macredie (à gauche). Les informations sont retransmises par signaux sémaphoriques à une équipe en contrebas. L'altitude est de 2875 m (9480 pi).

**Aquarelle sur papier**

**1973**

**28,0 x 22,5 cm**

**Collection Exporail**

**1986.76.12**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e010984280  
*Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e010984280*

#### East Portal, Connaught Tunnel, Rogers Pass, 1915

Surveying measurements were accurate to within an inch (2 cm) over the length of the 8.1 kilometres-long tunnel and absolutely precise as to elevation. The work achieved by John Robert C. Macredie's teams is remarkable when you consider they had neither computers nor satellites to rely on.

**Watercolour on paper**

**1973**

**43.5 x 28.0 cm**

**Exporail collection**

**1986.76.17**

#### Portail oriental du tunnel Connaught, col Rogers, 1915

La précision des relevés d'arpentage est de l'ordre de moins de un pouce (2,5 cm) sur le tracé du tunnel, long de 8,1 kilomètres, tandis que, en élévation, le niveau relevé fut d'une extrême précision. Le travail accompli par les équipes dirigées par J.R.C. Macredie est remarquable si l'on tient compte du fait qu'elles n'utilisaient ni des satellites ni des ordinateurs.

**Aquarelle sur papier**

**1973**

**43,5 x 28,0 cm**

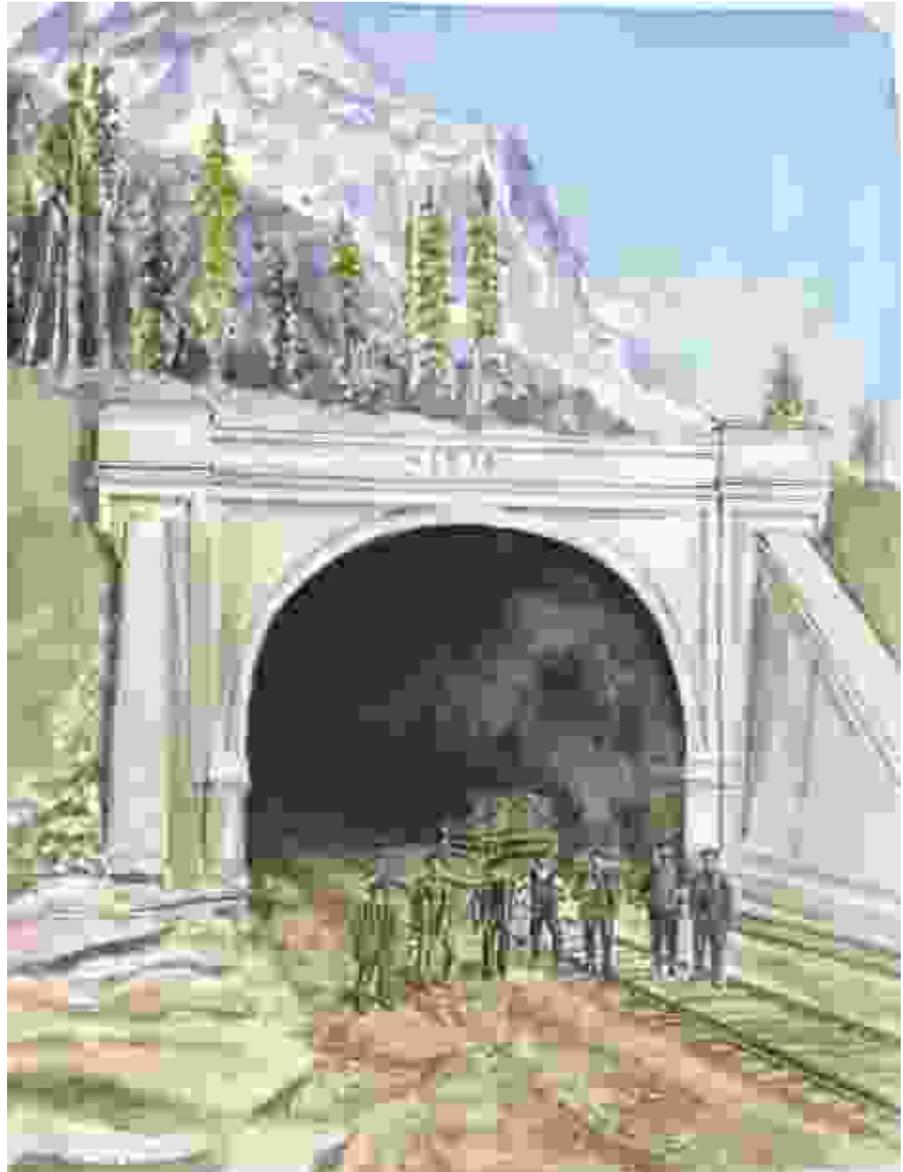
**Collection Exporail**

**1986.76.17**



National Archives of Canada, Fonds John Robert C Macredie e010984277

*Archives nationales du Canada, fonds John Robert C. Macredie e010984277*



### East Portal, nearing completion

The artist based this watercolour on a combination of two photographs. The tunnel was completed towards the end of 1916 while the First World War was raging. On December 6, the first train passed through the new structure. The two tracks were reduced to just one in 1959, but the tunnel continues to be used – for the eastbound traffic - and will be a long time to come. Opened in 1988, the adjacent Mount Macdonald tunnel serves for the westbound traffic.

#### Watercolour on paper

1973

25.5 x 34.0 cm

Exporail collection

1986.76.19

### Portal oriental, en voie d'achèvement

L'artiste combine deux photographies pour réaliser cette aquarelle. Le tunnel est achevé à la fin de 1916 alors que la Première Guerre mondiale fait rage. Un premier train l'emprunte le 6 décembre. Passant de voie double à simple voie en 1959, le tunnel est toujours utilisé pour le trafic vers l'est et continuera de l'être encore longtemps. Le tunnel du Mont Macdonald, ouvert en 1988, dessert maintenant le trafic en direction ouest.

#### Aquarelle sur papier

1973

25,5 x 34,0 cm

Collection Exporail

1986.76.19

Now recognized as an expert engineer—especially in the caisson method of construction, J R C Macredie was approached by W Rathbone Smith, Chief Engineer of the Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway, to serve as a consultant during construction of a bridge over the Peace River. Macredie took up the offer for the first two months of 1917 before moving to Moose Jaw, Saskatchewan, to assume his duties as the new District Engineer. The bridge was completed in 1918.

Désormais reconnu pour son expertise — particulièrement celle de la construction en caisson —, J.R.C. Macredie est sollicité par W. Rathbone Smith, ingénieur en chef de l'Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway, afin de le conseiller au sujet d'un pont sur le fleuve de la Paix. Il y passe les mois de janvier et février 1917, avant de rejoindre Moose Jaw, en Saskatchewan, en tant que nouvel ingénieur de district. Le pont est complété en 1918.



National Archives of Canada,  
Fonds John Robert C Macredie  
e010984274

Archives nationales du Canada,  
fonds John Robert C. Macredie  
e010984274

### Peace River Bridge, 1918

This was the last time John Robert C. Macredie worked on a construction site as a field engineer. He was hired as a consultant by the Edmonton, Dunvegan and British Columbia Railway because of his well-known expertise; he served here less than two months before being appointed Chief Engineer for the District of Saskatchewan. From now on, he lived in Moose Jaw with his family.

**Watercolour on paper**  
**1973**  
**29.0 x 21.5 cm**  
**Exporail collection**  
**1986.76.14**

### Pont sur le fleuve de la Paix, 1918

Pour la dernière fois de sa carrière, J.R.C. Macredie est présent sur un chantier de construction en tant qu'ingénieur de terrain. Embauché comme consultant par l'Edmonton Dunvegan and British Columbia Railway, il apporte une expertise reconnue. Il reste moins de deux mois avant d'être appelé, par le Canadien Pacifique, à devenir l'ingénieur en chef du district de la Saskatchewan. Il s'établit alors définitivement à Moose Jaw.

**Aquarelle sur papier**  
**1973**  
**29,0 x 21,5 cm**  
**Collection Exporail**  
**1986.76.14**

### What became of them?

While he continued to be involved in the occasional railroad bridge project, Macredie lived to see the inevitable decline of the railway boom during the first half of the century Wilfrid Laurier had predicted would “belong to Canada.” Repercussions of the First World War dramatically slowed construction projects and contributed to the bankruptcy of the Grand Trunk and Canadian Northern Railways, Canadian Pacific’s main competitors. The stock market crash of 1929, followed by the Great Depression that lasted until the Second World War, sealed the fate of the railways. Starting in 1970, growing competition from the trucking industry and new methods to concentrate agricultural production meant that many railway lines and structures built between 1900 and 1920 were abandoned. What lay in store for Macredie’s projects?

**Lethbridge Viaduct:** Still in use today, the Viaduct continues to be a vital part of the Crowsnest Pass line.

**Outlook Bridge:** After being withdrawn from service in 1987 and the tracks taken up, Outlook Bridge was converted to a pedestrian bridge in 2008. It was renamed the SkyTrail and is now part of the Trans Canada Trail.

**Ronalane Bridge:** Along with the rest of the Suffield–Lomond branch line abandoned between 1996 and 2002, Ronalane Bridge now stands silent, like a prairie ghost from the past, alongside a modern road bridge.

**Red Deer Forks–Empress Bridge:** Faced with declining traffic in cereal crops and the disappearance of grain elevators in favour of large storage centres, the Empress–Swift Current line was shut down in 1992. The bridge deck was dismantled for storage in Empress, and today only the concrete piers remain.

**Mossbank Subway Crossing:** After purchasing the CN lines around Mossbank in 1990, Canadian Pacific transformed the crossing into a simple switch junction.

**Connaught Tunnel:** Modified and improved through the years, the Connaught Tunnel is still in service and now has a sister tunnel. In 1957, the double tracks were reduced to a single line to achieve added height for double-stack container trains.

**Peace River Bridge:** At one time modified to accommodate road traffic, the Peace River Bridge now serves only CN trains.

### Ce qu’ils sont devenus

Macredie, tout en participant encore à l’occasion à des projets de ponts routiers, verra le boum ferroviaire du « siècle canadien » de Wilfrid Laurier poursuivre son inévitable déclin. Les répercussions de la Première Guerre mondiale ralentissent dramatiquement les projets de construction et participent à la faillite des principaux concurrents du Canadien Pacifique, le Grand Tronc et le Canadian Northern. Le crack boursier de 1929 puis la crise économique, qui s’éternise jusqu’à la Deuxième Guerre mondiale, achèvent le travail. À partir de 1970, avec la concurrence grandissante du camionnage et la concentration de la production agricole selon de nouvelles méthodes, plusieurs lignes ferroviaires et ouvrages d’art construits entre 1900 et 1920 sont abandonnés. Qu’en est-il de l’œuvre de Macredie?

**Pont-viaduc de Lethbridge** — Toujours actif, le viaduc continue de remplir efficacement son rôle sur la ligne du col du Nid de Corbeau.

**Pont d’Outlook** — Abandonné en 1987, la voie enlevée, il est converti en pont piétonnier, en 2008, et intégré au Sentier transcanadien : le SkyTrail.

**Pont de Ronalane** — Abandonné entre 1996 et 2002, tout comme la ligne secondaire Suffield-Lomond, il se dresse encore, à côté d’un pont routier actif, comme un fantôme au milieu de la steppe.

**Pont Empress de Red Deer Forks** — Le déclin du trafic de céréales et la disparition des élévateurs à grains au profit des grands centres amènent l’abandon de la ligne Empress-Swift Current en 1992. Le tablier du pont est démonté puis entreposé à Empress. De nos jours, il ne reste que les piliers de béton.

**Viaduc de Mossbank** — Après le rachat, en 1990, des voies du CN dans la région de Mossbank, le Canadien Pacifique a modifié le croisement pour en faire une simple jonction, avec un aiguillage.

**Tunnel Connaught** — Toujours en service et jumelé à un autre tunnel, il a été modifié et amélioré avec le temps. Depuis 1957, ses doubles voies ont fait place à une seule, permettant à des trains plus hauts de circuler.

**Pont du fleuve de la Paix** — Après avoir été modifié pour permettre également la circulation routière, le pont du fleuve de la Paix ne dessert plus que le trafic ferroviaire du Canadien National.

# The NRHS 1951 Canadian Convention

## *Le congrès de 1951 de la NRHS au Canada*

By / *Par* Omer S. A. Lavallee

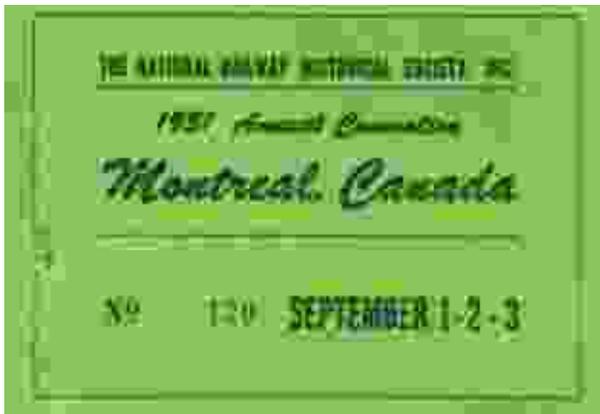
French Version / *Version française* : Jacques Loiselle

As the first large scale meeting of rail enthusiasts in the Dominion, the National Railroad Historical Society (NRHS) convention of 1951 probably had the most intensive agenda of any such meeting. Reflecting on the events which participants could indulge in shows what a different world we now live in. Indeed, it is only at museums like Exporail that such a variety of static displayed equipment can be found in the twenty-first century.

This account was written by Omer SA Lavallee. He along with many of the organizers were also members of the Canadian Railroad Historical Association (CRHA). Many CRHA members participated in the events. This account appeared in a NRHS Bulletin of the time. It is reproduced here for those too young to remember how it was in 1951 and to jog the collective memory of anyone reading who was fortunate enough to have attended.

En tant que première grande rencontre d'amateurs de chemins de fer au Canada, le congrès de la National Railroad Historical Society (NRHS) de 1951 avait probablement le programme le plus diversifié de tous ceux du genre. Si l'on réfléchit aux événements offerts aux participants, on constate que le monde dans lequel nous vivons aujourd'hui est bien différent. En effet, ce n'est que dans des musées comme Exporail que l'on peut trouver une telle variété de matériel statique exposé au XXI<sup>e</sup> siècle.

Ce récit fut rédigé par Omer S.A. Lavallée, représentant canadien au congrès. Comme de nombreux organisateurs, il était également membre de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF). De nombreux membres de l'ACHF ont participé à ces événements. Ce récit a été publié dans un bulletin de la NRHS de l'époque. Il est reproduit ici pour ceux qui sont trop jeunes pour se rappeler comment c'était en 1951 et pour rafraîchir la mémoire des lecteurs qui ont eu la chance d'y assister.



All souvenir tickets - Daniel Laurendeau collection  
Tous les billets souvenirs - Collection Daniel Laurendeau



Period postcard showing the Queens Hotel in Montreal, CPR's Windsor Station is visible in the background. Wikimedia

Carte postale d'époque montrant l'hôtel Queens à Montréal. La gare Windsor du CP est visible à l'arrière-plan. Wikimedia

More than three hundred delegates – members and friends of NRHS registered at the 1951 Convention headquarters in the Queens Hotel in Montreal, to participate in the greatest Convention in the Society's history. The 1951 functions were sponsored by the

Plus de trois cents délégués - membres et amis de la NRHS - se sont inscrits au siège du congrès de 1951, à l'hôtel Queens de Montréal, pour participer au plus important événement de l'histoire de la Société. Les activités de 1951 étaient parrainées par la branche la plus

Society's largest Chapter, the Midwest Chapter, and individuals from as far away as California were on hand for the three day program.

importante de la Société, celle du Midwest, et des personnes venues d'aussi loin que la Californie étaient présentes pour assister au programme de trois jours.

### The Queens Hotel

The Queen's Hotel, with its red sandstone façade, was once an imposing presence at the corner of St-Jacques and Peel Streets in Montreal. Built in the 1890s, it was one of the most magnificent examples of 19th-century architecture in the city. It was close to the Grand Trunk Railways Bonaventure Station and not far from the Canadian Pacific's Windsor Station, and opened its doors in 1893. Its reasonable prices attracted a varied clientele. It advertised itself as 'a modern fireproof hotel.' An elegant facing of dressed stone - very fashionable red sandstone - masked the modernity of its structure, which was partly steel.

The Queen's Hotel was to middle class Montreal of both cultures what the Ritz and the Windsor were to the carriage trade. It linked Windsor Station to the Grand Trunk's old Bonaventure Station. Like Mother Martin's and Drury's up the street, its bars and restaurants were havens to servicemen in two world wars, and in peacetime it was loved as a family hotel famed for good food and friendly service.

The hotel fell on hard times and was finally closed in the mid 1970s. It sat abandoned in deteriorating condition until 1988 when it started to fall down. The largest part of the hotel was finally demolished that year though a newer part of the structure was left standing, as it was to be incorporated into a new project. This would come as a relief to motorists because surrounding streets had been closed for safety reasons. What remained of the building was demolished in 1995. (History through our eyes - The Montreal Gazette edited)

### L'hôtel Queens

L'hôtel Queens, avec sa façade en grès rouge, était autrefois une présence imposante à l'angle des rues St-Jacques et Peel à Montréal. Construit durant les années 1890, il était l'un des plus beaux exemples d'architecture du XIXe siècle dans la ville. Situé à proximité de la gare Bonaventure du Grand Trunk et non loin de la gare Windsor du Canadien Pacifique, il a ouvert ses portes en 1893. Ses prix raisonnables attirent une clientèle variée. Il se présente comme « un hôtel moderne à l'épreuve du feu ». Un élégant parement de pierre de taille - du grès rouge très à la mode - masquait la modernité de sa structure, en partie en acier.

L'hôtel Queen's était pour la classe moyenne montréalaise des deux cultures ce que le Ritz et le Windsor étaient pour la bourgeoisie. Il reliait la gare Windsor à l'ancienne gare Bonaventure du Grand Trunk. Comme le Mother Martin's et le Drury's en haut de la rue, ses bars et ses restaurants étaient des refuges pour les militaires pendant les deux guerres mondiales, et en temps de paix, il était reconnu comme un hôtel familial réputé pour sa bonne nourriture et son service amical.

L'hôtel vint à connaître des temps difficiles et fut fermé au milieu des années 1970. Il est resté à l'abandon dans un état de détérioration progressive jusqu'en 1988 lorsqu'il a commencé à se désagréger. La plus grande partie de l'hôtel a finalement été démolie cette année-là, mais une partie plus récente de la structure est restée sur place, car elle devait être intégrée à un nouveau projet. Cette décision a soulagé les automobilistes, car les rues avoisinantes avaient été fermées pour des raisons de sécurité. Ce qui restait du bâtiment a été démoli en 1995. (History through our eyes - The Montreal Gazette, édité)

The Convention owes its outstanding success to each delegate in particular – distance travelled notwithstanding – and each such participant must feel justly proud of the record set in Montreal in 1951. The officers and members of Midwest are understandably very elated that their Convention broke the attendance records.

Plans were a year in the making, having been formulated upon the return of Midwest's delegates from the 1950 Convention in Philadelphia. Each activity had been planned to provide interest for steam, diesel and electric railway enthusiasts alike, though the 'traction fans'

Le congrès doit son succès exceptionnel à chaque délégué en particulier - quelle que soit la distance parcourue - et chacun de ces participants doit se sentir à juste titre fier du record établi à Montréal en 1951. Les dirigeants et les membres du Midwest sont naturellement très heureux que leur congrès ait battu les records de participation.

La planification s'est réalisée pendant un an, après avoir été formulée au retour des délégués du Midwest du congrès de 1950 à Philadelphie. Chaque activité avait été planifiée de manière à susciter l'intérêt

far outnumbered the others. Credit for organizing the Convention must go to Luther Hay and John Clark, who worked in perfect accord with the Canadian members, and to Midwest President Dick Cook who helped carry plans through to success.

Appropriately enough, delegates arriving at Canadian National Railway's Central Station, on Saturday, September 1st, were met by car No. 1951 of the Montreal Transportation Commission (MTC), resplendent in a new coat of paint, which conveyed them to Convention headquarters. Delegates arriving at Windsor Station of the Canadian Pacific Railway were escorted to the Hotel, which is adjacent. The reception committee at Central Station included President Cook, and members Anthony Clegg and Ernest Modler. Those at Windsor Station comprised members Kenneth Watts, Allan Toohey and Kenneth Chivers. Convention registration facilities were located in Salon 'L' on the ground floor of the Queens Hotel. Featured, were a display of historical items by the Canadian Railroad Historical Association (CRHA), and a model railroad layout prepared especially by Marcel Marchand of the Montreal HO Association.

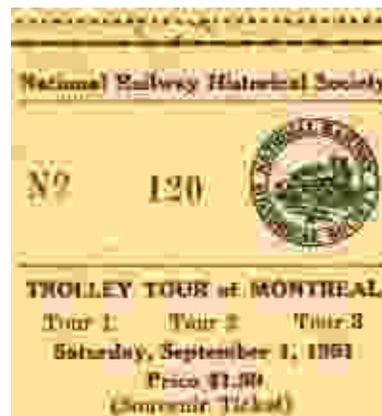
Three simultaneous tours were held on Saturday afternoon. One, for the railway enthusiasts, included a visit to CPR's Glen Yard, and CNR's Turcot Yard, and their respective engine terminals. The other two excursions were trolley trips. One of the few remaining Birney cars in existence, MTC No. 200, followed by a double-truck Birney, No. 2039 (formerly from Tuscaloosa, Alabama) and a heavy two-man car No. 1290, were used on a tour which included a visit to the MTC's Saint Denis Division, returning by way of Cote des Neiges Road with a short detour to the Loop on Mount Royal. The third tour included suburban type car No. 1042 and No. 1951 and went as far afield as Montreal Nord with a return trip through the western part of the city. Stops were made at the Youville general shops, with a short pause at St. Denis Division.

des amateurs de chemins de fer à vapeur, diesel et électriques, même si les « amateurs de traction » étaient beaucoup plus nombreux que les autres. Le mérite de l'organisation du congrès revient à Luther Hay et John Clark, qui ont travaillé en parfaite harmonie avec les membres canadiens, et au président du Midwest, Dick Cook, qui a aidé à mener à bien la planification.

Le samedi 1er septembre, comme il se doit, les délégués arrivant à la gare Centrale du Canadien National ont été accueillis et menés au siège du congrès par le tramway numéroté 1951 de la Commission des transports de Montréal (la CTM), resplendissant grâce à une nouvelle couche de peinture. Les délégués arrivant à la gare Windsor du Canadien Pacifique furent escortés jusqu'à l'hôtel, qui est adjacent. Le comité d'accueil de la gare Centrale était composé du président Cook et des membres Anthony Clegg et Ernest Modler. Celui de la gare Windsor était composé des membres Kenneth Watts, Allan Toohey et Kenneth Chivers. Les services d'inscription du congrès ont été installés dans le salon « L » au rez-de-chaussée de l'hôtel Queens. On y trouvait une exposition d'objets historiques de l'ACHF et un réseau de chemin de fer miniature préparé spécialement par Marcel Marchand de l'Association HO de Montréal.

Trois visites simultanées eurent lieu le samedi après-midi. L'une, pour les amateurs de chemins de fer, comprenait une visite du triage Glen du CPR et du triage Turcot du CNR, ainsi que de leurs terminaux de locomotives respectifs. Les deux autres sorties étaient des excursions en tramway. L'un des derniers tramways Birney encore en service, le 200 de la CTM, suivi d'un Birney à deux bogies le 2039 (anciennement de Tuscaloosa, en

Alabama) et d'un tramway lourd à deux employés, le 1290, ont été utilisés pour une excursion qui comprenait une visite des installations de la division Saint-Denis de la CTM et un retour par le chemin de la Côte-des-Neiges ainsi qu'un court détour par la boucle du mont Royal. La

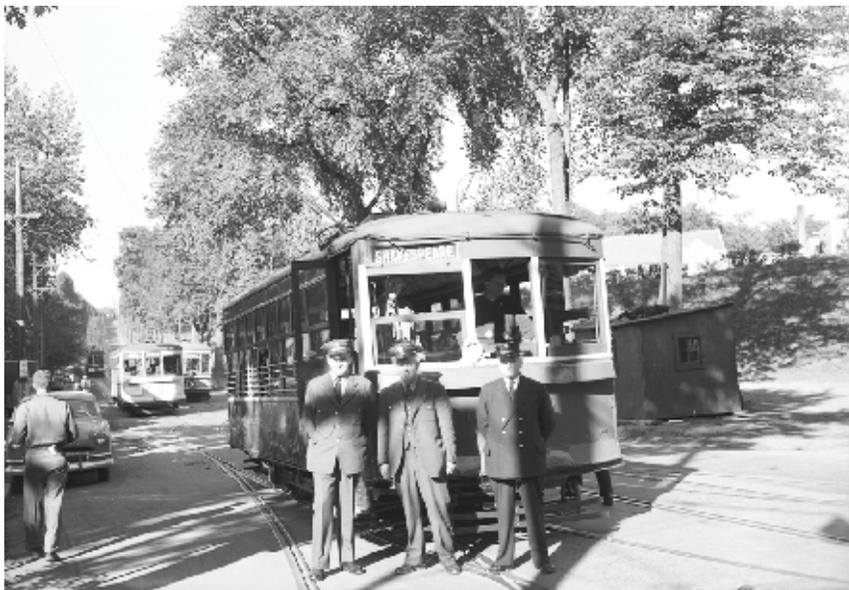


Officials at the St. Denis Division brought out some specialty cars for viewing by NRHS delegates. This photo shows MTC 3017 'Stores Car' which was used to transport tramway parts between Youville Shops and the various divisions. Note the wheel-set attached to the boom at the rear of the car. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-652

*Les responsables de la Division St-Denis ont sorti quelques tramways d'intérêt particulier à l'intention des délégués de la NRHS. Cette photo montre le 3017 de la CTM, le « Stores Car » (wagon d'approvisionnement), qui était utilisé pour transporter des pièces de tramway entre les ateliers d'Youville et les différentes divisions. Notez l'ensemble de roues fixé à la flèche à l'arrière de la voiture. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Toohey 51-652*

MTC 200 and 2039 at Summit Loop on Mount Royal transporting NRHS delegates September 1, 1951.

*Le 200 et le 2039 de la CTM à la boucle du sommet sur le mont Royal transportant des délégués de la NRHS le 1er septembre 1951.*



Remembrance Road (Shakespeare) never saw such trolley activity. Three cars with the NRHS delegates and the regular car in the background right (with the headlight). Cote des Neiges Road is behind the photographer. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey51-656

*Remembrance Road (Shakespeare) n'avait jamais connu une telle affluence de tramways. Trois d'entre eux transportent les délégués de la NRHS et à l'arrière-plan à droite se trouve le tramway régulier (muni du phare). La rue Côte-des-Neiges est derrière le photographe. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Toohey51-656*

Owing to the late arrival of the New York Central train from Utica, the Committee arranged – on very short notice – for a third car to follow the suburban trip, which it overtook at the Youville Shops. All trips returned to the Queens Hotel in ample time to prepare for the Banquet.

troisième excursion comprenait les tramways de type banlieue 1042 et 1951. Elle s'est rendue jusqu'à Montréal-Nord et le retour s'est fait par la partie ouest de la ville. Un arrêt fut effectué aux ateliers généraux d'Youville, et une courte pause à la Division St-Denis.

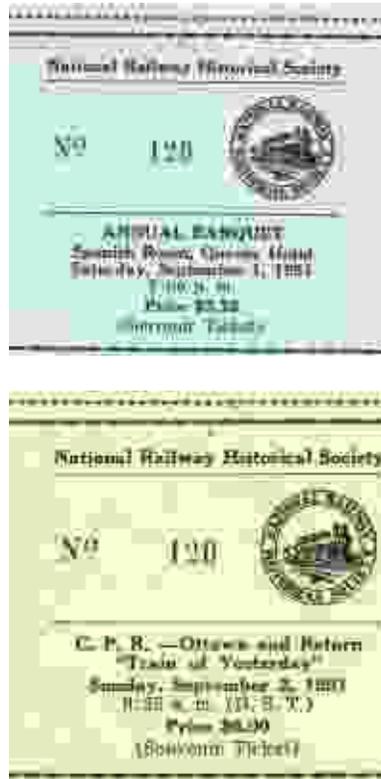
En raison de l'arrivée tardive du train du New York Central en provenance d'Utica, le comité a pris des dispositions - dans un délai très court - pour qu'un troisième tramway suive l'excursion de banlieue. Il a rattrapé les deux premiers aux ateliers d'Youville. Tous sont revenus à l'hôtel Queens suffisamment tôt pour se préparer au banquet.

Le banquet annuel, auquel ont assisté plus de trois cents invités, eut lieu dans la spacieuse Salle espagnole de l'Hôtel Queens. Après un repas réussi de cuisine canadienne-française, les membres furent accueillis par le représentant canadien, M. Lavallée, qui était également le président du congrès. Une repartie fut prononcée par le président Richard Cook de la branche du Midwest, suivie d'une autre par notre

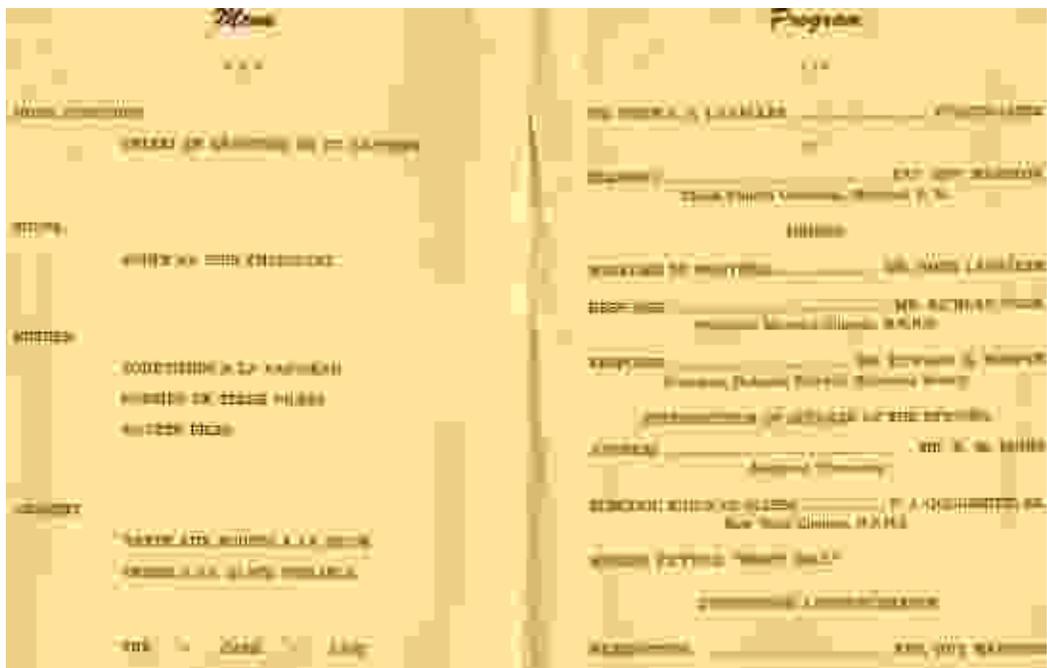
président national, M. Edward G. Hooper. M. Lavallée a ensuite présenté M. R.M. Binns, superviseur du service d'étude de la circulation de la Commission de transport de Montréal, qui a souhaité la bienvenue aux délégués à Montréal et a fait un exposé intéressant sur le transport

The annual Banquet, attended by more than three hundred guests, was held in the Queens Hotel's spacious Spanish room. After an adequate repast featuring French Canadian cuisine, the members were welcomed by the Canadian Representative, Mr. Lavallee, who was also the Convention Chairman. A response was given by President Richard Cook of the Midwest Chapter, followed by another from our National President, Mr. Edward G Hooper. Mr. Lavallee then introduced Mr. R M Binns, Supervisor of Traffic Study of the Montreal Transportation Commission, who welcomed the delegates to Montreal and gave an interesting talk on urban transportation. Thanked by Mr. Cook, Mr. Binns was succeeded by a display of slides by member F J Goldsmith, Jr. of the New York Chapter. He in turn was followed by several moving pictures of British, Canadian and New Zealand railway subjects, projected by the Convention Secretary, Mr. Sanborn ('Sandy') Worthen (CRHA President at that time). Among the guests at the Banquet besides Mr. Binns, were Mr. O A Trudeau, Assistant General Passenger Traffic Manager of the Canadian National Railways, and Mr. E. Leonard of the Montreal & Southern Counties Railways. Messrs. F. A. Pouliot and P. E. Gingras of the Canadian Pacific Railway were unfortunately unable to attend owing to previous commitment.

On Sunday morning, the delegates assembled at Windsor Station for a trip to Ottawa in the so-called 'Train of Yesterday.' This interesting and appropriate train was headed by a C.P.R. light 4-6-2 type, engine 2222 (specially requested for the occasion), a baggage car as a buffer in compliance with Federal laws, a wooden restaurant car No. 6400, and four open-platform wooden passenger cars. The Midwest Chapter's drum sign lent a touch of distinction to the rear platform of the last car.



urbain. L'allocation de M. Binns, remercié par M. Cook, a été suivie d'une présentation de diapositives par M. F.J. Goldsmith, Jr., membre de la branche de New York. Par la suite, plusieurs films de sujets ferroviaires britanniques, canadiens et néo-zélandais, furent projetés par le secrétaire du congrès, M. Sanborn (« Sandy ») Worthen (président de l'ACHF à l'époque). Parmi les invités au banquet, outre M. Binns, étaient présents M. O. A. Trudeau, directeur général adjoint du trafic voyageurs du CN, et M. E. Leonard du chemin de fer Montreal & Southern Counties. MM. F. A. Pouliot et P. E. Gingras, du CP, n'ont malheureusement pas pu être présents en raison d'engagements antérieurs.



Daniel Laurendeau collection | Collection Daniel Laurendeau

Le dimanche matin, les délégués se sont rassemblés à la gare Windsor pour un voyage vers Ottawa dans ce qu'on a appelé un « Train d'antan ». Ce train intéressant et approprié était tracté par une locomotive légère de type 4-6-2 du C.P.R., la 2222 (spécialement demandée pour l'occasion) et était constitué d'un wagon à bagages servant de tampon conformément aux lois

No doubt Omer Lavallee, himself a CPR employee in the paymaster's department at the time, influenced the passenger department to assemble this wooden 'Train of Yesterday'. Unfortunately the Sunday and Monday of Labour Day weekend 1951 was rainy and colour photographs of both the Ottawa and Montreal & Southern Counties excursions are not of the best quality. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie 201

*Il ne fait aucun doute qu'Omer Lavallée, lui-même employé du CP au service de la paie à l'époque, a incité le service des voyageurs à assembler ce « train de jadis » en bois. Malheureusement, le dimanche et le lundi de la fin de semaine de la fête du Travail de 1951 ont été pluvieux et les photographies en couleur des excursions d'Ottawa et du Montreal & Southern Counties ne sont pas de la meilleure qualité. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Ritchie 201*



Canadian Pacific Railway train crew on the 1951 Ottawa special photographed at Lachute, Quebec during a photo stop. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-661

*L'équipe du train du Canadien Pacifique sur le train spécial d'Ottawa de 1951 est photographiée à Lachute, au Québec, lors d'un arrêt photo. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Toohey 51-661*



Omer Lavallee (right) and an unidentified official from the NRHS organizing committee on the rear platform during the Lachute water / photo stop. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-667

*Omer Lavallée (à droite) et un représentant non identifié du comité organisateur de la NRHS sur la plate-forme arrière pendant la halte d'approvisionnement en eau à Lachute. Cette halte fut également un arrêt-photo. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Toohey 51-667*

Three hundred people were on board as the train left Windsor Station promptly at 8:25 A.M. Accompanying the movement in both directions representing the railway Company was Mr. G D Gleeson, Travelling Passenger Agent, whose friendly and agreeable attitude toward our unusual excursion was much appreciated by the Committee and passengers alike. The trip to Ottawa was made by way of the north shore of the Ottawa River, and photo stops were made at Lachute, Calumet, Montebello and Buckingham Junction. Most passengers took advantage of these stops despite the inclement weather. Arrival in Ottawa Union Station was made at 12:45 P.M.

The passengers had the pleasure to be met at Ottawa Union by Mr. David N Gill, General Manager of the Ottawa Transportation Commission, through whose kindness an interesting tour of the Canadian capital city had been arranged. Seven trolley cars met the delegates – one example of each type of car on the OTC. From the oldest, No. 650, to the newest, No. 1000, each of the cars was a model of careful maintenance, typical of all other units of rolling stock operated by the Commission.



fédérales, le wagon-restaurant en bois 6400 et quatre voitures passagers en bois à plate-forme ouverte. L'enseigne à tambour du Midwest Chapter ajoutait une touche de distinction à la plate-forme arrière de la dernière voiture.

Trois cents personnes se trouvaient à bord du train qui a quitté la gare Windsor à 8 h 25. M. G. D. Gleeson, agent des voyageurs, qui représentait la compagnie de chemin de fer, a accompagné le groupe dans les deux directions et son attitude amicale et agréable à l'égard de notre excursion inhabituelle fut très appréciée par le comité et les passagers. Le voyage vers Ottawa s'est fait par la rive nord de la rivière des Outaouais, et des arrêts photo furent effectués à Lachute, Calumet, Montebello et Buckingham Junction. La plupart des passagers ont tiré profit de ces arrêts malgré le mauvais temps. L'arrivée à la gare Union d'Ottawa eut lieu à 12 h 45.

Les passagers ont eu le plaisir d'être accueillis à la gare Union d'Ottawa par M. David N. Gill, directeur général de l'Ottawa Transportation Commission, dont l'amabilité avait permis d'organiser une visite intéressante de la capitale canadienne. Sept tramways ont accueilli les délégués - chaque type de tramway de l'OTC était représenté. Du plus ancien, le 650, au plus récent, le 1000, chacun des véhicules était un modèle d'entretien soigné, typique de toutes les autres unités de matériel roulant exploitées par la Commission.



Lineup of Ottawa Transportation Commission streetcars to welcome the NRHS delegates for a tour of Ottawa. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-671

*File d'attente des tramways de l'Ottawa Transportation Commission pour accueillir les délégués de la NRHS lors d'une visite d'Ottawa. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Toohey 51-671*

Another rainy day in the slow-speed film era. The Britannia Line's electric substation was put to the test on Sunday, September 2, 1951 feeding 600 volts to the NRHS charters as well as the regular cars in service. Every type of car in regular service at the time was represented in the line-up. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie 203

*Une autre journée pluvieuse à l'époque des films à vitesse lente. La sous-station électrique de la ligne Britannia a été mise à l'épreuve le dimanche 2 septembre 1951, alimentant en 600 volts les tramways affrétés par la NRHS ainsi que ceux en service régulier. Tous les types de tramway en service régulier à l'époque étaient représentés dans cette file d'attente. Archives CRHA/ACHF Exporail, fonds Ritchie 203*



The tour of Ottawa included a half-hour visit to the Champagne barn of the OTC. At this point, the railway enthusiasts left for Ottawa West for an hour's visit to the Canadian Pacific roundhouse. The majority of the passengers remained with the cars, which after the visit, proceeded to Britannia along a four-mile private right of way suburban line. An interesting feature of the Ottawa streetcars is that routes are designated by illuminated letters mounted prominently on the car roof at the front. Through the timely efforts of William McKeown and Arnold Millar – fellow 'fans' from Ottawa – the first four cars carried, in that order, the letters 'N', 'R', 'H', and 'S'. Returning from Britannia the convoy went to the Civic Hospital Loop and thence by way of the Plaza to the eastern extremity of Ottawa's rail lines in beautiful Rockcliffe Park. The cars then returned to the Parliament Buildings where a conducted tour had been arranged.

Leaving Ottawa Union at 5:30 P.M., a fast run was made to Montreal by the 2222 and train, arriving in Windsor Station at 8:15 P.M. Throughout the trip, a Safety Committee functioned very efficiently, including Howard Weaver, Dick Wrigley, Clark Lord, Ron Ritchie and John Engle. Yeoman service was provided by the restaurant car crew made up of members of the Montreal HO Association, headed by Alan ("Tiny") Barnes, steward, while Messrs. Bethune, Scodras, Demers, Terry, Marchand and Calvin fulfilled the functions of chefs and waiters.

On Monday morning, the convention-goers were picked up in special trolley cars and conveyed to the McGill Street station of the Montreal & Southern Counties Railway where a six car train waited for the trip to Granby. Headed by baggage motor No. 504 and comprised of passenger motors of the 600 series and trailers of the 200 class, the

L'excursion dans la ville d'Ottawa comprenait une visite d'une demi-heure à la remise Champagne de l'OTC. De cet endroit, les amateurs de chemins de fer se sont dirigés vers Ottawa Ouest pour une visite d'une heure à la rotonde du Canadien Pacifique. La majorité des passagers sont restés dans les tramways qui, après la visite, se sont rendus à Britannia en empruntant la ligne de banlieue longue de plus de six kilomètres, en site propre. Une caractéristique intéressante des tramways d'Ottawa est qu'on désignait les itinéraires par des lettres lumineuses montées bien en vue sur le toit, à l'avant. Grâce à la diligence de William McKeown et d'Arnold Millar, deux autres « passionnés » d'Ottawa, les quatre premiers tramways portaient, dans cet ordre, les lettres « N », « R », « H » et « S ». En revenant de Britannia, le convoi s'est rendu à la boucle du Civic Hospital, puis, en passant par la Plaza, à l'extrémité est du réseau ferroviaire d'Ottawa, dans le magnifique parc Rockcliffe. Les tramways sont ensuite revenus aux édifices du Parlement où une visite guidée avait été prévue.

Après avoir quitté la gare Union d'Ottawa à 17 h 30, la 2222 et son train ont effectué un rapide retour à Montréal et sont arrivés à la gare Windsor à 20 h 15. Tout au long du voyage, un comité de sécurité a fonctionné très efficacement. Il comprenait Howard Weaver, Dick Wrigley, Clark Lord, Ron Ritchie et John Engle. L'équipe du wagon-restaurant, composée de membres de l'Association HO de Montréal, a assuré un service hors pair. Alan (« Tiny ») Barnes était le steward, tandis que MM. Bethune, Scodras, Demers, Terry, Marchand et Calvin remplissaient les fonctions de chefs et de serveurs.

Le lundi matin, les congressistes sont pris en charge par des tramways spéciaux et transportés à la gare

train pulled out promptly at 7:57 A.M. It is believed that this was the longest M&SC passenger train ever assembled.

Among the guests on board were Mr. O A Boivin, General Superintendent of the Canadian National Railways, and Messrs. Laberge and Leonard of the M&SC Railway. The route followed was by means of the Victoria Bridge across the St. Lawrence River and then on the suburban line through Greenfield Park. At M&SC Junction, a few miles from Montreal, the main line was joined. From this point on, standard railway rules and practices governed our progress toward Granby. Several photo stops were made enroute. Granby was reached about 11 A.M. where a civic reception awaited the NRHS group, headed by the Mayor, His Honour P. Horace Boivin. Our President, Mr. Hooper, was made a citizen of Granby and was presented with the key to the city in a short ceremony.



de la rue McGill du Montreal & Southern Counties Railway (M&SC) où un train de six unités les attend pour le voyage vers Granby. Le train est parti à 7 h 57; à sa tête, la motrice-marchandise 504 et à sa suite, des motrices-passagers de la série 600 et des remorques de la classe 200. On croit qu'il s'agit du plus long train de passagers du M&SC jamais assemblé.

Parmi les invités à bord se trouvaient M. O. A. Boivin, surintendant général des Chemins de fer nationaux du Canada, et MM. Laberge et Leonard du chemin de fer M&SC. Le voyage s'est fait en empruntant le pont Victoria qui traverse le fleuve Saint-Laurent, puis la ligne de banlieue qui traverse Greenfield Park. À la jonction M&SC, à quelques kilomètres de Montréal, la ligne principale est rejointe. À partir de ce point, les règles et pratiques ferroviaires standard ont régi notre progression vers Granby. Plusieurs arrêts photo furent effectués en cours de route. Granby fut atteint vers 11 heures; une réception civique présidée par le maire, M. P. Horace Boivin attendait le groupe NRHS à son arrivée. Notre président, M. Hooper, fut nommé citoyen de Granby et reçut la clé de la ville lors d'une courte cérémonie.



*Des tramways classiques à deux employés ont été utilisés pour transporter les délégués de leur hôtel à la gare du Montreal & Southern Counties Railway sur la rue McGill. Trois tramways ont fait marche arrière sur la voie nord de la rue McGill, rarement utilisée, pour faire descendre les passagers de l'excursion de la NRHS. Tôt le matin, un train interurbain de la M&SC guidé par la motrice-marchandise 502 est arrivé de Granby, à quelque 75,6 km de distance. Il a laissé ses passagers et aborde la courbe menant à la rue de la Commune d'où il reculera pour se mettre en position d'attente sur une voie de départ pour le voyage de l'après-midi. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Toohey 51-698*

Conventional two-man streetcars were used to transport delegates from their hotel to the Montreal & Southern Counties Railway station on McGill Street. Three streetcars have backed down the seldom used McGill Street stub-end northbound track to unload passengers for the NRHS excursion. An early morning M&SC interurban train led by express-motor 502 has arrived from Granby some 47.5 miles distant. It has unloaded its passengers and is rounding the curve leading to Common Street where it will back into position to lay-over for the afternoon return trip. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-698

View from the rear of the M&SC special train showing the delegates at a photo stop. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Ritchie 204

*Vue de l'arrière du train spécial M&SC montrant les délégués lors d'un arrêt photo. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Ritchie 204*



The rain is still falling as the NRHS M&SC excursion is 'in the hole' at Saint Césaire to clear for the inbound mid-morning 620 series train from Granby. Thomas Grumley collection

*La pluie continue de tomber alors que l'excursion M&SC de la NRHS est dans le tiroir à Saint-Césaire pour laisser passer le train composé de motrices de la série 620 en provenance de Granby, en milieu de matinée. Thomas Grumley collection*

The six-car special M&SC train at a photo stop at St. Césaire, Quebec. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-682

*Le train spécial M&SC de six voitures lors d'un arrêt photo à Saint-Césaire, Québec. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Toohey 51-682*





End of the line. The special M&SC excursion train on the Granby Loop, CNR's regular train to Waterloo, Quebec is picking up speed southbound after its station stop at the joint CNR - M&SC Granby Station. The M&SC electrification ended at Granby. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-700

*Fin de la ligne. Le train d'excursion spécial du M&SC attend sur la boucle de virage de Granby tandis que le train régulier du CN à destination de Waterloo, au Québec, prend de la vitesse en direction sud après son arrêt à la gare partagée entre le CN et le M&SC à Granby. La ligne électrifiée du M&SC se terminait à cet endroit. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Toohey 51-700*

The train left Granby shortly after noon and a quick run was made to St. Lambert, across the river from Montreal. This is the headquarters of the M&SC and a forty minute visit to the shops had been scheduled. The lateness of the hour prevented some of the members from remaining and they were taken in the regular car to Montreal, in order to catch afternoon trains.

Le train a quitté Granby peu après midi et s'est rendu rapidement à Saint-Lambert, de l'autre côté du fleuve, en face de Montréal. Là se trouvait le siège d'exploitation du M&SC et une visite d'une quarantaine de minutes des ateliers avait été prévue. L'heure tardive a empêché certains membres de rester et ils empruntèrent un tramway régulier pour se rendre à Montréal, afin de prendre les trains de l'après-midi.

Photo of part of the delegates visiting the Long Point Roundhouse of Canadian National Railways on September 3, 1951. Locomotive Number 40 (Portland 1872) a 4-4-0 type which was built for the Grand Trunk Railway as 382. This locomotive became part of CN's Museum Train in 1967 and is in the Canada Science and Technology Museum collection today. The only people we recognize are: Anthony Clegg, centre in the dark suit; next on the right Kenneth F Chivers; next on the right Ernest Modler. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Toohey 51-700

*Photo d'une partie des délégués visitant la rotonde de Longue-Pointe du Canadien National le 3 septembre 1951. La locomotive 40 (Portland, 1872) est un type de 4-4-0 qui fut construit pour le Grand Trunk Railway; elle portait le numéro 382. Cette locomotive a fait partie du train-musée du CN en 1967 et fait aujourd'hui partie de la collection du Musée des sciences et de la technologie du Canada. Les seules personnes que nous reconnaissons sont : Anthony Clegg, au centre vêtu d'un costume sombre ; à côté, à droite, Kenneth F. Chivers; à côté, à droite encore, Ernest Modler. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Toohey 51-700*

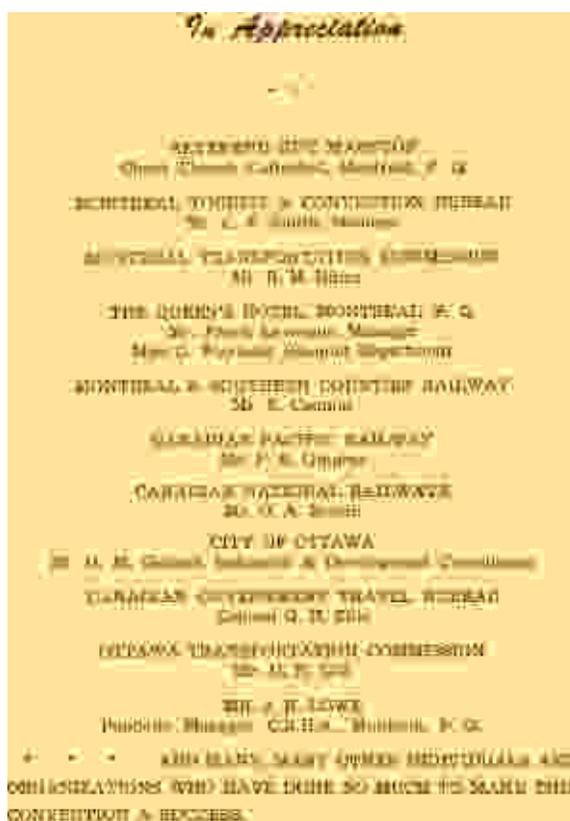


Upon the arrival of the special in Montreal at about 4:40 P.M. EST, several special streetcars were waiting to convey the delegates to the Hotel. One of the cars was taken on an extra-curricular post-Convention trip to Lachine and Verdun and about 50 participated. A special autobus took about a dozen enthusiasts to the Longue Pointe roundhouse, where they were shown the Canadian National Railways' historic engine ex-Grand Trunk No. 40, a 4-4-0 built in 1872 by the Portland Works.

The return of the special train from Granby marked the official close of the Convention. In spite of this many delegates remained to spend additional time in Montreal and vicinity.

À l'arrivée du train spécial à Montréal, vers 16 h 40 HNE, des tramways spéciaux attendaient les délégués pour les reconduire à l'hôtel. L'un des tramways fut utilisé pour une excursion hors programme à Lachine et Verdun, à laquelle environ 50 personnes participèrent. Un autobus spécial a emmené une douzaine d'enthousiastes à la rotonde de Longue Pointe, où leur fut montrée la locomotive historique du Canadien National, l'ex-Grand Trunk 40, une 4-4-0 construite en 1872 par la Portland Works.

Le retour du train spécial de Granby marque la clôture officielle du congrès. Malgré cela, de nombreux délégués sont restés pour passer plus de temps à Montréal et dans les environs.



Daniel Laurendeau collection | Collection Daniel Laurendeau

Judging from the letters afterward received by the Convention Committee, expressing approval of the activities for which all had worked so hard to realize, practically all of the participants were more than pleased with the first Canadian NRHS Convention. The Midwest Chapter and its membership are very grateful to all who made the effort to attend this Convention which we believe transcended its primary purpose as an annual get-together. In effect, we have had a demonstration of that international goodwill peculiar to the United States and Canada, which ignores political and military considerations to foster a common culture of peace.

À en juger par les lettres reçues par la suite par le Comité du congrès, exprimant leur appréciation des activités pour lesquelles tous avaient travaillé si fort; pratiquement tous les participants ont été plus que satisfaits du premier congrès de la NRHS au Canada. La branche du Midwest et ses membres sont très reconnaissants envers tous ceux qui ont fait l'effort d'assister à ce congrès qui, selon nous, a transcendé son objectif premier de rassemblement annuel. En effet, nous avons eu une démonstration de cette bonne volonté internationale propre aux États-Unis et au Canada, qui ignore les considérations politiques et militaires pour favoriser une culture commune de la paix.

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

November - December / Novembre - Décembre

Trains on Bridges / Des trains sur des ponts

French Version / Version française : Gilles Lazure

### Introduction

Linking the disparate sections of the vast Dominion of Canada with steel rails required a healthy respect for the geography of this great lone land. No country in the world came to know about railway bridges more than the visionaries who surveyed, then built Canada's railways, bridging the gaps, when necessary, with all manner of materials. At first, readily available wood was used later supplemented by stone, reinforced concrete then iron and steel.

Initially, the timber trestle was the quickest and most expedient manner for a railway to bridge a gap. Later, massive earthen fills would cover over the magnificent wooden trestles, some of which still exist, mostly in western Canada.

Late in the nineteenth century, there grew a burgeoning bridge building industry when iron and then steel became the materials of choice for railway bridge construction. Companies like Dominion Bridge and the Canada Bridge Company, to name but two, constructed many miles of railway bridge components sent by rail in 'kit form' to the required location then assembled on the spot.

### Introduction

La liaison de parties disparates du vaste dominion du Canada avec des rails d'acier a demandé un sain respect de la géographie de cette grande étendue isolée. Aucun pays au monde n'est venu à connaître autant sur les ponts pour chemins de fer grâce aux visionnaires qui ont arpenté, puis construit, les ponts ferroviaires du Canada comblant les vides lorsque nécessaire avec toute sorte de matériaux. Au départ, le bois, facilement disponible, fut utilisé puis il fut remplacé par le roc, le ciment renforcé et enfin par le fer et l'acier.

Au début, le pont sur chevalets constitua la manière la plus rapide et pratique pour un chemin de fer de franchir un espace vide. Plus tard, les magnifiques ponts sur chevalets en bois furent enfouis dans des remplissages massifs de terre, mais plusieurs existent encore, surtout dans l'Ouest canadien.

En fin du 19e siècle, une industrie naissante de construction de ponts s'est développée lorsque le fer et l'acier devinrent les matériaux de choix pour construire des ponts ferroviaires. Des entreprises telles que la Dominion Bridge et la Canadian Bridge Company, pour n'en nommer que deux, fabriquèrent des kilomètres de composantes de ponts qui furent expédiées sous forme de kits aux endroits désignés puis assemblés sur place.



Photo of Dominion Bridge's Lachine Works near Montreal on June 15, 1915. Library and Archives Canada

Photo prise le 15 juin 1915 des ateliers de la Dominion Engineering à Lachine, près de Montréal. Librairie et Archives Canada

### This Photo Gallery is dedicated to the subject of Trains on Bridges.

Canada's railways have many incredible bridge structures that cross rivers, coulees, canyons and chasms. Many of these bridges are familiar to railway people be they railfans or railroaders. The Stoney Creek viaduct on the CPR Mountain Subdivision in British Columbia; the impressive cantilevered wonder that is the CN Quebec bridge; the Cottonwood and Alexandria bridges built by the former Pacific Great Eastern Railway; and the Canadian National's Cap Rouge trestle near Quebec City built by predecessor National Transcontinental Railway (NTR) are landmark examples of Canada's railway bridges. Many other lesser-known bridges are included in the photo gallery.

Come along bridging many a gap as the steel rails of Canada co-exist with the fantastic geography that is the great lone land. We'll meet you on the other side!

#### A Cisco Bridge Quartet

Fifty-five years ago, a young Smaill was assigned the duties of flagman protecting the east end working limits of CPR Regional Steel Gang No. 1 replacing rail on the Thompson Subdivision near Cisco, British Columbia. At this point, the CPR crosses from the south to the north side of the Fraser River to take advantage of the more stable rock terrain more conducive to constructing a railway right of way. The bridges used by the CPR at Cisco have a varied history.

Initially, the Fraser River was bridged by a cantilevered bridge structure built by the San Francisco Bridge Company in Great Britain in 1883. This marvellous 1886 image from the CPR's early years shows the first Cisco bridge installed in 1884. The side door caboose, the twelve flat cars used in ballast service and the vintage work train engine in the distance are intriguing. CPR Photo / Smaill Collection

*Le fleuve Fraser fut d'abord franchi par un pont de structure cantilever construit, en 1883, par la San Francisco Bridge Company en Grande-Bretagne. Cette magnifique photo de 1886 des premières années du CPR montre ce premier pont installé en 1884. Le fourgon de queue à porte latérale, les douze wagons utilisés en service de ballast et la vieille locomotive que l'on voit au loin suscitent la curiosité. Photo CPR, collection de Smaill*

### Cette galerie de photos est dédiée au sujet de trains sur des ponts.

Les chemins de fer canadiens comportent beaucoup de ces structures incroyables qui traversent des rivières, des ravins, des canyons et des précipices. Plusieurs de ces ponts sont bien connus des passionnés de chemin de fer comme du grand public. Le viaduc de Stoney Creek sur la subdivision Mountain du CP en Colombie-Britannique, la spectaculaire merveille qu'est le pont cantilever du CN à Québec, les ponts de Cottonwood et d'Alexandria construits, en C.-B., par le Pacific Great Eastern Railway (disparu depuis) et le viaduc sur chevalets du CN, à Cap-Rouge, Québec, construit par son prédécesseur le National Transcontinental Railway (NTR) près de la ville de Québec en sont des exemples marquants. Plusieurs autres ponts moins connus sont inclus dans cette galerie.

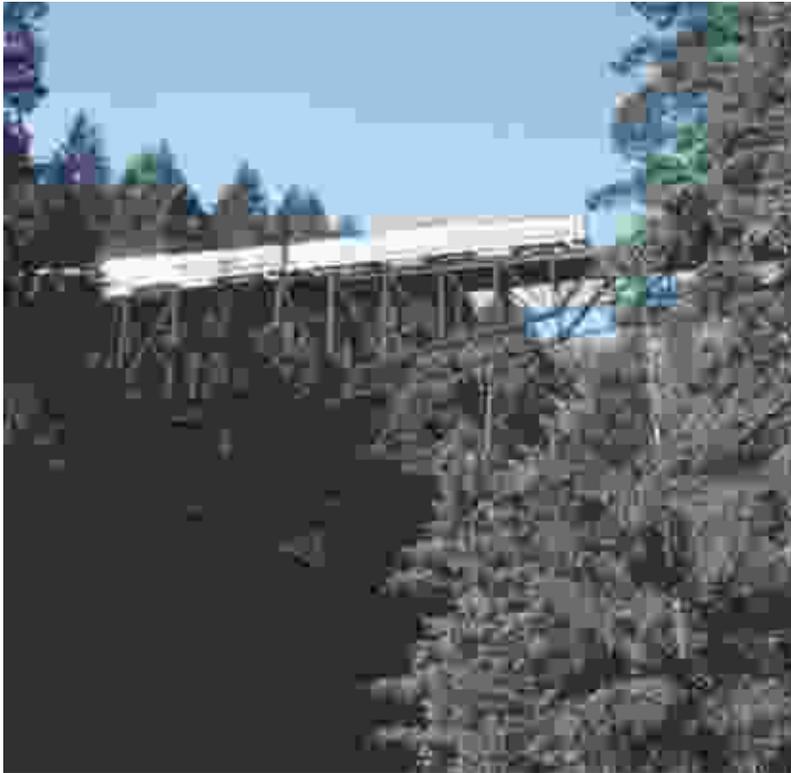
Suivez-nous pour sauter bien des vides alors que les rails canadiens d'acier coexistent avec la géographie fantastique de cette immense et unique étendue de terre. Nous allons vous rencontrer de l'autre côté!

#### Quatre photos des ponts de Cisco

Il y a cinquante-cinq ans, on affecta à un jeune Smaill les tâches de signaleur à drapeau protégeant l'extrémité est d'une zone de travaux de l'équipe d'entretien régionale numéro 1 du CPR remplaçant des rails sur la subdivision Thompson, près de Cisco, Colombie-Britannique. À cet endroit, la voie du CPR traverse de la rive sud du fleuve Fraser à sa rive nord afin de tirer parti de formations rocheuses plus stables et convenant mieux à la construction de l'emprise d'un chemin de fer. Les ponts utilisés par le CPR à Cisco ont une histoire disparate.



Cantilever Bridge  
at Cisco



Later, the first bridge structure was dismantled and re-erected on CPR's Esquimalt and Nanaimo Railway on Vancouver Island bridging the Niagara Canyon north of Victoria in the Malahat mountain region. On July 18, 1983, one hundred years after it was built as the first Cisco Bridge, twin RDC-1's of Via Rail Canada train No. 1 bound for Courtenay, BC roll over its spans. Philip Mason.

*Plus tard, la structure de ce premier pont fut démantelée et ré-érigée sur le chemin de fer Esquimalt & Nanaimo filiale du CPR au-dessus du Niagara Canyon, au nord de Victoria sur l'île de Vancouver et dans la région de la montagne Malahat. Le 18 juillet 1983, cent ans après qu'il eut servi de premier pont à Cisco, il est traversé par le train numéro 1 de VIA Rail Canada composé d'une paire de RDC-1 en route vers Courtenay, C.-B. Philip Mason*

In June 1980, retired CPR locomotive engineer Phil Mason found VIA Rail No 2, the eastbound Canadian, crossing the second Cisco bridge. Back in 1967, a young Smaill took his flagging position protecting the eastern working limits of Regional Steel Gang No. 1 just about where the nose of No 2's F unit is in the photograph. Philip Mason

*En juin 1980, Phil Mason, un mécanicien de locomotive retraité du CPR, a aperçu le train numéro 2 de VIA Rail, The Canadian, en cours de traversée du deuxième pont de Cisco en direction est. Auparavant, en 1967, un jeune Smaill avait pris position, avec son drapeau de signaleur de protection de la zone de travail de l'équipe d'entretien régionale numéro 1 du CPR, tout juste à l'endroit où se trouve l'avant de l'unité F du convoi no 2 sur la photo. Philip Mason*



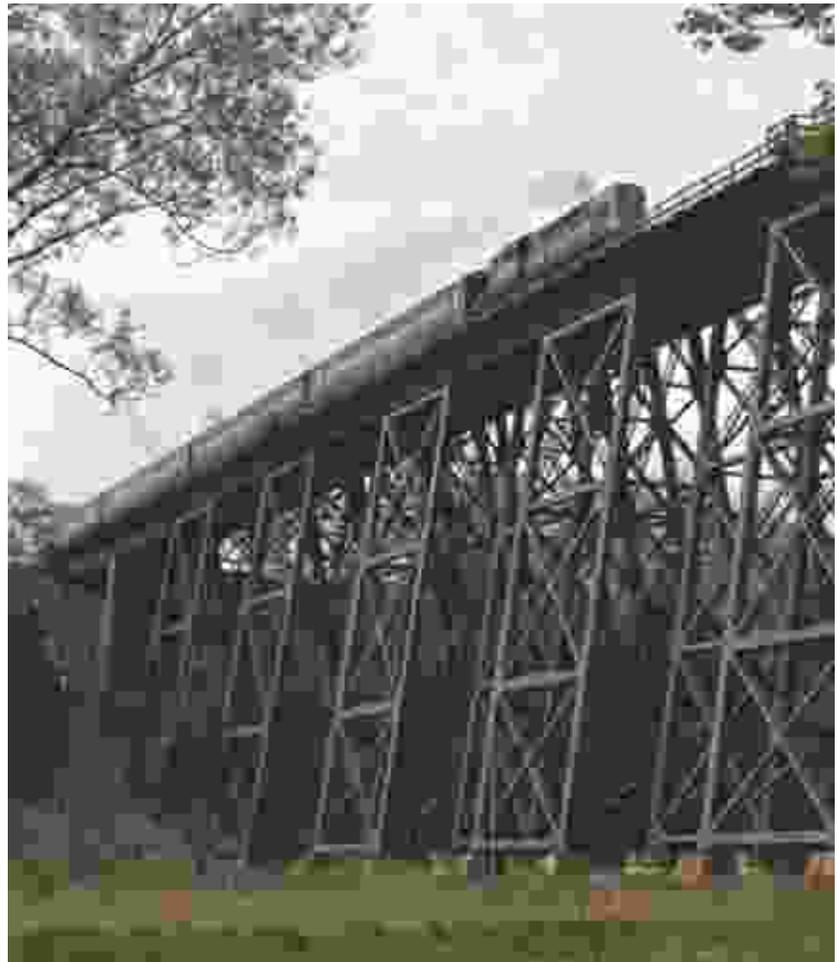


The final image in this quartet of CPR trains on the Cisco bridges is taken from the north side of the Fraser River. Coal train No. 804 is about to enter the centre span of the second Cisco bridge in June 1980. Philip Mason

*La dernière de ce groupe de quatre photos de trains du CPR sur les ponts de Cisco est prise de la rive nord du fleuve Fraser. Un train de charbon est sur le point d'entrer sur la portée du centre du deuxième pont de Cisco en juin 1980. Philip Mason*

The CPR's entry to Toronto required some impressive bridges still in service on the North Toronto Subdivision today. On May 16, 1965, CPR train No. 386 left Toronto Union Station at 0940 and is crossing the Don Valley in the charge of RS-108473. James A. Brown

*L'entrée du CPR dans la ville de Toronto nécessite quelques ponts impressionnants encore en usage de nos jours sur la subdivision North Toronto. Le 16 mai 1965, le train numéro 386 a quitté la gare Union à 9 h 40 et traverse la vallée de la Don à la suite de la RS-108473. James A. Brown*





Back in 1973, Ken Goslett was on assignment for the Canadian government's National Historic Sites Service with a dream job for a railfan photographer, taking photos of Quebec's remaining railway stations. The spectacular CN Cap Rouge trestle near Quebec City is a great example of how the National Transcontinental Railway was built in the early 20th century with almost no grades. When NTR rails came to a valley, they went straight across like the lone CN RS-18 is doing in the spring of 1973. Ken Goslett

*En 1973, Ken Goslett avait été affecté par le Service canadien des lieux historiques nationaux à photographier les gares ferroviaires encore en existence au Québec, une tâche rêvée pour un photographe passionné des trains. Le pont sur chevalets de Cap Rouge, près de la ville de Québec, est un excellent exemple de comment le National Transcontinental Railway fut construit sans presque aucune pente au début du 20e siècle. Lorsque le NTR rencontrait une vallée, il passait tout droit au-dessus comme le fait ici à elle seule une RS-18 du CN au printemps de 1973. Ken Goslett*

A most impressive crossing of the St. Lawrence River near Montreal is the double track CPR bridge between LaSalle and Seaway Tower. On July 31, 2020, a Montreal bound manifest freight crosses the second bridge to span the St. Lawrence at this location. The original bridge, a single-track structure, was relocated to the CPR Outlook Subdivision in Saskatchewan where it remains in place to this day. Ken Goslett

*Une traversée des plus impressionnantes du fleuve Saint-Laurent, près de Montréal, est ce pont à voie double du CPR entre LaSalle et la tour de la Voie maritime. Le 31 juillet 2021, un convoi de marchandises à l'indicateur roule, en direction de Montréal, sur le deuxième pont à être érigé à cet endroit. Le pont originel, une structure pour une seule voie, fut relocalisé sur la subdivision Outlook du CPR en Saskatchewan où il est encore en place de nos jours. Ken Goslett*





More Goslett, another bridge. Fall colours are resplendent as a Via Rail Canada Quebec-Montreal passenger train crosses Quebec's Richelieu River on the second Beloeil bridge. Mount St. Hilaire looms in the background on October 21, 2019. Ken Goslett

*Un autre pont, une autre de Goslett. Le 21 octobre 2019, les couleurs de l'automne sont resplendissantes alors qu'un train pour voyageurs entre Montréal et Québec de VIA Rail traverse la rivière Richelieu sur le deuxième pont de Beloeil. Le mont Saint-Hilaire se blottit à l'arrière-plan. Ken Goslett*

The through truss bridge found an early acceptance on Canada's railways. At mile 124.8 of the CN Drumheller Subdivision, track geometry car 1501 crosses the Western Irrigation District main canal at Chestermere, Alberta on April 19, 2010. Car 1501 was originally CN RDC-1 D108. Cor van Steenis

*Le pont de fermes en couloir fut adopté tôt sur les chemins de fer canadiens. À la borne milliaire (B.M.) 124.8 de la subdivision Drumheller du CN, son unité de vérification de la géométrie des voies 1501 traverse le principal canal du Western Irrigation District à Chestermere, Alberta, le 19 avril 2010. La 1501 avait été à l'origine l'autorail RDC-1 D108 de la compagnie. Cor van Steenis*





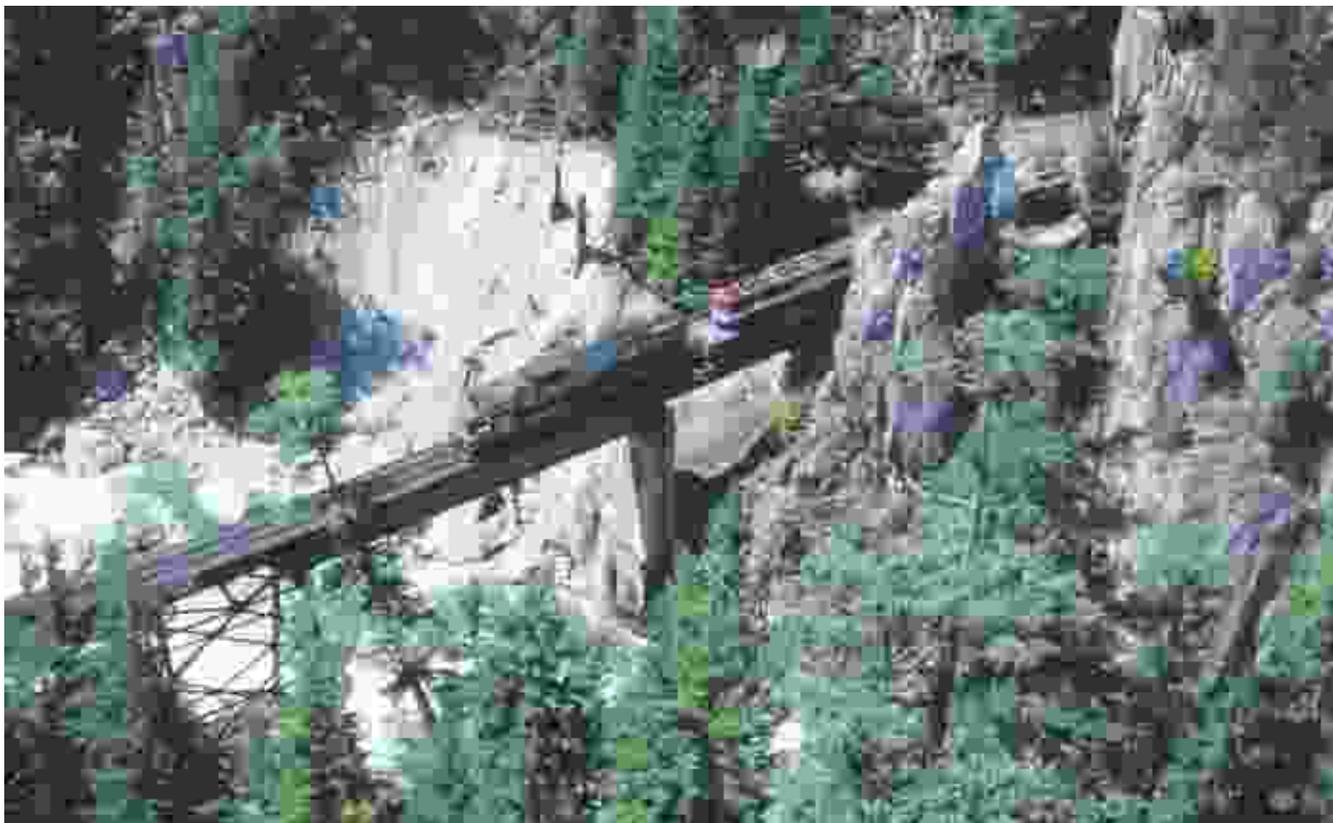
The CN Clover Bar Bridge crosses the North Saskatchewan River at mile 260 of the Wainwright Subdivision. The 1155 ft long, 138 ft high bridge was built in 1907-1908 by the Grand Trunk Pacific Railway. On April 4, 2015, CN train Q112 is eastbound for Toronto at this favorite photo location for Edmonton railfans. Corvan Steenis

*Le pont Clover Bar du CN enjambe le fleuve North Saskatchewan à la B.M. 260 de la subdivision Wainwright. Ce pont de 352 m de long et de 42 m de hauteur a été construit en 1907-1908 par le Grand Trunk Pacific Railway. Le 4 avril 2015, le train Q112 du CN est en direction est vers Toronto en cet endroit fort prisé par les passionnés de chemin de fer d'Edmonton. Corvan Steenis*

In August 2010, the CPR celebrated 125 years of railroading since the driving of the last spike at Craigellachie, British Columbia on November 7, 1885. Restored H1b 4-6-4 2816 powered the anniversary special train on August 16, 2010, seen here running eastbound on the Ottertail River bridge at mile 6.3 of the CPR Mountain Subdivision. Corvan Steenis

*En août 2010, le CPR a célébré ses 125 années d'existence depuis le 7 novembre 1885, le jour de la pose du dernier crampon à Craigellachie, C.-B. La 2816, une Pacific H1b restaurée de la compagnie, a tracté un train spécial d'anniversaire vu ici, le 16 août, roulant sur le pont de la rivière Ottertail en direction est, à la B.M. 6.3 de la subdivision Mountain du CPR. Corvan Steenis*





During his time in British Columbia, Phil Mason made numerous trips to the British Columbia Railway (BCR). At the Cheakamus Canyon, near mile 50 of the BCR Squamish Subdivision, C-630M 703 crosses the side hill bridge at the south end of the canyon with a northbound freight in the 1980s. Philip Mason.

*Au cours de son séjour en Colombie-Britannique, Phil Mason a fait plusieurs visites au British Columbia Railway. À Cheakamus Canyon, près de la B.M. 50 de la subdivision Squamish du BCR, le diesel C-630M 703 franchit le pont en flanc de colline à l'extrémité sud du canyon avec un convoi de marchandises en direction nord au cours des années 1980. Philip Mason*

Looking up at Cheakamus Canyon bridge from creek level, a northbound local freight led by RS-18 621, in BCR's attractive lightning stripe two tone green paint scheme, enters the main span of the famous bridge. Philip Mason

*Regardant du niveau du ruisseau vers le pont de Cheakamus Canyon, le RS-18 621 à l'attrayante livrée vert deux ton du BCR, entre sur la travée principale de ce fameux pont avec un train de marchandises local en direction nord. Philip Mason*





Deep Creek trestle and the Cottonwood Canyon bridges are two incredible bridge structures that were targets of railfan photographers before this section of the BCR was railbanked. On April 15, 1984, an MLW-Alco lashup still decorated in the two-tone green paint scheme steps gingerly across the Deep Creek trestle with woodchips from the sawmill at Williams Lake. Philip Mason

*Le pont sur chevalets de Deep Creek et le pont de Cottonwood Canyon sont deux formidables structures auxquelles les passionnés de chemin de fer portèrent leur attention avant que cette section du BCR ne fasse l'objet d'une entente de sentier de randonnée. Le 15 avril 1984, un attelage ALCo-MLW, encore à la livrée vert deux ton du BCR, s'engage prudemment sur le pont de Deep Creek avec un convoi de copeaux de bois en provenance de la scierie de Williams Lake. Philip Mason*

Cuisson Creek on the BCR Prince George Subdivision was the site of a massive timber trestle. On July 24, 1983, BCR train No 1, The Caribou Dayliner from North Vancouver to Prince George treads lightly over the Alexandria bridge observing the 10 Mph speed restriction. Philip Mason

*Cuisson Creek, sur la subdivision Prince George du BCR, fut le site d'un énorme pont sur chevalets en bois. Le 24 juillet 1983, le train numéro 1 du BCR, le Caribou Dayliner, roule lentement sur le pont Alexandria en respectant la limite de vitesse de 16 km/h. Philip Mason*



The Canadian Forest Products (CFP) logging railway in Vancouver Island's Nimpkish Valley hauled logs from a variety of locations between Englewood and Beaver Cove, British Columbia. A latecomer as a logging road, the CFP line opened in 1944. It closed for good in 2017 after a fatal runaway, with trains being replaced by logging trucks.

Sur l'île de Vancouver, dans la vallée de la rivière Nimpkish, le chemin de fer de forêt de la Canadian Forest Products (CFP) transporte des billes de bois de différents endroits entre Englewood et Beaver Cove, C.-B. Arrivée sur le tard comme transporteur de bois, la CFP inaugura sa ligne en 1944. Son opération fut arrêtée pour de bon en 2017 suite à une perte de contrôle mortelle, les trains de transport étant remplacés par des camions.

The CFP was dieselized with GMD SW1200RS's, built with dynamic brakes. CFP 301 is crossing the Twin Creek curved trestle on July 20, 1983 with northbound logs. The log loading crane is seen in the background. Most CFP trestles were constructed of untreated timber. Philip Mason

*Le chemin de fer de la CFP fut diésélisé avec des SW1200RS de la GMD équipés de freinage dynamique. Son 301 est à traverser le pont sur chevalets en courbe de Twin Creek avec des billes de bois transportées vers le nord. La grue de chargement des billes peut être aperçue à l'arrière-plan. La plupart des ponts sur chevalets de la compagnie étaient construits de bois non traité. Philip Mason*



Look up! From creek level, a CFP log train crosses the Noonan's creek trestle on July 20, 1983. Famous railway video producer Sean Ropchan produced a wonderful video entitled *The Last Logging Road* some years ago featuring Canadian Forest Product's railway. P. Mason

*Regardez en haut! Vu du niveau du ruisseau Noonan, un train de bois de la CFP roule sur le pont sur chevalets au-dessus de celui-ci, le 20 juillet 1983. Il y a quelques années, le réputé cinématographe Sean Ropchan a produit une merveilleuse vidéo ayant pour titre *The Last Logging Road* et mettant en vedette le chemin de fer de la CFP. Philip Mason*



The famous CPR Lethbridge viaduct is well known to railway photographers everywhere. However, Alberta's CPR Crowsnest Subdivision between Lethbridge and Crowsnest has other impressive trestle which deserve attention.

Le fameux viaduc de Lethbridge du CPR est bien connu parmi tous les photographes ferroviaires. La subdivision Crowsnest du CPR, entre Lethbridge et Crowsnest en Alberta, a cependant d'autres ponts sur chevalets remarquables qui méritent de l'attention.



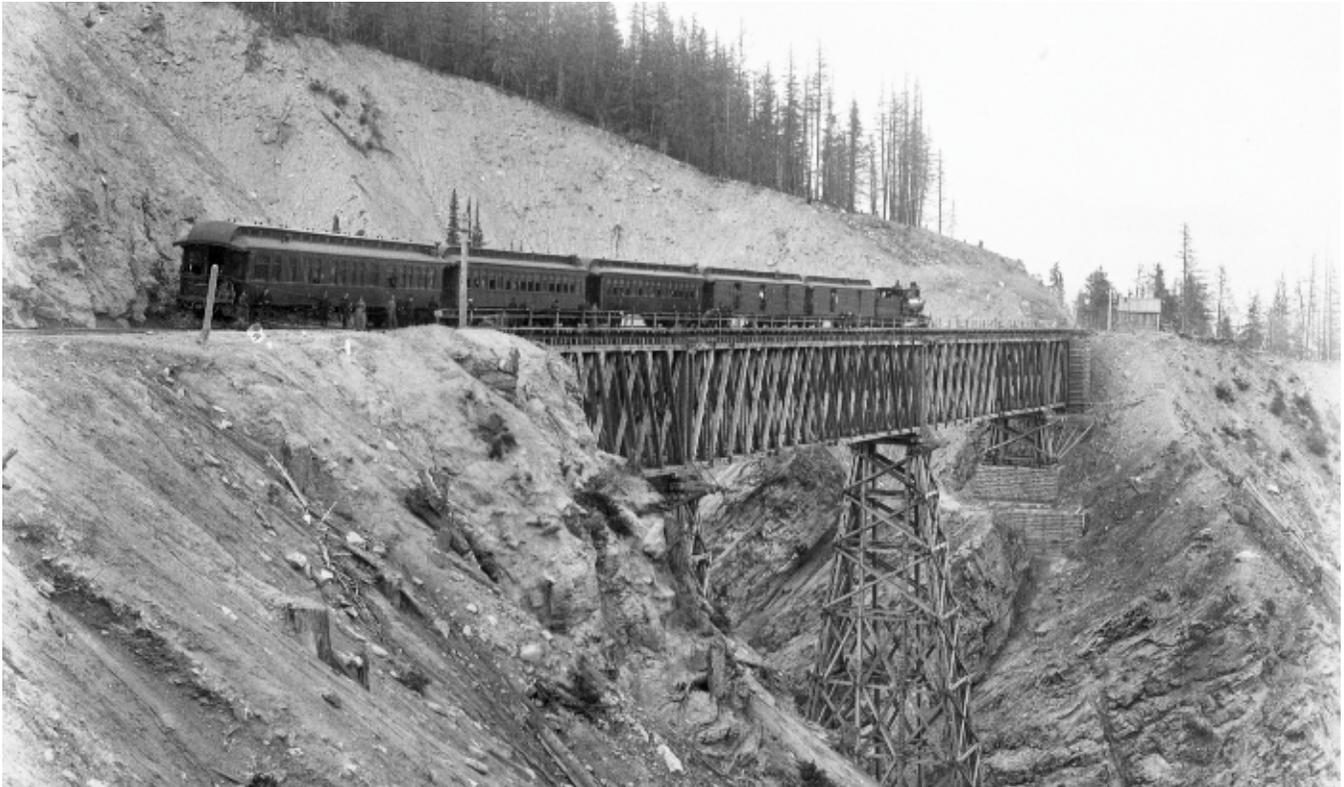
On June 12, 2009 CP 5691 East led a thirty-three-car train across the famous Lethbridge viaduct. Constructed in 1909, the Lethbridge viaduct is over a mile long and rises 307 feet above the valley floor. Cor van Steenis

*Le 12 juin 2009, les locomotives du train CP 5691 Est tractent un convoi de trente-trois wagons à travers le réputé viaduc de Lethbridge. Construit en 1909, le viaduc a plus de 1,6 km de longueur et s'élève à 93,6 m au-dessus du bas de la vallée. Cor van Steenis*

On August 11, 2011, along the Aldersyde Subdivision, CP 4107 and 3084 cross the 1200 ft long Little Bow River bridge at Carmangay, Alberta. This bridge dates from 1928 when it replaced a wooden trestle dating from 1911. Cor van Steenis

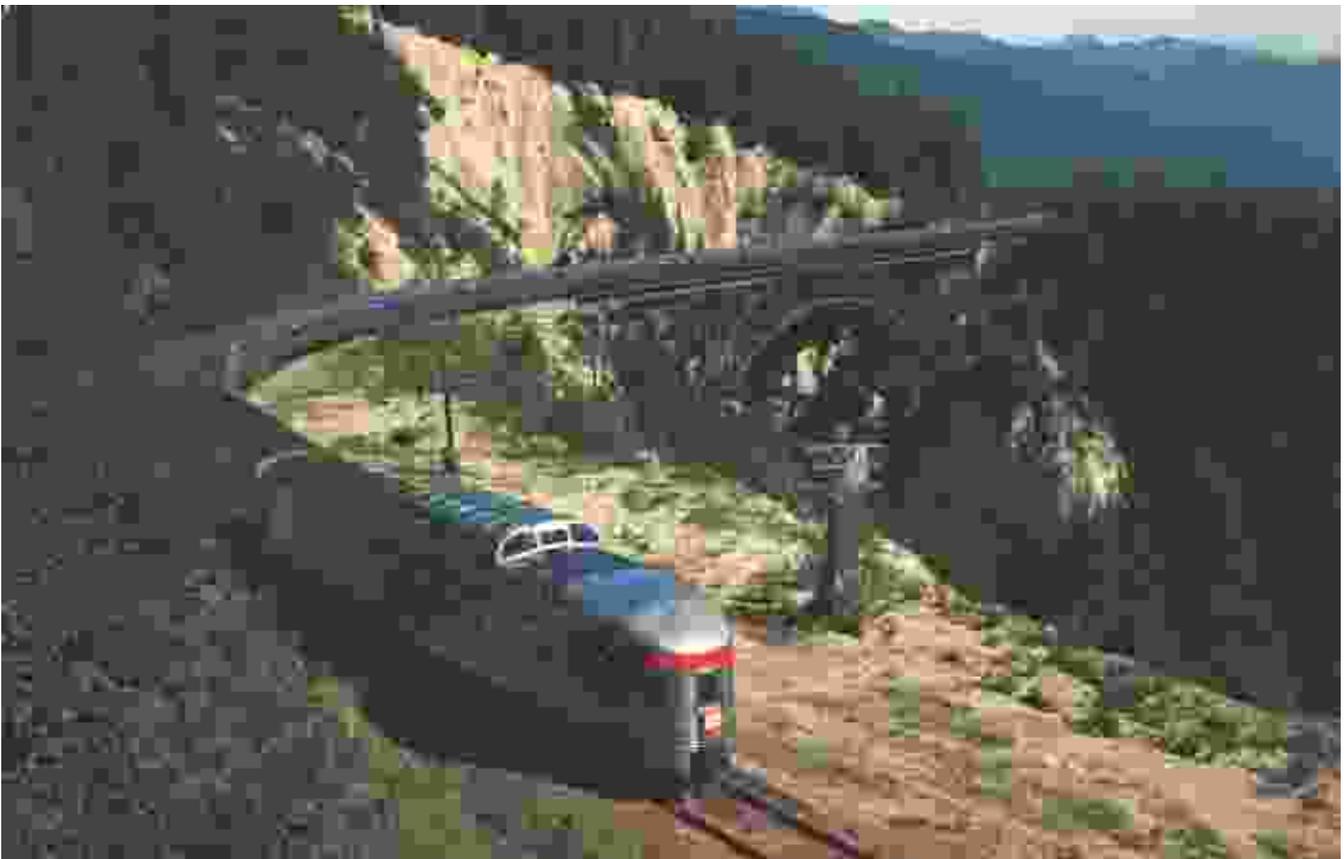
*Le 11 août 2011, sur la subdivision Aldersyde, les 4107 et 3084 du CP traversent le pont de 365,8 m de longueur au-dessus de la rivière Little Bow, à Carmangay, Alberta. Ce pont date de 1928 alors qu'il a remplacé un pont sur chevalets en bois remontant à 1911. Cor van Steenis*





Canadian Pacific's Atlantic Express was photographed on the original wooden Stoney Creek bridge circa 1888. It was replaced by the famous truss arch steel bridge in 1893. The bridge is 336 ft long and rises 270 ft above the creek. Located at mile 77.7 of the Mountain Subdivision, its successor is perhaps the most famous CPR bridge in British Columbia. CRHA / ACHF Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Railway Company P170A1928 and A1715

*L'Atlantic Express du Canadien Pacifique fut photographié sur le pont originel en bois à Stoney Creek autour de 1888. Il fut remplacé par la fameuse arche en acier en 1893. Le pont a 102,4 m de long et s'élève à 82,3 m au-dessus du petit cours d'eau. Situé à la B.M.77.7 de la subdivision Mountain, son successeur est peut-être le pont le mieux connu du CPR en Colombie-Britannique. Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Canadian Pacific Railway Company P170A1928 et A1715*



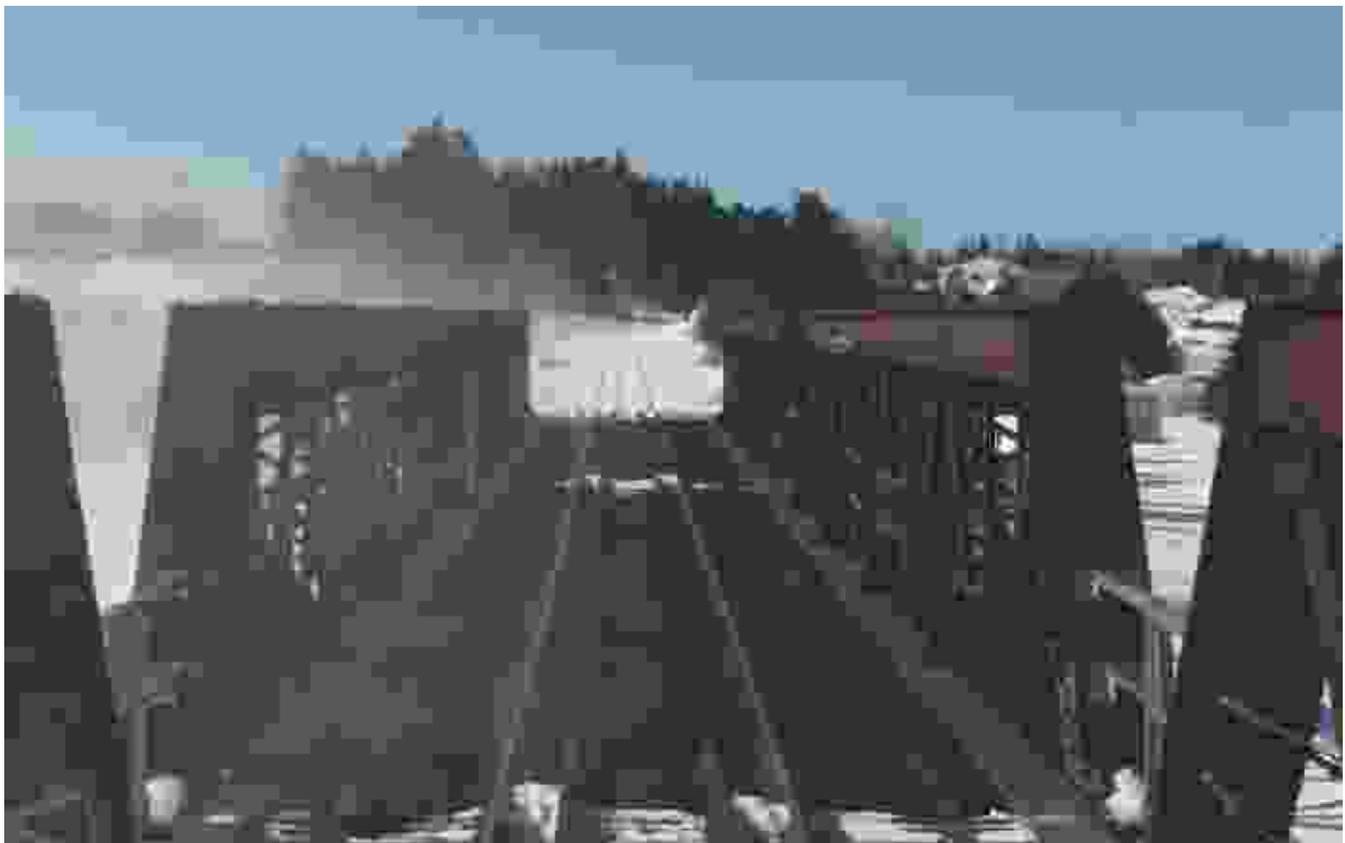


On August 11, 2011, the CPR's famous Royal Canadian Pacific tour train crosses the 1890 ft long 1909 built Oldman River bridge at mile 19 of the Crowsnest Subdivision between Monarch and Pearce, Alberta. Cor van Steenis

*Le 11 août 2011, le renommé train d'excursion Royal Canadian Pacific du CP traverse le pont de 576 m de long construit en 1909 au-dessus de la rivière Oldman; ce pont est à la B.M.19 de la subdivision Crowsnest entre Monarch et Pearce, Alberta. Cor van Steenis*

This photo was taken on February 28, 2019 from the rear window in the lounge of Tremblant Park as VIA's eastbound Ocean crossed Jacquet River in northern New Brunswick. The pony truss design is used in several places on the ICR lines in New Brunswick, with other examples at Barnaby River and the Hammond River crossings. Others can be seen near Millstream and Causapsal in the Matapédia Valley. Geoff Doane

*Cette photo fut prise le 28 février 2019 de la fenêtre arrière de la section salon de la voiture Tremblant Park alors que l'Océan en direction est franchissait la rivière Jacquet dans le nord du Nouveau-Brunswick. Les ponts à structure en demi-fermes sans membrures supérieures sont utilisés en de nombreux endroits sur les voies de l'ICR au N.-B.; d'autres exemples sont ceux des rivières Barnaby et Hammond. D'autres encore peuvent être vus près de Millstream et de Causapsal dans la vallée de la Matapédia. Geoff Doane*





This is the eastbound Ocean (VIA 14) crossing the South Branch of the Miramichi River, near Nelson Junction, in New Brunswick on August 16, 2021. This train, the first since service was suspended due to COVID-19 in early 2020, had just crossed a similar 6-span through truss bridge over the North Branch of the river. These spans replaced much lighter through truss bridges sometime in the ICR era. Some of the used spans were sent to Prince Edward Island, where they were used to cross the Hillsborough River near Charlottetown. Diesel trains were restricted to GE 44-tonners for power until that branch was abandoned. Geoff Doane

*Ceci est le train numéro 14 de VIA Rail, l'Océan, traversant le bras sud de la rivière Miramichi, près de Nelson Junction, Nouveau-Brunswick, le 16 août 2021. Ce train, le premier depuis que le service a été suspendu à cause de la pandémie Covid-19 en début de 2020, vient tout juste d'avoir roulé sur un pont similaire à six travées sur le bras nord de la rivière. Ces ponts remplacèrent des ponts de fermes en couloir beaucoup plus légers quelque temps au cours de l'époque de l'ICR. Quelques-unes de ces travées changées furent transportées à l'Île-du-Prince-Édouard où elles furent utilisées pour traverser la rivière Hillsborough, près de Charlottetown. Sur ce dernier embranchement, les trains à traction diesel furent réservés aux seules locomotives GE de 44 tonnes jusqu'à ce qu'il soit abandonné. Geoff Doane*

BACK COVER TOP: CN's Dartmouth to Moncton manifest train, L507, was crossing the East Mines trestle at mile 15 of the Springhill Sub on December 15, 2021. This is the highest railway bridge in Nova Scotia, although the Grand Narrows Bridge in Cape Breton would be longer. This route was selected by Sandford Fleming to cross the Cobequid Mountains, and is often criticized for making a large loop to Londonderry and crossing this valley (and the Folly River). But the route from here to Folly Lake is an almost continuous 1 to 1.5% climb, and a shorter route would have required even steeper grades, so what appeared to be political interference may have actually just been good engineering. Geoff Doane

*HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le train de marchandises à l'indicateur L507 du CN de Dartmouth à Moncton est à traverser le pont sur chevalets East Mines à la B.M. 15 de la subdivision Springhill, le 15 décembre 2021. Celui-ci est le plus haut pont en Nouvelle-Écosse (le pont de Grand Narrows, au Cap-Breton, est toutefois le plus long). Ce trajet a été choisi par Sandford Fleming pour franchir les montagnes Cobequid et il a été souvent critiqué pour sa grande boucle vers Londonderry et sa traversée de cette vallée (et de celle de la rivière Folly). Cependant la voie à partir d'ici jusqu'à Folly Lake est pratiquement en pente soutenue de 1 à 1,5% et une emprise plus courte aurait requis des pentes encore plus raides, alors ce qui paraît être de l'interférence politique pourrait être en réalité simplement de la bonne ingénierie. Geoff Doane*

BACK COVER BOTTOM: The CPR Lethbridge viaduct by night! The railway takes on a whole different dimension after nightfall as demonstrated by this marvellous 2009 view by Rod Leland, a young Alberta freelance photographer. A wonderful way to commemorate the hundredth birthday of one of Canada's most famous railway bridges. Rod Leland (with permission from the Edmonton Journal)

*BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le viaduc du CPR à Lethbridge de nuit! Le chemin de fer prend une tout autre dimension à la tombée de la nuit comme le démontre cette merveilleuse photo prise en 2009 par Rod Leland, un jeune photographe albertain à la pige. Une formidable manière de célébrer le centième anniversaire de l'un des plus fameux ponts ferroviaires du Canada. Rod Leland (avec l'autorisation de l'Edmonton Journal)*

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit [canadianrailwayobservations.com](http://canadianrailwayobservations.com)

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le site :

[www.canadianrailwayobservations.com](http://www.canadianrailwayobservations.com)

CRHA / Exporail



CRO





1932 | 2022

CRHA  
**90**  
ACHF

Anniversary | Anniversaire

