

CANADIAN RAIL CANADIEN

NO./N° 615

JULY – AUGUST 2023 | JUILLET – AOÛT 2023

- Early Days of the Laser Train
- A Revelstoke Trainmen's Memorable Experience
- Stan's Photo Gallery
- The Manitoba Eastern Railway
- Telegraphing
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- Les débuts des trains Laser
- Une mémorable expérience pour une équipe de Revelstoke
- Les photos de Stan
- Le chemin de fer Manitoba Eastern
- La télégraphie
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF



CANADIAN RAIL CANADIEN

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



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

- | | |
|--|--|
| 195 Early Days of the Laser Train / <i>Les débuts des trains Laser</i> , by / par Doug Wilson and / et Douglas N W Smith | 229 The Manitoba Eastern Railway / <i>Le chemin de fer Manitoba Eastern</i> , by / par Barry Biglow |
| 210 A Revelstoke Trainmen's Memorable Experience / <i>Une mémorable expérience pour une équipe de Revelstoke</i> , by / par Douglas N W Smith | 240 Telegraphing / <i>La télégraphie</i> , by / par Richard Inwood |
| 213 Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan</i> , by / par Stan J Smaill | 242 Heritage Business Car / <i>Le patrimoine ferroviaire</i> |
| | 247 CRHA / <i>ACHF Communications</i> |

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 ».

CO-EDITORS / COÉDITEURS : 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 Loisele, Lorence Toutant, Luc Côté et Louise Dineen
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 2023 / Frais d'adhésion pour 2023 :
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: Today we take mile-long double stack CN container trains for granted, these 'land barges' have their origins in CN's Laser Trains which pioneered trailer, then container transport in well cars. Here a CN container train from western Canada is arriving at Dorval en route to Montreal's Taschereau Yard. Kenneth Goslett

PAGE COUVERTURE : De nos jours, nous prenons pour acquis les trains de wagons porte-conteneurs à deux niveaux de chargement de plus de trois kilomètres de longueur du CN; ces « barges des terres » doivent leur origine aux trains Laser du CN qui furent les pionniers du transport des remorques routières, puis des conteneurs, dans des wagons à poche. Sur cette photo, un train de conteneurs du CN en provenance de l'ouest du Canada arrive à Dorval en route vers la cour Taschereau, à Montréal. Kenneth Goslett

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

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

Early Days of the Laser Train - A Pioneer / *Les débuts des trains Laser – Le pionnier*

By / *Par* Doug Wilson and / *et* Douglas N W Smith

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

CN operated sizeable fleets of piggyback trailers dating back to the early 1950's. Prior to containerization, piggyback or Trailer On Flat Car (TOFC) was an important transitional step between boxcars and intermodal technology developments, which in turn led to today's long trains of double-stacked containers. Initially, piggyback loading/unloading ramps were built at or near major yards. Tractors backed trailers on and drove them off strings of flat cars, a process called circus loading. Drawbacks: truck drivers had to have steady hands and nerves, flatcars needed siderails to guide the drivers through several cars, and cars had to be correctly marshalled to match the ramp at which they were to be unloaded.

Dès le début des années 1950, le Canadien National a exploité des groupes assez considérables de wagons pour semi-remorques de camions (ci-après désignées remorques). Avant que n'apparaissent les conteneurs, le système « piggyback » ou remorque sur wagons plats (Trailer on Flat Car ou TOFC, en anglais) fut une importante étape intermédiaire dans le passage des wagons couverts à la technologie intermodale, développements qui ont mené à leur tour aux longs convois de conteneurs en double pile. À l'origine, des rampes de chargement et déchargement furent construites dans (ou près) des cours ferroviaires. Des tracteurs routiers chargeaient les remorques sur des files de wagons en les poussant à reculons sur ceux-ci ou ils les déchargeaient de ces derniers, un procédé désigné « chargement de cirque » par analogie à la méthode de chargement à la queue leu leu déjà employée pour les chariots des cirques itinérants. La méthode avait des



CN Flat car 883468 carries a very early piggyback trailer photographed in Toronto in the 1950's. Jim Walker, Doug Wilson collection

Le wagon plat 883468 du CN porte une remorque des tout premiers temps du TOFC photographiée à Toronto au cours des années 1950. Jim Walker, collection Doug Wilson



Circus loading CN piggyback trailers at the Toronto terminal in 1956. CN, Ingenium collection

Chargement de remorques TOFC à la queue leu leu style chariots de cirque au terminal de Toronto en 1956. CN, collection Ingenium

CN 9432 photographed at Taschereau Yard, Montreal in September 1981. It was the lead unit heading up CN 4000 which was heading out on a test run. William Blevins

Le diesel 9432 du CN photographié à la cour Taschereau, Montréal, en septembre 1981. Il était l'unité de tête du train numéro 4000 du CN qui faisait une sortie d'essai. William Blevins





CN Train B239 led by locomotives 9406 and 9317 pause at Sarnia, Ontario on September 10, 1993. Doug Wilson

Les CN 9406-9317 en tête du train B239 à l'arrêt à Sarnia, Ontario le 10 septembre 1993. Doug Wilson

A Canadian forerunner of dedicated trains to move merchandise on fast schedules to compete with truck services was the Canadian National (CN) 'Laser' train service. The first such train was inaugurated on October 4, 1982 running between the Montport Container Terminal in Montreal and the new Brampton Intermodal Terminal (BIT) northwest of Toronto. While the Montport Terminal, which was located in Turcot yard, had opened in 1969 to handle containers that had arrived by ship at Halifax, the Brampton Intermodal Terminal had only opened in 1982.

camionnage a été le service de train « Laser » du Canadien National (CN). Le premier train de ce type circule pour la première fois le 4 octobre 1982 entre le terminal à conteneurs de Montport à Montréal et le nouveau terminal intermodal de Brampton (BIT) au nord-ouest de Toronto. Alors que le terminal de Montport, situé dans la cour Turcot, a ouvert en 1969 pour manutentionner les conteneurs arrivés par bateau à Halifax, le terminal intermodal de Brampton n'ouvre qu'en 1982.

désavantages : les conducteurs de camions devaient avoir les mains sûres et les nerfs solides, les wagons plats nécessitaient des glissières pour guider les conducteurs de tracteurs à travers plusieurs wagons et les wagons devaient être correctement accouplés pour bien correspondre aux rampes auxquelles ils allaient être déchargés.

Le précurseur canadien des trains dédiés au transport de marchandises selon des horaires rapides pour concurrencer les services de

INITIAL MONTREAL-CHICAGO – LASER SCHEDULE 1985 / PREMIER INDICATEUR LASER MONTRÉAL-CHICAGO 1985

Train 239				Train 238
1200		Montreal Montport		2100
1920 0030	Ar Lv	Brampton Intermodal Terminal	Lv Ar	1130 1125
0515		Port Huron		0620
1230		Chicago Railport		2100
Note: Trains operated Monday to Friday between Montreal and BIT and six days per week between BIT and Chicago. Note: Les trains roulaient du lundi au vendredi entre Montréal et le BIT et six jours par semaine entre le BIT et Chicago				

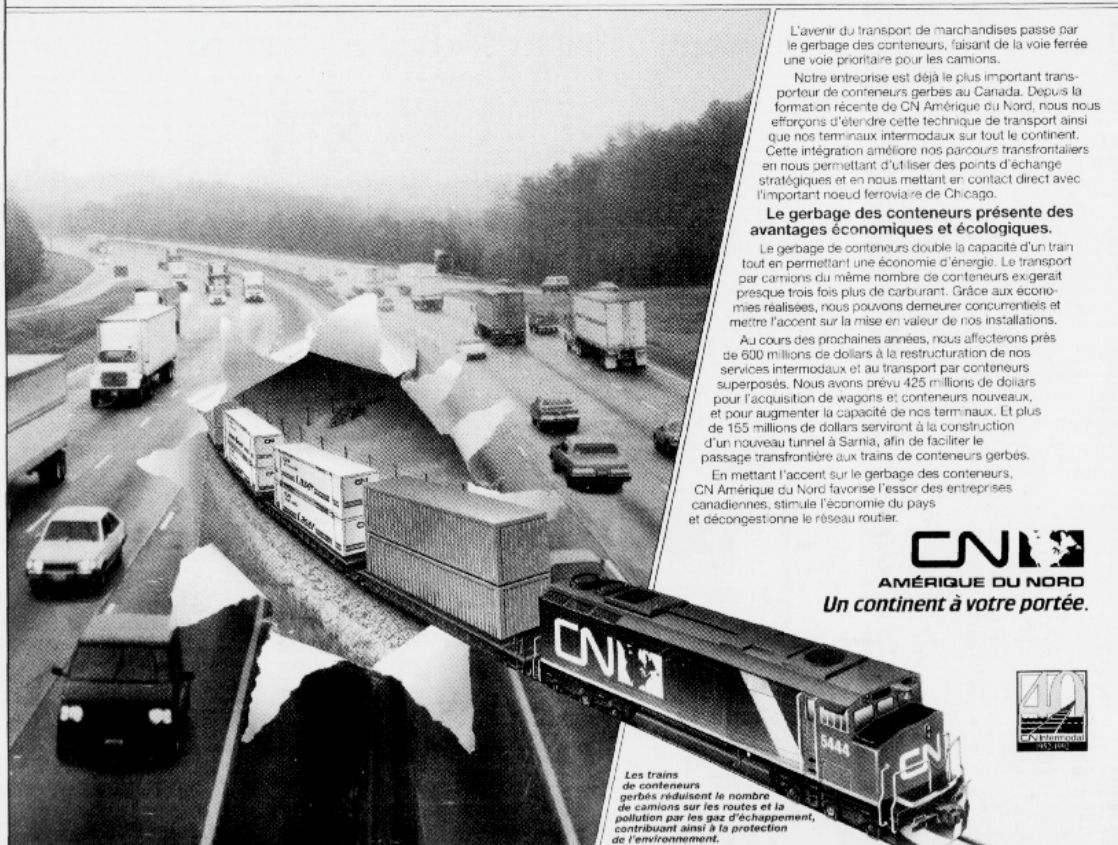
Trains 235 and 236, dubbed Lasers, initially made one round trip Monday through Friday carrying only truck trailers on flat cars (TOFC) at a price competitive rate of \$275 per trailer. Departures were from each terminal at 2100 with arrival at the opposite terminal at 0400. Cut off time for trucks at each terminal was 2030 and shippers were guaranteed a pick-up time for the trailers no later than 0600.

The Marketing Department came up with the Laser name as it was considered a catchy phrase to sell the service. It was chosen because at the time the laser was modern, cutting edge technology whose light travelled in a straight, focused narrow beam. The service quickly proved popular and within a few weeks the Laser was running in excess of 60% capacity.

Les trains 235 et 236, surnommés Lasers, effectuaient initialement un aller-retour du lundi au vendredi en ne transportant que des remorques de camions sur des wagons plats à un prix compétitif de 275 \$ par remorque. Les départs se faisaient de chaque terminal à 21 h avec une arrivée au terminal opposé à 4 h. L'heure limite d'arrivée pour les camions à chaque terminal était 20 h 30 et les expéditeurs avaient la garantie d'une heure de prise en charge des remorques au plus tard à 6 h.

Le service marketing a proposé le nom Laser, car il était considéré alors comme une expression accrocheuse pour vendre le service. Il a été choisi parce qu'à l'époque le laser était une technologie moderne et de pointe dont la lumière se déplaçait dans un faisceau étroit et focalisé. Le service s'est rapidement avéré populaire et en quelques semaines, le Laser fonctionnait à plus de 60 % de sa capacité.

Comment décongestionner le réseau routier deux fois plus rapidement.



L'avenir du transport de marchandises passe par le gerbage des conteneurs, faisant de la voie ferrée une voie prioritaire pour les camions.

Notre entreprise est déjà le plus important transporteur de conteneurs gerbes au Canada. Depuis la formation récente de CN Amérique du Nord, nous nous efforçons d'étendre cette technique de transport ainsi que nos terminaux intermodaux sur tout le continent. Cette intégration améliore nos parcours transfrontaliers en nous permettant d'utiliser des points d'échange stratégiques et en nous mettant en contact direct avec l'important nœud ferroviaire de Chicago.

Le gerbage des conteneurs présente des avantages économiques et écologiques.

Le gerbage de conteneurs double la capacité d'un train tout en permettant une économie d'énergie. Le transport par camions du même nombre de conteneurs exigerait presque trois fois plus de carburant. Grâce aux économies réalisées, nous pouvons demeurer concurrentiels et mettre l'accent sur la mise en valeur de nos installations.

Au cours des prochaines années, nous affecterons près de 600 millions de dollars à la restructuration de nos services intermodaux et au transport par conteneurs superposés. Nous avons prévu 425 millions de dollars pour l'acquisition de wagons et conteneurs nouveaux, et pour augmenter la capacité de nos terminaux. Et plus de 155 millions de dollars serviront à la construction d'un nouveau tunnel à Sarnia, afin de faciliter le passage transfrontière aux trains de conteneurs gerbes.

En mettant l'accent sur le gerbage des conteneurs, CN Amérique du Nord favorise l'essor des entreprises canadiennes, stimule l'économie du pays et décongestionne le réseau routier.

CN
AMÉRIQUE DU NORD
Un continent à votre portée.

Les trains de conteneurs gerbes réduisent le nombre de camions sur les routes et la pollution par les gaz d'échappement, contribuant ainsi à la protection de l'environnement.

CN Ad: "How to Decongest Highways", La Presse, May 4, 1990

Encart publicitaire du CN « Comment décongestionner les autoroutes » La Presse, 4 mai 1990.

The train was limited to forty cars because of the limitation of circus loading at the Intermodal ramps. The cars were drawn from the 685800 series which were specially built for the piggyback service. Because the gross weight of a trailer was limited to 70,000 lbs, these flat cars were equipped with low profile 50 ton capacity trucks and 28" diameter wheels. It turned out at the speed that the laser trains operated at, 65 mph, the trucks exhibited extreme truck hunting causing a violent rocking of the trailers. Mr. Day, former CN System Car Engineer, remembers one incident: "An officer of the intermodal department came upstairs mad as hell because they had a trailer load from Consumer Glass which chafed so badly that the cardboard wrapping turn to dust and the load had to be scrapped. A lot of work went in to trying to develop side bearings that could stabilize the ride."

Les trains sont réduits à quarante wagons en raison de la limitation des opérations de chargement à la queue leu leu style chariots de cirque aux rampes intermodales. Les wagons sont extraits de la série 685800 qui a été spécialement construite pour le service ferroutage. Comme le poids brut d'une remorque est limité à 35 t (70 000 lb), ces wagons plats sont équipés de bogies à profil bas d'une capacité de 50 tonnes et de roues de 71 cm de diamètre. Il s'avère qu'à la vitesse à laquelle les trains laser fonctionnent, soit 105 km/h, les bogies présentent une chasse extrême provoquant un violent mouvement latéral des remorques. M. Day, ancien ingénieur des wagons du système du CN, se souvient d'un incident : « un agent du service intermodal est monté à l'étage furieux parce qu'il avait un chargement de remorque de Consumer Glass qui s'était tellement frotté que l'emballage en carton s'était volatilisé et que la cargaison avait dû être mise au rebut ». Il a fallu beaucoup de travail pour essayer de développer des roulements latéraux qui pourraient stabiliser ce mouvement. »



A very early test of constant contact side bearings on TOFC flat car trucks. The CN research test car, a converted heavyweight passenger car, is monitoring the flat car ride quality on a test trip to Ottawa. Kevin Day

Un test très préliminaire des roulements latéraux à contact constant sur les bogies de wagons plats TOFC. La voiture d'essai de recherche du CN, une voiture de passagers lourde convertie, surveille la qualité de roulement du wagon plat lors d'un voyage d'essai à Ottawa. Kevin Day

To speed up the service, GP40-2L locomotives in the 9400-9448 series were re-gearred in 1984 to permit 80 mile per hour top operating speeds. Initially, up to 33 units were modified but by 1992, the number had been reduced to 11 units. Almost all GMD/EMD freight locomotives constructed for CN from the 1940's to 1980 had the standard 62:15 Gear Ratio, rated by EMD at 65 MPH maximum speed. The modified CN 9400 series units utilized the EMD 60:17 Gear Ratio. This was rated by EMD at 76 MPH maximum speed, however CN stretched the point a bit and rated them for 80 MPH maximum speed.

In 1985 CN added another pair of Laser trains, Nos 238 and 239. This train doubled the frequency of Laser service between Montreal and Toronto and extended Laser service to Chicago.

While flat cars could handle trailers between Montreal and Toronto, the restricted clearances (Plate C) in the 1891 St Clair River Tunnel linking Sarnia, Ontario and Port Huron, Michigan precluded TOFC through the tunnel. Up to that time, any TOFC shipments routed by CN were ferried across the St Clair River between Port Huron and Sarnia. This was a time-consuming and expensive method which prevented CN and the Grand Trunk Western (GTW), the CN subsidiary which operated its lines in the US Midwest, from being a meaningful competitor in the huge cross border truck market.

To overcome the obstacle of the tunnel, CN adopted the new well car design that had been pioneered by the Budd company of Red Lion Pennsylvania in the late 1970s. With the well car the trailer would settle into a depressed space between the trucks of each unit. CN ordered 52 articulated five car units (dubbed Five Paks) specifically for the Laser service from National Steel Car of Hamilton, Ontario at a cost of \$34 million. Delivered in 1985, these would be the first well cars to operate on CN. Each articulated Five-Pak consisted of five low deck, well type platforms, each capable of carrying one highway trailer or a 40 foot container. Numbered from 683200 to 683589, they were equipped with premium National swing motion trucks that were stable at 65 mph. The cars were designed for 48 foot trailers while highway trailers soon were to adopt a 53 foot standard length.

En 1984, pour accélérer le service, des locomotives GP40-2L de la série 9400-9448 voient leur rapport d'engrenages modifié pour permettre des vitesses opérationnelles maximales de 130 km/h. Au départ, jusqu'à 33 unités seront modifiées, mais en 1992, le nombre sera réduit à 11. Presque toutes les locomotives de fret GMD/EMD construites pour le CN entre les années 1940 et 1980 avaient le rapport de démultiplication standard de 62:15, choisi par EMD pour une vitesse maximale de 105 km/h. Les unités de la série CN 9400 modifiées utilisaient le rapport de démultiplication 60:17 choisi par EMD pour une vitesse maximale de 122 km/h, mais le CN a un peu étiré le point et les a évaluées pour une vitesse maximale de 130 km/h.

En 1985, le CN ajoute une autre paire de trains Laser, les numéros 238 et 239. Ces trains doublent la fréquence du service Laser entre Montréal et Toronto et étendent le service à Chicago.

Alors que les wagons plats pouvaient transporter des remorques entre Montréal et Toronto, les gabarits de chargement restreints (Plate C) dans le tunnel de 1891 de la rivière St. Clair reliant Sarnia, Ontario et Port Huron, Michigan empêchaient les TOFC de traverser le tunnel. Jusqu'alors, toutes les expéditions des TOFC acheminées par le CN traversaient la rivière St. Clair entre Port Huron et Sarnia par transbordeurs. Il s'agissait d'une méthode longue et coûteuse qui empêchait le CN et le Grand Trunk Western (GTW), la filiale du CN qui exploitait ses lignes dans le Midwest américain, d'être un concurrent sérieux sur l'énorme marché transfrontalier de camionnage.

Pour surmonter l'obstacle du tunnel, le CN adopte alors une nouvelle conception de wagon à évidement central ou wagon à poche qui avait été mise au point par la société Budd de Red Lion en Pennsylvanie à la fin des années 1970. (NdT : wagon kangourou en Europe) Avec le wagon kangourou, la remorque s'installe dans un espace abaissé entre les bogies de chaque unité. Le CN commande 52 unités articulées de cinq wagons (surnommées Five-Paks) spécifiquement pour le service Laser de National Steel Car de Hamilton, en Ontario, au coût de 34 millions de dollars. Livrés en 1985, ce seront les premiers wagons kangourou à circuler sur le CN. Chaque Five-Pak articulé se composait de cinq plates-formes surbaissées de type à poche, chacune capable de transporter une remorque routière ou un conteneur de 12,2 m (40 pi). Numérotés de 683200 à 683589, ils étaient équipés de bogies à mouvement oscillant National haut de gamme qui étaient stables à 105 km/h. Les wagons ont été conçus pour des remorques de 14,6 m (48 pi) tandis que les remorques routières devaient bientôt adopter une longueur standard de 16 m (53 pi).



Sample Five-Pak set at National Steel Car plant in Hamilton. They were CN's first well cars. Kevin Day Collection

Exemple d'ensemble Five-Pak à l'usine National Steel Car de Hamilton. Ce sont les premiers wagons à poche (kangourou) du CN. Collection Kevin Day

A test of the clearances of the new well car in the St Clair Tunnel is underway using the white panel attached to the side of the car. The cement walkways on the two sides of the tunnel are the elements which foul the clearance of Engineering standard Plate C. Kevin Day Collection

Un test des dégagements d'un nouveau wagon kangourou dans le tunnel St. Clair est en cours à l'aide du panneau blanc fixé sur le côté du wagon. Les trottoirs en ciment des deux côtés du tunnel gênent le dégagement stipulé par la norme technique Plate C. Collection Kevin Day





The last intermodal cars built at CN's Transcona shops; these could handle double stacked 53ft containers. Kevin Day Collection

Les derniers wagons intermodaux construits dans les ateliers Transcona du CN; ceux-ci peuvent transporter des conteneurs de 16 m (53 pi) à double empilement. Collection Kevin Day

Later, to handle the longer trailers and containers, the 677xxx series of articulated Five-Paks were built at CN's Transcona shops in Winnipeg in 1990-1991. These cars were designed for 53 foot trailers and double stacked 48 foot containers. Another group of 640xxx series Five-Paks built at Trenton, Nova Scotia were designed only to carry containers.

The CN and GTW Laser trains ran six days per week from CN's Brampton Intermodal Terminal (BIT) and GTW's 'Railport' in Chicago. 'Railport' was a new, special yard located between 43rd and 47th Streets several miles south of the famous downtown Loop in Chicago, near the old GTW Eldson Yard. As initially conceived the train was made up of 12 Five-Paks of articulated well-type cars.

Plus tard, pour accommoder les remorques et les conteneurs plus longs, la série 677xxx de Five-Paks articulés sera construite dans les ateliers Transcona du CN à Winnipeg en 1990-1991. Ces wagons seront conçus pour des remorques de 16 m (53 pi) et des conteneurs à double empilement de 14,4 m (48 pi). Un autre groupe de Five-Paks de la série 640xxx construit à Trenton, en Nouvelle-Écosse, sera conçu uniquement pour transporter des conteneurs.

Les trains Laser du CN et du GTW circulent six jours par semaine à partir du terminal intermodal de Brampton (BIT) du CN et du « Railport » du GTW à Chicago. Le « Railport » est une nouvelle cour de triage spéciale située entre les 43e et 47e rues à plusieurs kilomètres au sud du célèbre Loop, le centre-ville de Chicago, près de l'ancien triage Eldson du GTW. Tel qu'initialement conçu, le train est composé de 12 Five-Paks de wagons articulés de type à poche.



Railport Yard that lay between 43rd and 47th Streets in Chicago in the 1980s. Conrail and CSX tracks are to the left of the yard which the GTW entered from the south. CN Photo, Doug Wilson Collection

La cour de triage Railport qui se trouvait entre les 43e et 47e rues à Chicago dans les années 1980. Les voies des Conrail et CSX se trouvent à gauche de la cour dans laquelle le GTW rentre par le sud. Photo CN, collection Doug Wilson

A truck pulling a GT trailer departs the Grand Trunk Western's Railport intermodal terminal in Chicago, Illinois. CN Photo, Doug Wilson Collection

Un camion tirant une remorque GT quitte le terminal intermodal Railport du Grand Trunk Western à Chicago, Illinois. Photo CN, collection Doug Wilson



Motive power for the Chicago Lasers were drawn from CN 9400-9414 and GTW 6400-6425 units. These units were modified to clear the St Clair tunnel and met the Interstate Commerce Commission, Federal Railroad Administration and Railway Transport Committee requirements.

The initial 1985 schedule called for a 23 hour service between Montreal and Chicago proved to be too ambitious for reliable operation. By November 1986, the schedule on the Brampton-Chicago portion of the run had been extended by two hours westbound and two hours 20 minutes eastbound.

Les locomotives des Lasers de Chicago proviennent des unités CN 9400-9414 et GTW 6400-6425. Ces unités sont modifiées pour traverser le tunnel St. Clair et répondent aux exigences de la Commission du commerce inter-États, de la Federal Railroad Administration et du Railway Transport Committee.

L'horaire initial de 1985 prévoit un service de 23 heures entre Montréal et Chicago, mais s'avère trop ambitieux pour un fonctionnement fiable. En novembre 1986, l'horaire de la portion Brampton-Chicago du parcours est prolongé de deux heures en direction ouest et de deux heures vingt minutes en direction est.

Schedules for Toronto-Chicago Laser Trains – Effective November 19, 1986

Indicateur pour les trains Laser Toronto-Chicago en vigueur le 19 novembre 1986

Daily Except Sundays and Mondays	Saturday Only		Except Sunday
Train 237	Train 239		Train 237
-	-	MacMillan Yard Toronto	1615
0030	2230	Brampton Intermodal Terminal	1445
0200	0001	Copetown	1240
0325	0125	London East	1120
0435	0235	Sarnia Station	0930
0515	0315	Port Huron	0900
0545	0345	Port Huron	0815
0925	0725	Battle Creek	0220
0940	0740	Battle Creek	0105
1430	1225	Railport Chicago	2200
Note: All times are Eastern Standard Time used by railway, even at points in Michigan and Chicago that observed Central Standard Time. Note: l'Heure Normale de l'Est est utilisée par la compagnie même pour les destinations au Michigan et à Chicago qui observent l'Heure Normale Centrale Source: CN Freight Train Specifications, November 19, 1986 Source: normes pour les trains de marchandises du CN, 19 novembre 1986			

The westbound train was the 'hot shot' operating at express train speed of 60 miles per hour (mph) in the US and 65 mph in Canada. It was powered by two GP40-2s and the consist was restricted to twelve of Five-Pak cars.

Unlike the westbound train, by November 1986 the eastbound Laser No 238 had a mixed consist of twelve Five-Paks with up to 40 of the container cars marshaled

Le train en direction de l'ouest est le « train vedette » roulant à une vitesse de train express de 97 km/h aux États-Unis et de 105 km/h au Canada. Il est tiré par deux GP40-2 et la composition est limitée à douze ensembles de voitures Five-Pak.

Contrairement au train en direction ouest, en novembre 1986, le Laser n° 238 en direction est a une

behind them. To accommodate the extra weight of the train, three GP40-2s were assigned to it. As well, the westbound Laser was restricted to 60 mph freight train speeds in Canada.

CN Freight Train Specifications from 1986 specified that any trailers destined to Toronto were to be set off at the BIT, any containers for Toronto were taken through to MacMillan Yard, while any trailers for Montreal were forwarded on Laser Train 236 and containers for Montreal on Train 228.

composition mixte de douze Five-Paks et jusqu'à 40 wagons porte-conteneurs rassemblés derrière eux. Pour tenir compte du poids supplémentaire de ce train, trois GP40-2 lui sont affectés. De plus, le Laser en direction ouest est limité à une vitesse de train de marchandises de 97 km/h au Canada.

Les spécifications des trains de marchandises du CN de 1986 demandent que toutes les remorques destinées à Toronto soient déposées au BIT, que tous les conteneurs pour Toronto soient acheminés jusqu'au triage MacMillan, et que toutes les remorques pour Montréal soient acheminées sur le train laser 236 et les conteneurs pour Montréal sur le train 228.

Marshalling Instructions for Train 238 Leaving Railport Chicago – Effective November 19, 1986

Ordres d'accouplement des wagons du train 238 quittant le Railport de Chicago – En vigueur le 19 novembre 1986

From Head End		Destination
Toronto Pigs & Containers	5-pak cars	BIT
Montreal Pigs & Containers	5-pak cars	Montport
Toronto Containers	Container Flats	MacMillan Yard
Montreal Containers	Container Flats	Montport
Montreal Containers	Container Flats	Montreal Harbour
Toronto Empties	5pack cars	BIT
Source: CN Freight Train Specifications, November 19, 1986		
Source : normes pour les trains de marchandises du CN, 19 novembre 1986		

While cabooses were no longer required on freight trains between US points, they were still required in Canada. To save time the westbound Laser operated on a through scheduled from Toronto to Port Huron with the cabooses being added or removed from the trains in Port Huron.

The cabooses in international service had to have special safety glass, a US Federal Railroad Administration requirement. To comply with the rule, CN had modified 30 cabooses with safety glass and renumbered them in 78100-78129 series in 1982. It was from this series that four or more cabooses to be used on the Laser were drawn. In order to clear the sidewalks in the St Clair Tunnel, these cabooses had their underbodies modified. To make these specialized cabooses highly visible to yardmaster's building the trains, a white stripe was painted around the cupola to identify them. A stencil was applied below the conductor's window near the step well that read 'CLEARS SARNIA TUNNEL.'

Alors que les fourgons de queue n'étaient plus nécessaires sur les trains de marchandises entre localités américaines, ils l'étaient toujours au Canada. Pour gagner du temps, le Laser en direction ouest fonctionnait selon un horaire sans arrêt de Toronto à Port Huron, les fourgons étant ajoutés ou retirés des trains à Port Huron.

Le vitrage des fourgons de queue du service international devait être en verre de sécurité spécial, une exigence de la Federal Railroad Administration des États-Unis. En 1982, pour se conformer à la règle, le CN avait modifié 30 fourgons de queue avec du verre de sécurité et les avait renumérotés en la série 78100-78129. C'est de cette série que quatre fourgons de queue ou plus à utiliser sur le Laser ont été choisis. Afin de dégager les trottoirs du tunnel St. Clair, ces fourgons ont vu leurs soubassements modifiés. Pour rendre ces wagons spécialisés très visibles pour le chef de triage qui assemble les trains, une bande blanche a été peinte autour de la coupole pour les identifier. Un pochoir a été appliqué sous la fenêtre du conducteur près de la cage d'escalier indiquant « CLEARS SARNIA TUNNEL » (APTE AU TUNNEL DE SARNIA).



A white stripe around the cupola marked the dedicated Laser service cabooses seen here at MacMillan Yard, Toronto on Oct 10, 1990. Doug Wilson Collection

Une bande blanche autour de la coupole marquait les fourgons de queue dédiés au service Laser vus ici au triage MacMillan, à Toronto, le 10 octobre 1990. Collection Doug Wilson

The trailer business is booming on the Lasers. CN 9406-9317 haul train B239, the second section of the day's Laser train, past the Sarnia station on September 10, 1993. Doug Wilson

L'activité des remorques est en plein essor sur les Lasers. Les CN 9406-9317 tractent le train B239, la deuxième section du train Laser du jour, devant la gare de Sarnia le 10 septembre 1993. Doug Wilson



The Laser operations changed quickly as technology made the caboose obsolete and piggyback was largely supplanted by double stack container operations. Cabooseless train operation began in Canada in December 1987 and CN launched its first double stack schedules for domestic containers in 1991. The ubiquitous double stack trains, which are so common today on CN, had started with the Montreal-Chicago Laser trains.

While Trailer on Flat Car (TOFC) operations may have ended in Canada, it is being introduced in Germany and gaining traction using new technology and an innovative approach to highway trailers being hauled on rail!

Simple and ingenious – the Helrom trailer railcar

The technological key to the intermodal concept by Helrom is the globally patented Helrom railcar. Forty conventional truck trailers can be loaded on a Helrom unit-train in ninety minutes completely without a crane and massive terminal infrastructure. A conventional (non-craneable) trailer can be loaded in two minutes or less onto this innovative railcar! Craneable trailers make up a very small proportion of freight traffic: more than 90 percent of all semi-trailers on Europe's roads are non-craneable. They form the backbone of Europe's freight flow.

Helrom uses loading stations which can be set up decentralized, anywhere in the European logistics network, without major investment or construction. To operate their Trailer Rail, a parking space and a level

Les opérations des Laser changeront rapidement, car la technologie a rendu la caboose obsolète et le ferroutage a été largement supplanté par les opérations de conteneurs à double pile. L'exploitation des trains sans fourgon de queue a commencé au Canada en décembre 1987 et le CN a lancé ses premiers horaires à double pile pour les conteneurs nationaux en 1991. Les trains à double pile omniprésents, qui sont si courants aujourd'hui sur le CN, avaient commencé avec les trains Laser Montréal-Chicago.

Postface :

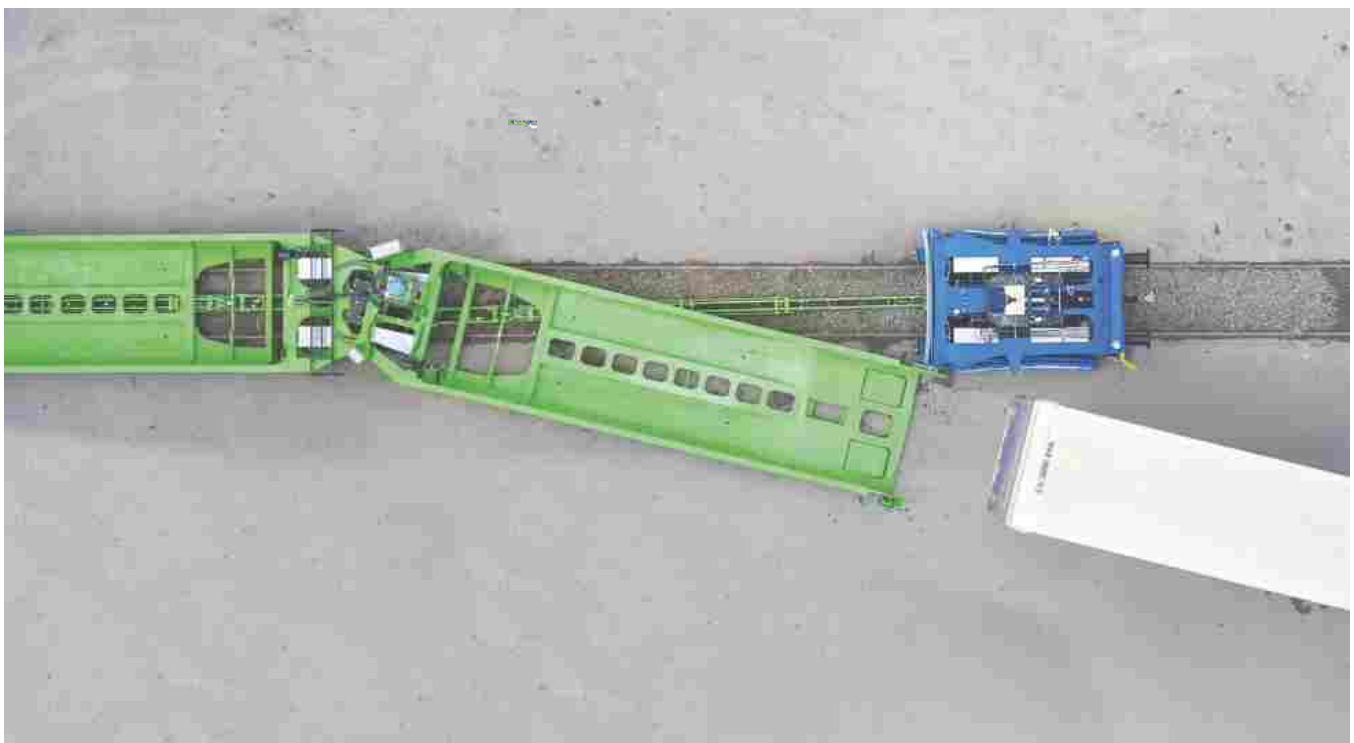
Alors que les opérations de TOFC pourraient être terminées au Canada, elles sont en cours d'être inaugurées en Allemagne et elles gagnent de la popularité grâce à une technologie nouvelle et une approche novatrice de transport sur chemin de fer des remorques routières!

Simple et ingénieux – le wagon Helrom pour remorques routières

La clé technologique du concept intermodal d'Helrom est son wagon pour remorque routière breveté à travers le monde. Quarante remorques de construction conventionnelle peuvent être chargées sur un train-bloc d'Helrom en quatre-vingt-dix minutes sans aucun besoin de grues et d'infrastructure massive de terminal. Une remorque conventionnelle (qui ne peut être soulevée par une grue) peut être chargée en deux minutes ou moins sur ce wagon innovateur! Les remorques assez robustes pour

The trailer support well of the railcar pivots out and down to permit trailer loading

La plateforme à poche soutenant la remorque pivote de côté et vers la chaussée pour permettre le chargement du véhicule.



ground next to a train track is all that's required. No cranes or terminal systems costing millions are required.

Climate change and European climate targets are driving this revolution. Rail has a significantly better energy balance sheet than road transport. In order to achieve the European climate targets, significantly more freight transportation needs to be shifted onto rail.

être soulevées par une grue ne constituent qu'une très faible proportion de celles servant au fret routier; plus de 90 % de toutes les remorques sur les routes européennes ne peuvent être soulevées. Ces dernières constituent l'essentiel du parc de transport routier de marchandises en Europe.

Helrom utilise des sites de chargement/déchargement qui peuvent être décentralisés, n'importe où le favorise la logistique des transports, sans investissements ou constructions majeurs. Tout ce que la compagnie nécessite pour exploiter son système « Trailer Rail » est un espace de stationnement et une surface de niveau le long d'une voie ferrée. Aucune grue ou infrastructure de terminal coûtant des millions n'est requise.

Le changement climatique et les objectifs européens relatifs à celui-ci poussent cette révolution. Le rail a un bilan énergétique bien meilleur que celui du transport routier. Afin d'atteindre les objectifs de l'Europe concernant le climat, une partie beaucoup plus considérable du transport des marchandises doit être redirigée vers le réseau ferroviaire.



The trailer is backed onto the railcar

La remorque est chargée à reculons sur le wagon de chemin de fer.

The trailer being backed onto the railcar

La remorque en train d'être poussée sur le wagon.





The trailer and rail car platform return to home position, lock in place and the forty trailer unit train is on its way. Helrom crews are responsible for the entire operation from loading, train crewing and unloading at the final destination. Helrom rent 'slots' in the DB network to move their trains.

La remorque et sa plateforme de soutien retournent à leur position normale, sont verrouillées en place et le train-bloc de quarante wagons se met en route. Les équipes d'Helrom sont responsables de la totalité des opérations à partir du chargement des remorques jusqu'à la fourniture du personnel à bord des trains et au déchargement à la destination finale. Helrom « loue » de la Deutsche Bahn (DB), la principale compagnie ferroviaire allemande, des intervalles sur les horaires pendant lesquels elle fait rouler ses trains.

This is proven technology in Europe, maybe we will soon see the return of TOFC in Canada?

Ceci est une technologie éprouvée en Europe – peut-être verrons-nous bientôt le retour du TOFC au Canada?

The authors thank Kevin Day, CN System Car Engineer, William (Bill) Blevins, CN Chief Mechanical Engineer (retired) and Keith Heller, Chairman of Helrom for assistance with this article.

Credit first paragraph 'Trackside Treasure' blog TOFC on CN and CP.

Les auteurs remercient Kevin Day, ingénieur des wagons du système du CN, William (Bill) Blevins, ingénieur en chef en mécanique du CN (retraité) et Keith Heller, président-directeur général d'Helrom pour leur aide dans la rédaction de cet article.

Le crédit pour le premier paragraphe va à l'article « TOFC au CN et au CP » de la chronique en ligne « Trackside Treasure ».

A Revelstoke Trainmen's Memorable Experience / *Une mémorable expérience pour une équipe de Revelstoke*

by / par Douglas N W Smith

French version / Version française : Gilles Lazure

To most Canadians the Canadian Pacific's semi-streamlined Hudson 2850 that hauled the twelve car train of the King and Queen from Quebec to Vancouver was the 'Royal' engine. Shortly after the conclusion of the Royal Tour, it was put on display at New York City's World Fair dressed in its special Royal Train livery of navy blue and aluminum with royal crowns on the running board beside another Royal Train locomotive, Canadian National's 6400, and the London, Midland & Scottish Railway Coronation Scot and other railway exhibits.

To the CPR men at Revelstoke, however, the real 'Royal' engine was in the roundhouse there. It never made it to New York. It was the massive 5919 in which Their Majesties rode over the fourteen scenic miles from Beavermouth to Stoney Creek, British Columbia.

Envy of the shops and roundhouse forces were Engineers Jock Rutherford and Fireman Stanley T Lea who, of all the then enginemen handling the Royal locomotive over the division, were in the leading engine of the triple-header which took the train out of Beavermouth westbound.

La Hudson 2850 semi-carénée du Canadien Pacifique qui a tracté de Québec à Vancouver, en 1939, le convoi de douze voitures du Roi et de la Reine a été, pour la plupart des Canadiens, la locomotive « royale ». Peu de temps après la fin de la visite royale, elle fut mise en montre à l'Exposition universelle de la ville de New York peinte dans sa livrée exceptionnelle bleue et aluminium du train royal avec couronnes royales apposées sur les bordures de ses passerelles; elle y fut aux côtés d'une autre locomotive de train royal, la 6400 du Canadien National, de la locomotive Coronation Scot du London Midland & Scottish Railway et d'autres pièces de montres ferroviaires.

Cependant, pour les cheminots du CPR à Revelstoke, la véritable locomotive « royale » était dans leur rotonde. Elle n'est jamais allée à New York. C'était l'énorme 5919 à bord de laquelle Leurs Majestés parcoururent les 22,5 km de paysages spectaculaires de Beavermouth à Stoney Creek, en Colombie-Britannique.

Le mécanicien Jock Rutherford et le chauffeur Stanley T. Lea furent enviés par tout le personnel des ateliers et de la rotonde pour avoir été, parmi tous les



The 2850 at the New York World's Fair in 1939. Web photo | La 2850 à l'Exposition universelle de New York en 1939. Photo de La Toile



CPR 5919 and Royal Train crew at Revelstoke, British Columbia in 1939. Web photo

La 5919 du CPR et l'équipe du train royal à Revelstoke, Colombie-Britannique, en 1939. Photo de La Toile

Two massive Selkirk type 2-10-4 engines were added to the Royal Train at Beavermouth to assist the heavy train up the grade over Rogers Pass. These T1a class locomotives were part of a group of twenty built by Montreal Locomotive Works in 1929 and were assigned to moving trains between Field and Revelstoke as well as helper duty up the Big Hill east of Field and from Revelstoke west to Taft. Each huge oil burner with its tender weighed 728,000 pounds and had ten 63 inch driving wheels. It developed 5,000 horsepower, which was sufficient to haul twelve steel cars or 1,050 tons up a 2.2% grade. This was equal to more than 12,000 tons on level track. The engine had a maximum tractive effort of 90,000 pounds and the cylinder dimensions were 25 inches with a 32 inch stroke. These engines were the heaviest ever built for the CPR and were the heaviest in the British Empire. The helpers were coupled ahead of the Hudson with Selkirk 5919 in the lead and 5902 trailing.

During the stop at Beavermouth to couple on the helpers, Their Majesties, attired in sport clothes and scoring gloves, climbed up a specially built set of purple painted steps to the cab of the 5919. They rode the 14 miles along the gorge of Beaver River, through the mighty ramparts of the Selkirks, their heads still snow-crowned, the Beaver River brawling and tumbling with the late spring freshets, and finally the breath-taking crossing of Stoney Creek bridge which spans a mountain torrent 275 feet below.

Mr. W M Neal, Vice President, Western Lines of CPR, accompanied Their Majesties. The Queen sat behind



Royal Train Crew from Field to Revelstoke (L to R: Stan Lea, Jock Rutherford, Frank Warner). May 28th, 1939. Revelstoke Railway Museum collection P-3136

L'équipe de tête du train royal de Field à Revelstoke (de gauche à droite, Stan Lea, Jock Rutherford, Frank Warner.) 28 mai 1939. Collection du Revelstoke Railway Museum P-3136

cheminots ayant opéré la locomotive royale à travers la division, ceux dans la locomotive en tête d'un ensemble de traction triple qui tracta le train royal vers l'ouest à partir de Beavermouth.

Deux locomotives géantes 2-10-4 de type Selkirk furent accouplées au train royal à Beavermouth afin d'aider le lourd convoi à gravir la pente à travers le col Rogers. Ces locomotives de la classe T1a faisaient partie d'un groupe de vingt construit par les Montreal Locomotive Works en 1929; ces locomotives affectées aux trains roulant entre Field et Revelstoke servaient aussi de locomotives d'appoint sur la pente de Big Hill, à l'est de Field, et sur le parcours de Revelstoke vers l'ouest jusqu'à Taft. Chacune de ces colossales machines brûlant du mazout pesait, avec leur tender, 728 000 lb et possédait dix roues motrices de 1600 mm (63 po) de diamètre. Leur puissance était de 5000 hp, ce qui était suffisait pour tracter un train de douze voitures pour voyageurs en acier, soit 1050 tonnes, le long d'une pente de 2,2 %. Ce poids de convoi passait à plus de 12 000 tonnes sur voie de niveau. Chacune de celles-ci développait un effort de traction maximal de 90 000 lb; leurs cylindres avaient un alésage de 635 mm (25 po) et la course de leurs pistons était d'environ 813 mm (32 po). Ces locomotives furent les plus lourdes jamais construites pour le CPR et aussi les plus lourdes dans tout l'Empire britannique. Les locomotives d'appoint furent accouplées à l'avant de la Hudson, la Selkirk 5919 en première et la 5902 en deuxième position.

Au cours de l'arrêt à Beavermouth pour accoupler les locomotives d'appoint, Leurs Majestés, habillées de



Her Majesty Queen Elizabeth in the cab window of CPR Steam Locomotive No. 5919. May 28th, 1939. Revelstoke Railway Museum collection P-3134

Sa Majesté la reine Elizabeth dans la fenêtre de la cabine de conduite de la locomotive à vapeur 5919 du CPR. 28 mai 1939. Collection du Revelstoke Railway Museum, P-3134

Fireman Lea on the left hand side of the cab. The King sat behind his Queen on a leather seat specially installed by the left hand door of the cab. Engineer Rutherford was amazed at the King's vast knowledge of steam locomotives.

In this way they saw some of the most stupendous scenery on the continent. Little wonder that the Queen remarked to Mr. Neal as she descended from the cab, "That was a thrilling experience."

It was a grand experience too for Rutherford and Lea, and for Division Master Mechanic Frank Warner who kept a wary eye on the proceedings.

The 2850 went on to complete its transcontinental run from Quebec City to Vancouver where the Royal Train was surrendered to Canadian National Railways to return the royal party back across the continent to Halifax. Because of the exceptional feat of hauling the Royal Train from Quebec City to Ottawa and from Toronto to Vancouver, George VI approved a CPR request made shortly after the tour to place the replica of the royal crown on all of the semi-streamlined Hudsons, which thereafter were known as the Royal Hudsons.

Queen Elizabeth had commented when seeing the 2850 "It's such a lovely engine!" Few would disagree with this assessment. Today the 2850 may be seen at the CRHA's Exporail Museum at St. Constant, Quebec, outside of Montreal.

vêtements et de gants de sport, grimpèrent dans la cabine par un petit escalier de fabrication spéciale à marches peintes en pourpre. Elles parcoururent les 22,5 km le long de la gorge de la rivière Beaver, à travers les formidables murailles formées par les montagnes Selkirk avec leurs sommets encore enneigés et près de la rivière rendue bruyante et tourbillonnante par les dernières crues du printemps. Elles firent en dernier lieu le passage à couper le souffle du viaduc de Stoney Creek qui surplombait un torrent de montagne à quelque 84 mètres plus bas.

M. W. M. Neal, vice-président – lignes de l'Ouest du CPR accompagna Leurs Majestés. La Reine s'assit derrière le chauffeur Lea sur le côté gauche de la cabine. Le Roi s'assit derrière la Reine sur un siège de cuir spécialement installé près de la porte du même côté de la cabine. Le mécanicien Rutherford fut étonné de la surprenante connaissance du Roi des locomotives à vapeur.

C'est ainsi que Leurs Majestés contemplèrent une partie des plus formidables paysages du continent. Ce fut pas étonnant qu'en descendant de la cabine, la Reine fasse la remarque à M. Neal que « cela avait été une expérience palpitante ».

Ce fut aussi une expérience remarquable pour Rutherford et Lea, ainsi que pour Frank Warner, le mécanicien en chef de la division qui garda un regard inquiet sur tout ce qui s'est passé.

La 2850 continua pour compléter son trajet transcontinental de la ville de Québec à celle de Vancouver, endroit où le convoi royal fut confié au Canadien National qui ramena le couple royal vers l'autre extrémité du continent, à Halifax. En raison de l'extraordinaire exploit d'avoir tracté le train royal de Québec à Ottawa puis de Toronto à Vancouver, George VI acquiesça à la demande du CPR, faite peu de temps après la visite royale, de fixer la couronne royale sur chacune de ses Hudson semi-carénées qui furent dorénavant désignées sous le vocable « Royal Hudson ».

À la vue de la 2850, la reine Elizabeth avait remarqué : « C'est tellement une belle locomotive ! » Peu la contrediraient. De nos jours, la 2850 peut être observée au musée Exporail de l'ACHF à Saint-Constant, Québec, à l'extérieur de Montréal.

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

The Railway World of Ian MacDonald / *Le monde ferroviaire d'Ian MacDonald*

by / *par* Ian MacDonald and / *et* Stan J. Smaill

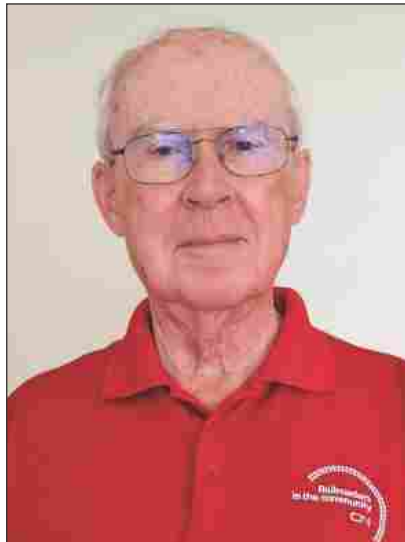
French Version / *Version française* : Gilles Lazure

A sleeper wakes! One of the absolute joys of my job as Photo Gallery editor for Canadian Rail is covering new talent within the rail photography community and finding new treasure troves of great Canadian railway photographs. The most recent 'find' in this regard is the railway photography of Ian MacDonald. Ian is no stranger to the pages of Canadian Rail. His recent articles on Montreal's Réseau Express Métropolitain (REM) are among the best coverage of this controversial project. A career railroader with Canadian National, Ian began shooting top quality colour railway photos back in the early fifties. It is my pleasure to turn this issue's photo gallery over to Ian who will show and tell you about Canadian railroading in his words and fantastic photography.

From his young days Ian MacDonald has been a keen observer of the transportation world, especially as it relates to the rail mode. He is not particularly interested in the minutiae of motive power and rolling stock, but has been keen to observe the railway as a business, moving goods and people. His railway photography reflects that orientation and frequently, but not always, leans toward showing the railway in its geographical and economic context.

His railway photography started in his teenage, high school, years and has continued ever since. During his university years two summers were spent in the employ of Canadian Pacific as a surveyor in the Toronto Terminals Division. After graduation he had a 31 year career with CN, starting in the Research Department, progressing through Transportation and Operations at CN headquarters and concluding at a senior level in a corporate financial role.

Following retirement from CN, he spent many months over three years in Croatia, consulting for Croatian Railways. He has witnessed from the 'outside' (before



Un dormeur s'éveille! Une des plus agréables tâches en tant qu'éditeur de la Galerie de photos pour Rail canadien est de rechercher de nouveaux talents dans la communauté des photographes ferroviaires et de découvrir de nouveaux trésors d'excellentes photographies ferroviaires canadiennes. Ma plus récente trouvaille en ce domaine est la photographie ferroviaire d'Ian MacDonald. Ian n'est pas un inconnu dans les pages de Rail canadien. Ses récents articles sur le Réseau express métropolitain (REM) de Montréal sont parmi les meilleurs reportages sur ce projet controversé. Un cheminot de carrière au Canadien

National, Ian a commencé à prendre des photographies en couleur de haute qualité des chemins de fer au début des années 1950. J'ai le plaisir de consacrer la galerie de photos de ce numéro à Ian qui va vous montrer à l'aide de ses superbes photos le monde ferroviaire canadien.

Dès sa jeunesse, Ian a été un observateur attentif du monde des transports, spécialement en ce qui concerne le mode ferroviaire. Il n'est pas particulièrement intéressé par les détails de la force motrice et du matériel roulant, mais il observe avec attention les chemins de fer en tant qu'entreprises transportant personnes et marchandises. Sa photographie de ceux-ci reflète ce penchant et souvent, mais pas toujours, il cherche à montrer les chemins de fer dans leur contexte géographique et économique.

Sa photographie ferroviaire a débuté au cours de ses années d'adolescence et d'école secondaire et elle a continué depuis. Lors de ses années d'université, deux étés furent passés à l'emploi du Canadien Pacifique en tant qu'arpenteur à la division des terminus de Toronto. À la suite de sa collection de grades, il fit une carrière de trente et un ans au Canadien National, commençant au département de la recherche, progressant au cœur des groupes de transport et d'exploitation aux quartiers généraux de la compagnie et finissant à un niveau majeur au groupe des finances de l'entreprise.

À la suite de sa prise de retraite du CN, il a passé plusieurs mois en Croatie, répartis sur plus de trois ans, en tant que consultant pour les chemins de fer croates. Il a été

employment in the industry) and from the 'inside' (during his employment in the industry) the massive changes in railroading over the past 50 plus years.

témoin des changements majeurs dans l'industrie ferroviaire au cours des cinquante dernières années, tant de l'extérieur de celle-ci que de son intérieur (quand il y a travaillé).



All is quiet at Listowel, Ontario on a Sunday in August 1958. Listowel station was two blocks from Ian MacDonald's grandparents' house. He credits his many visits there in the 1940s with starting his interest in the railway industry. The water tank is full, although by 1958 the end of steam was approaching. Note the stockyard in the background. In the upper corner is Ian's watercolour painting by W.D. Folkins commissioned in 1965 by Ian's father, entitled 'Morning meet at Listowel.'

Tout est calme à Listowel, Ontario, un dimanche d'août 1958. La gare est à deux pâtés de maisons de celle des grands-parents d'Ian MacDonald et ce dernier impute la naissance de son intérêt pour l'industrie ferroviaire à ses nombreuses visites à cette résidence au cours des années 1940. Le château d'eau est plein, même si, en 1958, la fin de l'usage de la vapeur est proche. Notez la cour pour le bétail à l'arrière-plan. En mortaise, on aperçoit une aquarelle que possède Ian; celle-ci avait été commandée à W. D. Folkins par son père en 1965 et intitulée littéralement « Le matin accueille Listowel ».



In April 1954 a CP P class 2-8-2 departed Lambton Yard, Toronto with a westbound freight. Since typical westbound departures to London were double headed due to the grade up to Guelph Junction and Orr's Lake, Ontario, this train was probably headed for Hamilton and the TH&B, via Obico and Canpa. Ian MacDonald thinks that this image is from the very first roll of film shot on the family's new Lordox 35mm camera. It was taken on Kodachrome (ISO 10) which he somehow mistook for a roll of B&W film!

En avril 1954, une 2-8-2 classe P du CPR quitte la cour Lambton de Toronto avec un convoi de marchandises en direction ouest. Étant donné que les départs typiques vers l'ouest et London étaient en double traction à cause de la montée jusqu'à Guelph Junction et Ayr, ce convoi-ci était probablement à destination d'Hamilton et du Toronto Hamilton & Buffalo (TH&B), via Obico et Canpa. Ian MacDonald croit que cette photo est du tout premier rouleau de film exposé à l'aide du nouvel appareil photo 35 mm Lordox de sa famille. La photo a été prise sur de la pellicule Kodachrome de sensibilité ISO 10 qu'il a prise par mégarde pour de la pellicule noire et blanche.

The Toronto stockyards were adjacent to CP's Lambton yard and in the 1950s there was still some stock car traffic in southern Ontario. In August 1955 P2h 2-8-2 5420 was eastbound on the Humber River bridge, just west of Lambton with five stock cars at the front of its consist.

Les cours pour le bétail à Toronto étaient à côté de la cour Lambton du CPR et, dans les années 1950, il y avait encore du transport de bétail dans le sud de l'Ontario. En août 1955, la 5420, une 2-8-2 classe P2h du CPR, roule en direction est sur le pont de la rivière Humber, tout juste à l'ouest de Lambton, avec cinq wagons à bestiaux à l'avant de son convoi.





In the afternoon of August 17, 1955, Niagara St Catharines & Toronto motor 19 brought an empty express refrigerator car to the end of the westernmost of the two branches to Port Dalhousie for loading with Niagara area fruit. The scene is at the well known trestle at Martindale Pond.

Au cours de l'après-midi du 17 août 1955, la 19, une locomotive électrique à cabine carrée du Niagara St. Catharines & Toronto Railway tracte un wagon couvert d'express réfrigéré vers la fin de l'embranchement le plus à l'ouest des deux vers Port Dalhousie pour y être chargé de fruits de la péninsule du Niagara. La scène est au pont sur chevalets très connu à Martindale Pond.

On a beautiful September morning in 1956, G5b 4-6-2 1225 departed Inglewood, Ontario on CP train 705 bound for Orangeville and Owen Sound. The train has just crossed the diamond with the CN Beeton Subdivision. Above the third to last car of the train can be seen the chimney of the joint CN and CP Inglewood station. The enclosed insulated water tank that 1225 is passing ensured that freezing temperatures would not prevent taking on water in the winter.

Par un beau matin de septembre 1956, la 4-6-2 classe G5b 1225 du CPR quitte Inglewood, Ontario, à la tête du train numéro 705 à destination d'Orangeville et d'Owen Sound. Le convoi vient tout juste de rouler à travers le croisement à niveau avec la voie de la subdivision Beeton du CNR; on peut apercevoir, au-dessus de la troisième voiture (à partir de l'arrière) du train, la cheminée de la gare Inglewood que les deux compagnies partagent. Le château d'eau calorifugé devant lequel la 1225 passe assure que les températures d'hiver en dessous du point de congélation n'empêcheront pas les ravitaillements en eau.





At the rear of CP train 705 leaving Inglewood were two wooden combines which would be set-off later for furtherance on trains such as M747 to Elora and M715 to Walkerton.

Deux voitures d'usage mixte en bois sont à l'arrière du train No 705 partant d'Inglewood; celles-ci vont être détachées plus tard pour rouler encore plus loin sur des trains tels que le M747 vers Elora et le M715 vers Walkerton.

In January 1957 the end of passenger service on the London & Port Stanley was just a month away. At the L&PS St Thomas station, express is loaded onto train No. 8, consisting of cars 12 and 10. It would shortly depart for Port Stanley. The CRHA collection at Exporail includes L&PS car No 10.

En janvier 1957, alors que la fin du service voyageur sur la ligne du London & Port Stanley (L & PS) est imminente, de l'express est chargé sur le train No 8 formé des voitures 12 et 10 s'apprêtant à partir de la gare St. Thomas de la compagnie vers Port Stanley. La collection de l'ACHF, à Exporail, compte la voiture No 10 du L & PS.





On a hazy July morning in 1957, CNR U-4-a 4-8-4 6402 gets train No. 10 underway for the last leg of its run from London to Toronto via Guelph. In the far distance on the right is CP's West Toronto station. In the middle distance, on the left, is the interlocking tower controlling movements on the CN Brampton Subdivision, the CP Mactier Subdivision and the CP North Toronto Subdivision.

Par un matin brumeux de juillet 1957, la 4-8-4 classe U-4-a 6402 du CNR met en mouvement le train No 10 pour la dernière étape de son trajet de London vers Toronto via Guelph. La gare West Toronto du CPR est à la droite au loin; à mi-distance, à la gauche, est la tour à enclenchements contrôlant les déplacements sur la subdivision Brampton du CN et les subdivisions MacTier et North Toronto du CPR.

The last run of CN train #172 from Guelph to Toronto took place on June 20, 1959. CN FPA-4 6784 brings the train past the West Toronto interlocking tower.

Le dernier parcours du train No 172, de Guelph à Toronto, du CN eut lieu le 20 juin 1959. L'unité 6784 modèle FPA-4 de la compagnie tracte le convoi au-delà de la tour à enclenchements West Toronto.





In August 1957, CP P2j 5461 comes off the Humber River bridge heading for Toronto's Lambton Yard with only a caboose. Clearly evident is the extensive set of telegraph wires that were the backbone of railway communication technology in the 1950s.

En août 1957, la 5461 classe P2j du CPR sort du pont au-dessus de la rivière Humber en direction de la cour Lambton avec seulement un wagon de queue. De multiples fils de télégraphie apparaissent clairement; ils formaient l'élément essentiel de la technologie des communications ferroviaires dans les années 1950.

At the CPR-GRR interchange yard at Galt, Ontario, a CP D10 4-6-0 meets motor 230 of CPR's subsidiary the Grand River Railway in December 1957.

Une 4-6-0 classe D10 du CPR rencontre la locomotive électrique 230 de la filiale Grand River Railway (GRR) de la compagnie à la cour de correspondance entre le CPR et le GRR à Galt, Ontario, en décembre 1957.





On a crisp January morning in 1958, CP G1 4-6-2 2238 and a P class 2-8-2 storm across the Humber River bridge in the CPR Toronto terminals bound for Guelph Junction and points west.

Par un matin frisquet de janvier 1958, une 4-6-2 classe G1 (la 2238) et une 2-8-2 classe P du CPR traversent à toute vitesse le pont au-dessus de la rivière Humber en route vers Guelph Junction et d'autres localités à l'ouest.

In July 1958, the interlocking tower at Milton shakes as CP train No. 20 from Detroit to Montreal is led by FP7 1421 as it crosses the diamond with CN's Milton Subdivision. By 1965 the scene had changed greatly, this part of the CN Milton Subdivision having been bypassed by the Halton Sub, a key part of CN's freight bypass around Toronto.

En juillet 1958, la tour à enclenchements située à Milton est secouée alors que le train No 20 du CPR reliant Chicago, Detroit, Toronto et Montréal, avec, à sa tête, le modèle FP7 1421, traverse le croisement à angle à niveau avec la voie de la subdivision Milton du CNR. Dès 1965, cette scène avait grandement changé, cette partie de la subdivision Milton du CNR ayant été contournée par la subdivision Halton du CNR, une composante importante de la voie de ceinture de Toronto des trains de marchandises de la compagnie.



Seen from the perspective of the leverman, CP train 21, bound for Detroit approaches the Milton interlocking tower, in charge of a pair of MLW RS-10 units in July 1958.

Vu de la perspective du préposé aux aiguillages de la tour Milton, le train No 21 du CPR, tracté par deux unités RS-10 de fabrication MLW et à destination de Detroit, approche de la tour, en juillet 1958.

Dominion Atlantic G2 4-6-2 2551, a truss rod express car and caboose sit at the CN Rockingham station in suburban Halifax in August 1958. The 2551 arrived with DAR train M26 and has just set off its freight cars.

La 2551, une 4-6-2 classe G2 du Dominion Atlantic (DAR), une voiture d'express avec tiges de garde à niveau et un wagon de queue sont immobilisés à la gare Rockingham du CNR en banlieue d'Halifax, en août 1958. La 2551 y est arrivée avec le train M26 du DAR et vient tout juste d'avoir découplé ses wagons de marchandises.





On the CN Yarmouth Subdivision - part of the old Halifax & Southwestern Railway - two boys watch as train M286, running from Yarmouth to Halifax, hurries across a rural level crossing near East River, Nova Scotia in 1958. Wearing a fine coat of fresh paint is CN CLCH12-44 1646.

Le long du chemin de fer Halifax & South Western (la subdivision Yarmouth du CNR), près d'East River, en Nouvelle-Écosse, deux garçons observent le train M286 reliant Yarmouth à Halifax passant à toute vitesse sur une traverse à niveau en milieu rural en 1958. L'unité 1646 modèle H12-44 de fabrication CLC du CNR exhibe une belle couche de peinture récemment appliquée.

On August 9, 1958 a Royal train carrying Princess Margaret travelled over parts of the Dominion Atlantic (DAR). In recognition of the special occasion, the Union Jack flies from the DAR station at Middleton, Nova Scotia. Displaying green flags to indicate 'first section,' Dayliner 9058 lettered Dominion Atlantic stops at 14:08 with train 11. The Royal train would be the second section.

Le 9 août 1958, un train royal transportant la princesse Margaret a parcouru des portions du Dominion Atlantic. Pour souligner cette occasion spéciale, l'Union Jack flotte au-dessus de la gare Middleton du DAR et le Dayliner 9058 lettré au nom du Dominion Atlantic et formant le train No 11 s'y est arrêté à 14 h 08 exhibant un fanion vert annonçant une section suivante. Le train royal va constituer cette seconde section.





At the DAR station at Middleton, Nova Scotia, CN CLC H10-64 1614 awaits its 14:33 departure with mixed train M254 for Bridgewater on August 9, 1958. Today, although the DAR is long gone, the station building at Middleton survives and is the nucleus of the Middleton Railway Museum.

Le même jour, le diesel CLC H10-64 1614 du CNR attend son temps de départ de 14 h 33 à la gare de Middleton, N.-É., avec le convoi mixte M254 à destination de Bridgewater. De nos jours, même si le chemin de fer Dominion Atlantic est disparu depuis longtemps, le bâtiment de la gare à Middleton existe encore et abrite le Middleton Railway Museum.

In May 1959, CP 1801 brings CP train 10, running from Sudbury to Montreal, past a shelter in Britannia Park, Ottawa. Just visible at the far left is the track of the Britannia loop of the Ottawa Transportation Commission's Britannia line which was in its very last days of operation.

En mai 1959, la 1801 du CPR tracte le train No 10 (roulant de Sudbury à Montréal) devant un abri pour voyageurs situé à Britannia Park, Ottawa. À gauche, tout juste visible, est la boucle Britannia du circuit de même nom de l'Ottawa Transportation Commission qui en était à ses derniers jours d'exploitation.





On March 5, 1960, H1c 4-6-4 2839 was one of only two steam locomotives still active at CP's Lambton roundhouse in Toronto. Both were assigned to helper duties, and the end of steam operation on Canadian Pacific was a mere weeks away.

Le 5 mars 1960, la 2839, une 4-6-4 classe H1c du CPR, était l'une des deux locomotives à vapeur encore en activité à sa rotonde de Lambton, à Toronto. Les deux étaient affectées à un service d'appoint et la fin des opérations à la vapeur au CPR n'était éloignée que de quelques semaines.

Early on a June evening in 1960, CN diesel railcar 15836 and trailer C-1 form the consist of train 662 running from Allandale to Hamilton. As it arrives at Caledon East, Ontario, a number of people wait either to board, to greet incoming passengers or just to observe a soon-to-vanish rural transportation service. The CRHA collection includes similar CN railcar 15824 on display in the Angus Pavilion at Exporail.

En début d'une soirée de juin 1960, l'automotrice diesel-électrique 15836 du CNR et la remorque C-1 formant le train No 662 d'Allandale à Hamilton. Alors que ce dernier arrive à Caledon East, un groupe de personnes attend pour monter à bord, pour accueillir des passagers à leur arrivée ou, tout simplement, pour observer un moyen de transport rural qui va bientôt disparaître. La collection de l'ACHF compte l'automotrice 15824 du CNR qui est en montre dans le pavillon Angus d'Exporail.





Although passenger services had ended six years earlier, electric freight operations continued on CP's electric lines in Ontario until September 1961. In May 1961 Lake Erie & Northern 337 and Grand River Railway 228 lead a train of empty hoppers and gondolas southbound along the Grand River at Blue Lake for gravel loading south of Paris. The structure in the background is a remnant of the original Great Western/Grand Trunk main line to Paris, prior to the rerouting of the main line via Brantford.

Même si le service voyageur avait cessé six ans plus tôt, les opérations de transport de marchandises continuèrent sur les lignes électrifiées du CPR en Ontario jusqu'en septembre 1961. En mai de la même année, la 337 du Lake Erie & Northern (LE & N) et la 228 du GRR sont en tête d'un train de marchandises formé de wagons-trémies et de wagons-tombereaux vides en direction sud le long de la rivière Grand pour être chargés de gravier au sud de Paris. La structure à l'arrière-plan est le vestige de l'ancienne ligne principale du Great Western/Grand Trunk vers Paris, avant qu'elle n'y soit redirigée via Brantford.

In May 1964 CP 8156, a GMD SW1200RS, was at Waldemar, Ontario on CP's Teeswater Subdivision with a consist of mostly stock cars.

En mai 1964, la 8156 du CPR, une unité SW1200RS de fabrication GMD, roule à Waldemar, Ontario, sur la subdivision Teeswater de la compagnie, avec un convoi formé surtout de wagons à bestiaux.





Winter in Prince Edward Island. As late as the 1960s, in the eyes of the regulatory authorities, rural roads were deemed sufficiently treacherous in the winter that CN was required to operate several 'winter only' mixed trains, even though few passengers availed themselves of the option. Two CN GE 70 tonners take train M268 for Souris away from Royalty Junction in March 1965.

L'hiver à l'Île-du-Prince-Édouard. Aux yeux des autorités aussi tard que dans les années 1960, les routes rurales étaient jugées suffisamment dangereuses en hiver pour que le CNR soit obligé d'exploiter plusieurs trains mixtes « hiver seulement » bien que peu de voyageurs profitaient de cette option. Deux diesels du CN modèle « 70-ton » de fabrication GE tractent le train M268 vers Souris à partir de Royalty Junction en mars 1965.

It is June in the 1960s and CN's Ocean Terminals yard in Halifax, Nova Scotia was a quiet place except for the regular passenger trains of CN and the DAR as they came and went from Halifax station. Two CLC units, CPA-16-5's 6701 and 6702 head back to the servicing facilities at Fairview roundhouse near Rockingham after arriving on CN train 2, the Ocean Limited.

C'est un mois de juin durant les années 1960 et la cour Ocean Terminals (OT) du CN, à Halifax, N.-É., est un endroit tranquille sauf lors du passage des trains pour voyageurs à l'indicateur du CN et du DAR alors qu'ils allaient et venaient de la gare d'Halifax. Deux diesels du CN, les 6701 et 6702 du modèle CPA16-5 de la CLC, retournent vers les ateliers d'entretien à la rotonde Fairview près de Rockingham après être arrivés à la tête du train No 2 du CN, l'« Ocean Limited ».





In the 1960s, winter meant that the St Lawrence River was closed so goods destined for export from eastern Canada had to do so from ocean ports such as Halifax, Nova Scotia. Thus, in the winter, Ocean Terminals yard (OT) became a hive of activity, sometimes 'bursting at the seams.' In January 1966, CN FPA-4 6771 is beneath Young Avenue as it departs with train 1, the Ocean Limited. The caboose is on a transfer from Rockingham and all the OT yard tracks are full of boxcars.

Au cours des années 1960, l'hiver signifiait que la Voie maritime du Saint-Laurent était fermée de sorte que les marchandises destinées à l'exportation à partir de l'est du Canada devaient l'être depuis des ports sur l'océan tel que celui d'Halifax. Par conséquent, en hiver, la cour OT du CN devenait un lieu bourdonnant d'activité, parfois prêt, de manière figurée, à « se déchirer aux coutures ». En janvier 1966, le FPA-4 6771 du CN est sous le viaduc de l'avenue Young alors qu'il prend le départ avec le train No 1, l'« Ocean Limited ». Le wagon de queue est sur un train de transfert en provenance de Rockingham et toutes les voies de la cour OT sont occupées par des wagons couverts.

On May 1, 1965, CN CLC H12-44 1633 brings a short train from Lunenburg, Nova Scotia to the junction with the CN Yarmouth subdivision at Mahone Bay.

Le 1er mai 1965, le diesel CLC H12-44 1633 du CN parvient avec son court train en provenance de Lunenburg, Nouvelle-Écosse, à la jonction avec la subdivision Yarmouth de la compagnie à Mahone Bay.





In spectacular autumn foliage colours, CN RSC-13 1728 and a sister unit are near East River, Nova Scotia on the point of M244 from Yarmouth. In the consist is at least one passenger service reefer for fish. It's October 1968. The CRHA collection includes CN 8 hatch reefer 10582.

Au milieu d'un spectaculaire feuillage d'automne, l'unité RSC-13 1728 du CN et une compagne sont près d'East River, N.-É., à la tête du train M244 en provenance de Yarmouth. Il y a au moins un wagon couvert réfrigéré pour le poisson pouvant faire partie des convois pour voyageurs. Nous sommes en octobre 1968. La collection de l'ACHF compte le wagon réfrigéré à huit trappes de toit numéro 10582 autrefois au CN.

In August 1958, at the handsome Intercolonial Railway station in Truro NS, CN D106 leads the two car Railiner train forming train 606, Sydney to Halifax, while passengers and their baggage board train number 1, the Ocean Limited, bound for Montreal.

En août 1958, à la belle gare de Truro, N.-É., le D106 est à la tête du train numéro 606 Sydney-Halifax du CNR composé de deux unités Railiner alors que des voyageurs (et leurs bagages) montent à bord du train no 1, l'« Ocean Limited », à destination de Montréal.



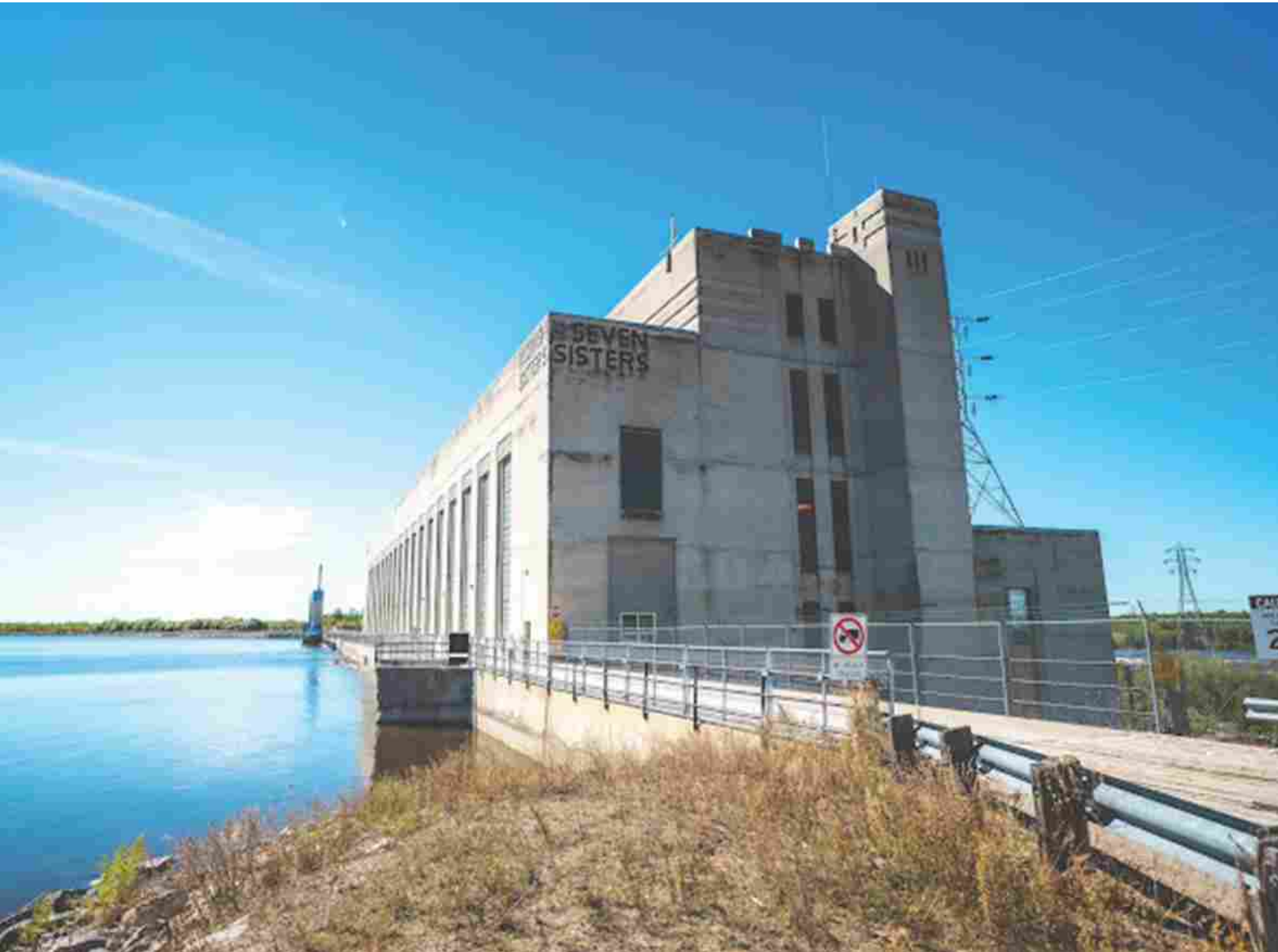
The Manitoba Eastern Railway / *Le chemin de fer Manitoba Eastern*

By / *Par* Barry Biglow

French version / *Version française* : Gilles Lazure

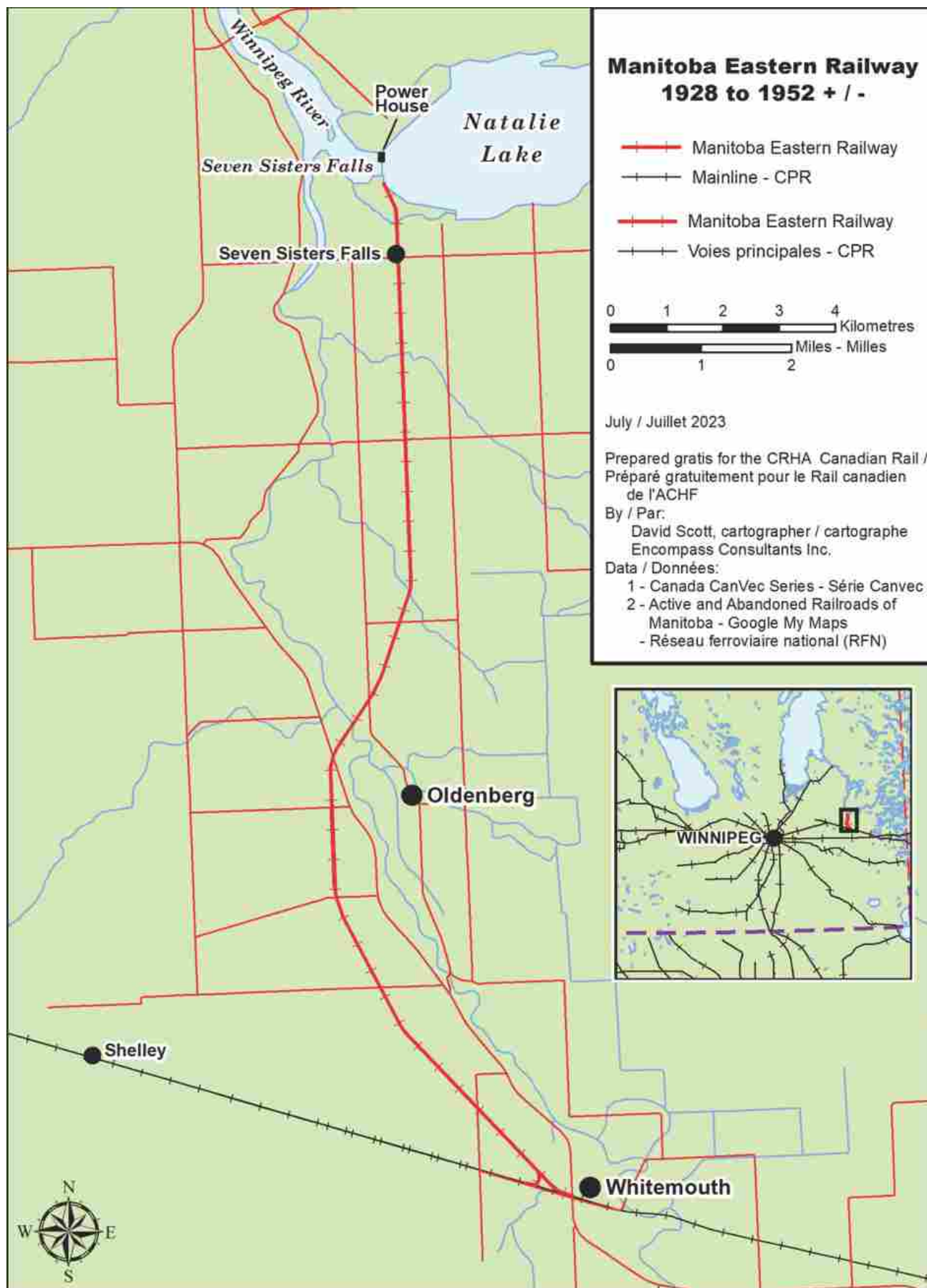
The late Peter Lacey had a plan to write about the industrial and other short railway lines in Manitoba. He completed the book “Tramway to the Pointe” (1996) before he passed away. This article is on one line he did not manage to complete writing about.

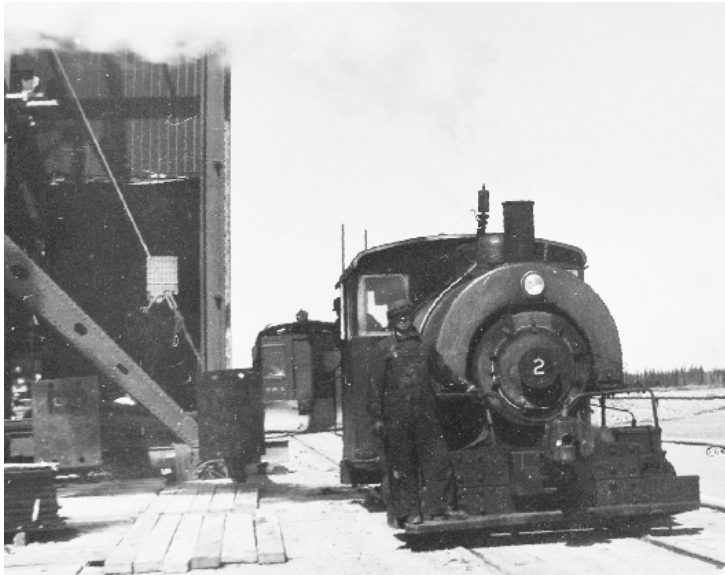
Le regretté Peter Lacey avait l'intention d'écrire sur les chemins de fer desservant les industries et autres lignes secondaires du Manitoba. En 1996, il termina le livre *Tramway to the Pointe* avant qu'il ne décède. Cet article traite d'une ligne dont il ne put compléter le texte.



Seven Sisters generating plant located on the Winnipeg River, note the rails in the road to the right. J Froese, Google images

La centrale hydroélectrique Seven Sisters située sur la rivière Winnipeg; notez les rails encastrés dans la route à droite. J. Froese, Images Google





Manitoba Eastern saddle-tank steam locomotive 2 on the Seven Sisters spillway, Mack motor-car PM6 is behind, the PM6 is beside the original power house. Author's collection

La locomotive-tender à réservoir d'eau en selle numéro 2 du Manitoba Eastern sur la décharge de la centrale Seven Sisters. L'automotrice Mack PM6 est à l'arrière, à côté du bâtiment originel de la centrale. Collection de l'auteur

The Manitoba Eastern Railway (MER) ran 14 miles from Whitemouth on the Canadian Pacific Railway to Seven Sisters Falls¹ which is located about 90 km north east of Winnipeg. It was chartered in 1928 by the Manitoba legislature as a subsidiary of the Winnipeg Electric Company (WEC) and capitalized at \$200,000. The line's sole purpose was to access the Seven Sisters Falls, a remote spot some 14 miles from Whitemouth on the Winnipeg River, where a hydro-electric power station was to be built. The Winnipeg Telegram on December 12, 1928 reported that the new hydro station was expected to produce initially 130,000 horsepower from three turbines, and, when demand warranted, an additional three turbines would be installed.

The line had no great construction difficulties, save a crossing of the Highway 1 and a bridge over the Whitemouth River. The general contractor was Carter-Halls-Aldinger Company Limited. Their 1928 plan of the line shows no sidings, only two wyes². One wye was near Milepost (MP) 1 to allow turning at Whitemouth and a second near MP 5 for a gravel spur.



Milwaukee locomotive 92 outside the generation building at the Seven Sisters Plant.

La locomotive Milwaukee numéro 92 à l'extérieur du bâtiment de la centrale Seven Sisters.

Le chemin de fer Manitoba Eastern Railway (MER) s'est étendu sur une longueur de 22,5 kilomètres, de Whitemouth sur la ligne du Canadien Pacifique à Seven Sisters Falls¹ qui était localisé à environ 90 km au nord-est de Winnipeg. Sa charte, octroyée en 1928 par la Législature du Manitoba, en faisait une filiale de la Winnipeg Electric Company (WEC) au capital initial de 200 000 \$. Le seul dessein de la ligne était d'accéder à Seven Sisters Falls, un endroit isolé à quelque 22,5 km de Whitemouth le long de la rivière Winnipeg au travers de laquelle la construction d'une centrale hydroélectrique était projetée. L'édition du 12 décembre 1928 du Winnipeg Telegram relata que l'on s'attendait à ce que la nouvelle centrale produise initialement 130 000 HP grâce à trois turboalternateurs et que, lorsque la demande le justifierait, trois autres seraient installés.

La ligne ne présentait aucune difficulté de construction majeure, à part un croisement à niveau avec la Route transcanadienne no 1 et un pont au-dessus de la rivière Whitemouth. La Carter-Halls-Aldinger Company Limited en fut l'entrepreneure générale. Son plan de 1928 ne montre aucune voie d'évitement, seulement deux triangles de virage². L'un d'eux était près de la borne milliaire (BM) 1 pour permettre les changements de direction à Whitemouth et l'autre, près de la BM 5, à une carrière de gravier.

1. See Topographical map, National Topographic Series Sheet 62 1/1, Molson, c1951, and CHRA News Report, July-August 1959, page 76.

1. Consultez la carte Molson 62 1/1 édition 1951 du Système de référence cartographique national (SNRC) et le numéro 102 (juillet-août 1959) du CRHA News Report, à la page 76.

2. Carter-Halls-Aldinger Company, Contract 1565, Plan 2308-R-11, dated May 19, 1928. There was additional terminal trackage including a loop at the Seven Sisters generating station.

2. Contrat 1565 de la Carter-Halls-Aldinger Company, plan 2308-R-11, daté du 19 mai 1928. Il y avait une longueur de voie additionnelle au terminus, incluant une boucle à la centrale Seven Sisters.



Photographés en 1987, les quatre piliers en béton d'un pont au-dessus de la rivière Whitemouth dans la municipalité rurale du même nom sont l'une des rares ruines du MER qui ont perduré. Construit en 1928 pour permettre l'acheminement de matériaux pour la construction de la centrale hydroélectrique Seven Sisters, le chemin de fer d'une longueur de 22,5 kilomètres de Whitemouth à Seven Sisters Falls fut démantelé au milieu des années 1950. George Penner, site Internet de la Manitoba Historic Society

The four concrete piers of a bridge over the Whitemouth River in the Rural Municipality of Whitemouth are one of the few surviving remnants of the Manitoba Eastern Railway (photographed in 1987). Built in 1928 to deliver construction supplies for the Seven Sisters Generating Station, the 13-mile railway line from Whitemouth to Seven Sisters Falls was dismantled in the mid-1950s. George Penner, Manitoba Historical Society website

The bridge over the Whitemouth River was significant and proposals from Dominion Bridge appear to have been used together with CPR plans for abutments and piers. The bridge piers and abutments still exist, but the bridge is gone. The construction of the bridge was finished on December 24, 1928³.

The line initially carried concrete and other building supplies to construct the dam, generating station, and buildings in the new town of Seven Sisters. This was followed by heavy electrical equipment required for the hydro-electric station. The hydro station came on line in May 1931. Because of the isolated nature of the site the railway also carried the personnel between Whitemouth and Seven Sisters as there was no road.

After the Second World War, the Seven Sisters Falls were built out to full generating capacity and the final three generators were installed between 1948 and 1952. The railway again had a delivery function, but was abandoned shortly after the completion of the Seven Sisters plant.

Le pont au-dessus de la rivière Whitemouth était d'importance et il semble que des soumissions de la Dominion Bridge aient été utilisées en même temps que des plans du CPR pour les contreforts et les piliers. Ces derniers existent encore, mais le pont est disparu. La construction du pont fut terminée le 24 décembre 1928³.

La ligne transporta d'abord du ciment et d'autres matériaux pour la construction du barrage, de la centrale de production d'électricité et des bâtiments dans la nouvelle ville de Seven Sisters Falls. Ils furent suivis par les lourds équipements électriques de la centrale. La centrale entra en fonction en mai 1931. Compte tenu du caractère isolé du site, le chemin de fer servit aussi à transporter le personnel entre Whitemouth et Seven Sisters Falls puisqu'aucune route n'existait.

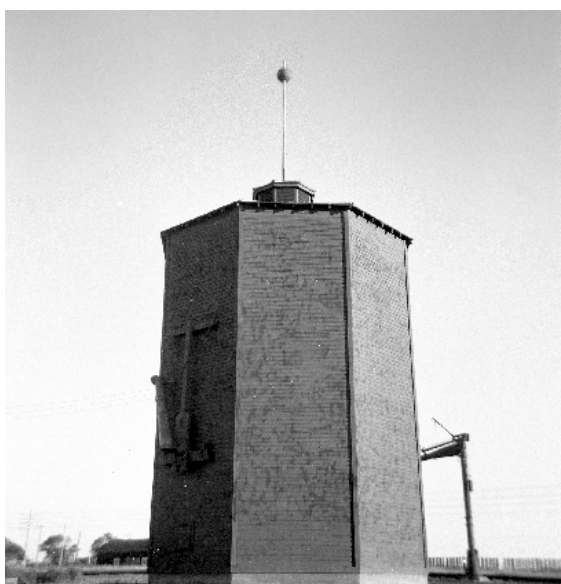
Après la Seconde Guerre mondiale, la centrale fut agrandie pour atteindre son plein potentiel de production de courant et les trois derniers turboalternateurs furent installés entre 1948 et 1952. Le chemin de fer eut de nouveau une fonction de transport de matériaux, mais il fut abandonné peu de temps après le parachèvement de la centrale Seven Sisters.

3. Winnipeg Telegram, December 12, 1928 | 3. Édition du 12 décembre 1928 du Winnipeg Telegram.



Manitoba Eastern at Whitemouth, Manitoba where it connected with the CPR, the steamer is unidentified. Mark Perry collection

Le Manitoba Eastern se raccordait au CPR à Whitemouth, Manitoba; la locomotive à vapeur n'est pas identifiée. Collection de Mark Perry



At Whitemouth, the Manitoba Eastern shared CPR's water tower, this is the MER spout. Barry Biglow

À Whitemouth, le Manitoba Eastern partageait le château d'eau du CPR: ceci est le bec verseur du MER. Barry Biglow



Homemade plow photographed on the line leading to the powerhouse. Author's collection

Le chasse-neige fabrication maison photographié sur la ligne menant à la centrale. Collection de l'auteur

Rolling Stock

My exposure to the railway was in the 1950's when it was largely out of service. The rail line crossed the power dam and then descended to the power house generator room level in a very large loop. The remaining rolling stock were two 0-4-0 steam switchers, various gas mechanical switchers⁴ and the crown jewel, a Mack Model AS railcar.

The International Motor Company used the trademark Mack and between 1905 and 1959 offered a line of railcars⁵.

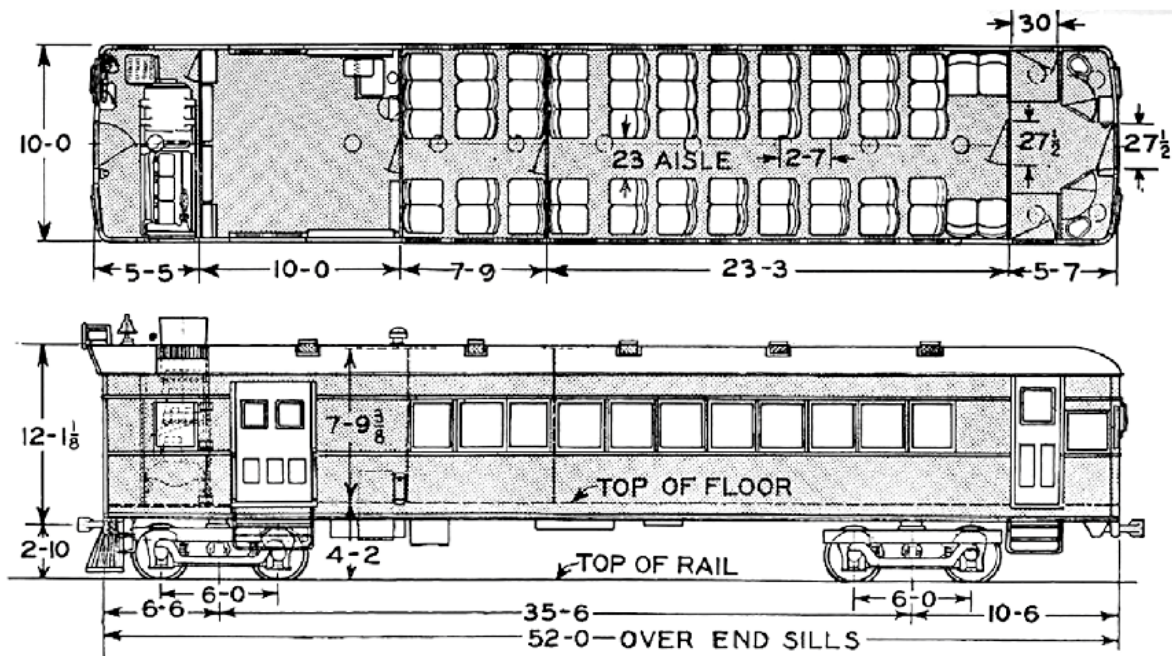
The WEC or an affiliate purchased two Model AS rails from Mack in 1928. One went to MER and the other to another Winnipeg River Railway, a WEC short line serving Great Falls, Manitoba. The Winnipeg River Railway ran from Lac du Bonnet to Great Falls was originally a WEC subsidiary and needed passenger service. After the CPR started operating the line in 1935, one railcar (numbered PM-5) was surplus. That Model AS railcar was sold to the Greater Winnipeg Water District (GWWD) railway in 1935. The GWWD applied a shovel nose streamlined front to the car. It ran for years between St Boniface and the end of the line at Waugh. Unfortunately the car was destroyed in a crossing accident in 1991.

Le matériel roulant

Ma reconnaissance du chemin de fer eut lieu au cours des années 1950 alors qu'il était pratiquement hors de service. La ligne traversait le barrage de la centrale et descendait ensuite au niveau de la salle des turboalternateurs le long d'une boucle à grand rayon. Le matériel roulant encore existant était deux locomotives de manœuvre à vapeur 0-4-0⁴, diverses locomotives de manœuvre à essence et propulsion mécanique et le joyau de la couronne, l'automotrice Mack de modèle AS.

L'International Motor Company utilisa la marque de commerce Mack et mit sur le marché, entre 1905 et 1959, une série d'automotrices ferroviaires⁵.

La WEC (ou une filiale) fit l'achat de deux automotrices Mack de modèle AS en 1928. L'une fut affectée au MER et l'autre au Winnipeg River Railway, une ligne de courte distance desservant Great Falls, Manitoba. Le Winnipeg River Railway s'étendant de Lac du Bonnet jusqu'à Great Falls avait été à son origine une filiale du WEC et avait besoin d'un service voyageur. Lorsque le CPR commença à exploiter cette ligne à partir de 1935, une automotrice (un modèle AS numéroté PM5) devint un



Mack Model AS, Single Unit Railcar

4. Colin Churcher's "Industrial Locomotives and Locomotive Cranes in Canada" website shows the WER had at least 7. small 0-4-0-ST steam locomotives, an ex-CPR 4-6-0 from the CPR acquired from the Winnipeg River Railway, a small self-propelled car and the Mack rail car over its life time.

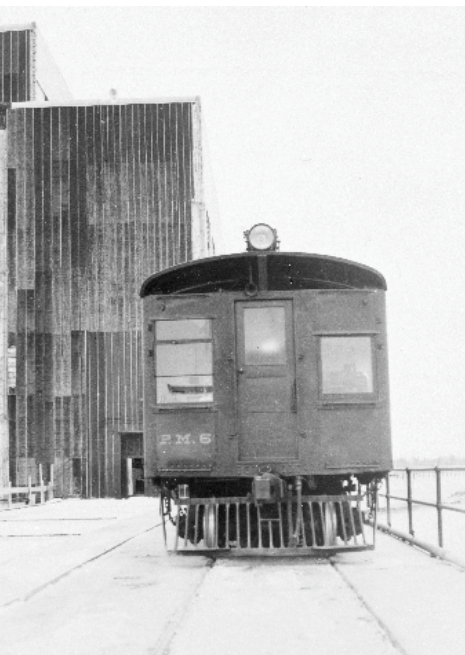
4. Le site Internet de Colin Churcher dénommé "Industrial Locomotives and Locomotive Cranes in Canada" cite que le MER a possédé, au cours de sa période d'activité, au moins sept petites locomotives à vapeur 0-4-0ST, une 4-6-0 ex-CPR achetée du Winnipeg River Railway, une petite automotrice et l'automotrice Mack.

5. History of Mack Rail Motor Cars and Locomotives; Lehigh Valley Chapter; National Railway Historical Society Inc.; Allentown, Pennsylvania; Editor Randolph L Kulp; 1959

5. Lehigh Valley Chapter (National Railway Historical Society Inc.), History of Mack Rail Motor Cars and Locomotives, Allentown (PA), Randolph L. Kulp (Éditeur), 1959

TECHNICAL INFORMATION, RAILROAD COACH TYPE RAIL MOTOR CARS

	Model ACP	Model AS
Body and Roof	All steel passenger or combination body; steel arch roof	All steel combination body; steel arch roof
Seating Cap.	Passenger: 60; Combination: 30	Passenger section: 40; Smoker: 15
Heating	Coal stove; air through ducts	Coal stove; air through ducts
Ventilation	Exhaust, ceiling louvres	Exhaust, 10 ceiling louvres
Pilot	2, wrought iron and steel	1, wrought iron and steel
Entrances	Passenger: 4; 2 train Combination: 2 pass; 2 bag; 2 train	2 passenger; 2 baggage; 2 train
Smoker	(none)	7 ft., 9 in.
Passenger	Passenger car: 44 ft., 10 in.	
Section	Combination car: 24 ft.	23 ft., 3 in.
Baggage	Passenger car: (none)	
Compartment	Combination car: 23 ft.	10 ft.
Engine Room	(none)	5 ft., 5 in.
Salon	One at No. 2 end	2 at No. 2 end
Wheels, Trucks	2 std. trucks; 4-30 in. wheels per truck	2 std. trucks; 4-30 in. wheels per truck
Overall	54' long; 9', 9½" wide; 12', 6" high	54', 6" long; 10' wide; 12', 1 1/8" high
Dimensions		
Truck Center	29 ft., apart	35 ft., 6 in., apart
Lightweight	48,000 pounds	54,000 pounds
Controls	Electro-pneumatic controls and auxiliaries at both ends	Westinghouse or General Electric Type M-solenoid at No. 1 end only
Engine	1 AC, 4 cyl.; 60 hp; 5" bore, 6" stroke in each truck, 4 speeds forward and 4 rear	1 AP, 6 cyl.; 135 hp; 5" bore, 6" stroke; 1000 rpm; floor mounted
Drive	Universal joint connects engine to transmission which by shaft connects with gears on axles	Engine operates generator which produces electricity for traction motors in front truck
Carburetor	Stromberg	2" fuel feed, Stromberg
Traction	(none)	
Motors	Force feed and splash	2, 60 hp each, in forward truck
Lubrication	Single high tension magneto	Force feed and splash, pump
Ignition	1½ kw, 32-40 v, axle driven;	Single high tension magneto
Generators		Separate exciter, 90 kw, 450 v, 32 v., for lighting
Battery	1, Exide, 16 cell, 180 amp	1, 32 v, 16 cell
Cooling System	Water, forced circulation through cells	Water, forced circulation through 2 tubes on roof and 2 on side
Exhaust	Pipe at truck	Steel stack, venturi ducts
Brakes	WH, AMM; str. and automatic; wheel hand brake; engine drove air compressor	WH, AML; Peacock hand brakes; engine drove air compressor
Coupler	ARA contour	ARA
Fuel Capacity	1, 25 gal. cap. tank, each truck	175 gals.
Lights	250 w incandescent headlamps at each end; 16, 23 w, 32 v interior in Alba shades; marker and classification lamps	250 w Golden Glow headlamp; dome interior lights; 2 marker and classification lamps
Signals	Locomotive bell and whistle	Hammett locomotive bell, one air horn, and one signal whistle
Window Wiper	(none)	Follerthy air operated
Maximum Speed	35 mph	45 mph single; 34.4 mph one trailer



PM6 railcar on the dam outside the original powerhouse construction

Vue de l'avant de l'automotrice PM6 sur le barrage, à l'extérieur du bâtiment de la centrale



Rear ¾ view of PM6 railcar on the spillway

Vue trois-quarts de l'automotrice PM6 sur la décharge de la centrale



Interior of PM6 railcar

Intérieur de l'automotrice PM6



Mack Railcar PM6 switching boxcars at Whitemouth, Manitoba in September of 1949. Mark A Perry collection

L'automotrice Mack PM6 manœuvrant des wagons couverts à Whitemouth, Manitoba, en septembre 1949. Collection de Mark A. Perry

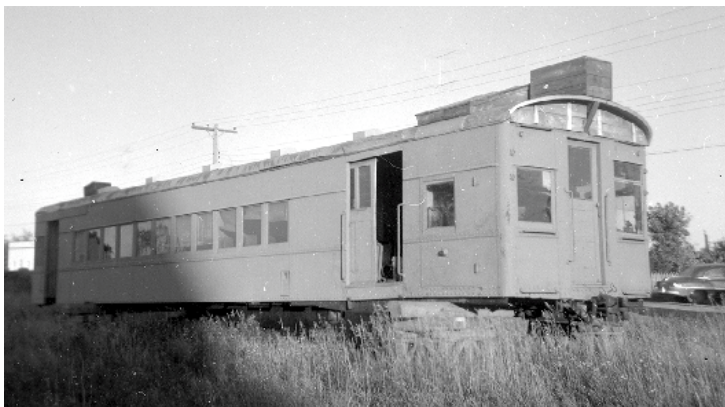
The other car went to the Manitoba Eastern railway, it was numbered PM6 and survived in more or less mint condition until the late 1950's. Nameplate data of the car was 'Model AS; Serial 163002'. The passenger capacity was 44 with a small express compartment. The engineer sat next to the 6 cylinder gasoline engine. Engine protection was limited to a coolant temperature gauge with a warning red light. No radiator fan was noted, only two shutter relays. Lubrication may have been by splash lubrication since no oil pressure gauge was noted. The car was single ended and with no train-lines.

The Westinghouse traction generator was rated 85 kilowatts, 600VDC and 210 amperes. A 32 volt generator supplied the battery and local power for control and lights. A starting field on the traction generator was used to crank the engine. Two Westinghouse 538D traction motors wired permanently in series were on the front truck. No field shunting was provided on the traction motors. The engine had three throttle speeds up to 1350 rpm.

Excitation was a battery field and a self excited field on the generator. A remote controlled motor driven rheostat in the self excited field provided control of the engine loading and thus speed control of the railcar. In addition to a forward and reverse position provision was made for idle and fast engine speed for air pumping and battery charging. Series motor connection is liable to slip easily and no slip warning was provided only sanding.

Engineer know thy machine!

In the 1950's the Manitoba Eastern was abandoned and the GWWD bought only the trucks of PM6 as spares for their Mack railcar in 1954. The body of PM6 then sat on trestles in the CPR yard at Whitemouth until at least 1959⁶. Final body disposition is not known.



The body of PM6 sits on cribs in the CPR yard at Whitemouth, Manitoba in the late 1950s. Barry Biglow

La caisse de la PM6 reposant sur des chevalets dans la cour du CPR à Whitemouth à la fin des années 1950. Barry Biglow

surplus. Celle-ci fut vendue au chemin de fer Greater Winnipeg Water District (GWWD) en 1935. Le GWWD équipa son automotrice d'un avant profilé en chasse-neige. Elle roula pendant des années entre St. Boniface et Waugh, l'extrémité de la ligne. Malheureusement, le véhicule fut détruit lors d'un accident à un passage à niveau en 1991.

L'autre automotrice alla au MER. Elle reçut le numéro PM6 et perdura en plus ou moins bonne condition d'origine jusqu'à la fin des années 1950. La plaque du manufacturier sur le véhicule se lisait « Model AS Serial 163002 ». Sa capacité était de 44 passagers avec un petit compartiment pour les messageries. Le mécanicien s'asseyait à côté du moteur à essence de six cylindres. La protection pour le moteur se limitait à une jauge de température du liquide de refroidissement avec voyant d'alerte rouge. Aucun ventilateur ne fut noté sur le radiateur, seulement deux relais de positionnement de ses volets. La lubrification a dû se faire par barbotage puisque l'on ne remarqua aucune jauge de pression d'huile. Le véhicule était pour utilisation autonome, n'étant équipé d'aucun câble ou boyau de raccordement avec un autre.

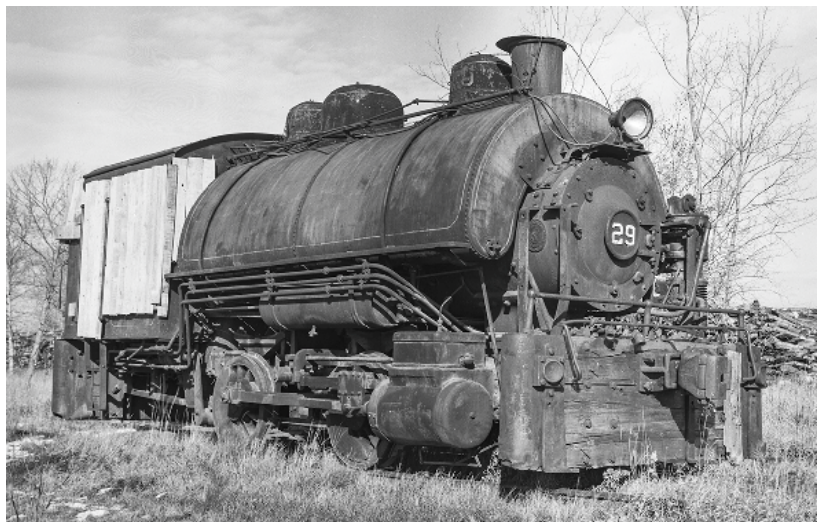
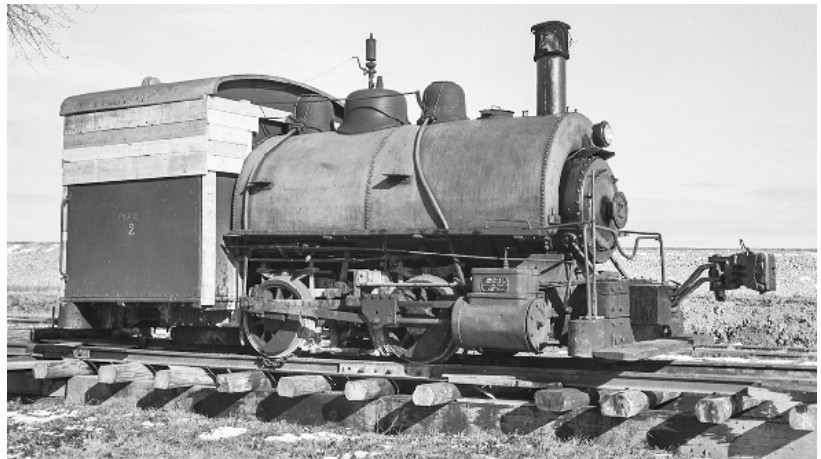
Le générateur Westinghouse pour la traction pouvait produire un courant nominal de 210 ampères; sa puissance nominale était alors de 85 kW sous une tension de 600 volts en courant continu. Un générateur de 32 Volts alimentait un accumulateur et fournissait les besoins en appareillage de contrôle et en éclairage. Un bobinage dédié sur le générateur de courant de traction servait à démarrer le moteur à essence. Deux moteurs électriques de traction Westinghouse 538D, en couplage « série » permanent, étaient installés sur le bogie avant. Les moteurs de traction n'étaient pas équipés de résistances sur leur bobinage de champ. Le moteur à essence avait un régulateur de régime à trois positions pour un maximum de 1350 tours par minute.

Le courant d'excitation de champ des moteurs de traction provenait de la batterie et le générateur de courant de traction avait un champ auto-excitant. Un rhéostat motorisé à distance connecté au champ auto-excitant régula la charge sur le moteur à essence et fournissait ainsi le contrôle de la vitesse de l'automotrice. En plus des positions avant et recul, une autre était fournie pour faire tourner le moteur à un régime élevé pour la production d'air comprimé pour le freinage et de courant de charge pour la batterie alors que le véhicule était à l'arrêt. Les moteurs raccordés en série sont susceptibles de s'emballer facilement, mais aucune alerte de glissement n'était fournie, seulement une possibilité de sabler les rails.

6. Ibid, Kulp | 6. Ibid, Kulp

In the 1950's the two saddle tank steam engines left were numbers 2 and 29. The 29 was from Dickson Locomotive Works and looked very similar to the HO model dockside switcher sold by Varney. The remaining data for the MER's roster is incomplete.

Au cours des années 1950, les deux locomotives-tenders à réservoir d'eau en selle encore existantes étaient les numéros 2 et 29. La 29 provenait des Dickson Locomotive Works et ressemblait beaucoup au modèle à l'échelle HO d'une locomotive de manœuvre portuaire vendu par Varney. Le reste des détails sur le parc moteur du MER demeure incomplet.



The Milwaukee gas mechanical locomotives from the Milwaukee Locomotive Manufacturing Company were normally used as mining locomotives. The sole unit on the MER was a model H4 and is preserved at the Manitoba Agricultural Museum in Austin, Manitoba.

Les locomotives à moteur à essence et à propulsion mécanique provenant de la Milwaukee Locomotive Manufacturing Company étaient normalement utilisées dans les mines. La seule unité au MER était du modèle H-4 et est préservée au Manitoba Agricultural Museum à Austin, Manitoba.

The bridge was also gone when I walked the line in the late 1950's.

Thus ended my story of the Manitoba Eastern Railway

The author thanks Douglas N W Smith for additional material used in this article.

References:

National Topographic Series - Sheet 62 1/1 MOLSON ca 1951

Dominion Land Surveyor Donald Ernest Denmark - Right of Way Plan to Severn Sisters Also Gravel Spur plan Dec 1, 1928 plan 1523-S-11

Dominion Bridge 3 proposals to cross the Whitemouth River

CPR Trestle design for Leather River Crossing Prince Albert Branch

CPR Masonry Abutments and Pier Bridge 41 Whitemouth River ca 1908

CN Souris River Crossing near Hartney 174.0 Nov 4, 1925

Carter-Halls-Aldinger Company Limited plan 2308-R-11, May 19, 1928 Wye turning at MP1; Wye to gravel pit near MP 5

Winnipeg Electric Company PM6 Wiring Diagram # P2165

Mécanicien, connaista machine!

Le Manitoba Eastern fut abandonné au cours des années 1950 et, en 1954, le GWWD acheta seulement les bogies de l'automotrice PM6 comme pièces de rechange pour son propre véhicule Mack. La caisse du PM6 reposa dès lors sur des chevalets dans la cour du CPR à Whitemouth jusqu'au moins 1959⁶. Le sort final de la caisse n'est pas connu.

Le pont était aussi disparu lorsque j'ai marché le long de la ligne vers la fin des années 1950.

Ainsi se termine mon histoire du chemin de fer Manitoba Eastern.

L'auteur remercie Douglas N. W. Smith pour des informations additionnelles incorporées à cet article.

Références:

Carte Molson 62 1/1 édition 1951 du Système de référence cartographique national (SNRC)

Documents de Donald Ernest Denmark, arpenteur des terres du Dominion:

- Right of Way Plan to Severn Sisters
- Gravel Spur plan Dec 1, 1928 plan 1523-S-11

Trois soumissions de la Dominion Bridge pour traverser la rivière Whitemouth

Plan d'un pont sur chevalets du CPR pour traverser la rivière Leather sur l'embranchement de Prince Albert

Contreforts et piliers en maçonnerie du pont 41 du CPR au-dessus de la rivière Whitemouth (autour de 1908)

Traversée de la rivière Souris par le CNR à la BM 174.0 près de Hartney (4 nov. 1925)

Triangles de virage à la BM 1 et à la BM 5 (carrière de gravier) - plan 2308-R-11 (19 mai 1928) de la compagnie limitée Carter-Halls-Aldinger

Plan de câblage électrique No P1265 de l'automotrice PM6 de la Winnipeg Electric Company



Manitoba Eastern Railway 1 taking on water at the CPR water tank in Whitemouth in July of 1941. MarkAQ Perry collection

Ravitaillement en eau de la locomotive No 1 du Manitoba Eastern Railway au château d'eau du CPR à Whitemouth, Manitoba, en juillet 1941. Collection de Mark A. Perry

6. Ibid, Kulp | 6. Ibid, Kulp

Telegraphing / La télégraphie

By / Par Richard Inwood

French version / Version française : Louise Dineen

CN's old Vars railway station is now part of a Heritage Museum in the Ottawa suburb of Cumberland. The museum features a church, school-house, general store, blacksmith, firehall, sawmill and scale-model, working steam engines. The station at the museum entrance, along with the caboose just down the track, are prominent features.

As I worked as a CPR telegrapher back in the 1950's and still remember Morse code, the museum's directors call on me and a couple of my old railway buddies to perform telegraphy demonstrations, from time to time, on site.

One of us works in the station, while the other sets up in the caboose. People write messages in longhand and we transmit them in Morse code to the telegrapher at other end, who types out the message on a telegram blank for them to pick up. People get a big kick out of that. Young kids even get a kick out of the typewriters we use.

Station Agents

Next to the local postmaster, the railway station agent was the most important and popular person in small-town Canada back in the 1930s, 40s and 50s. With rare exceptions (including Vars) the agent lived upstairs (i.e. above the station). And, they knew everyone in town and everything that was going on. During WWII, for instance, it was they who had to deliver the sad news to the family that a son or daughter was missing or killed in action. This and other news came to them by telegraph. That skill was a must, although their job required them to perform many more duties.

They had to provide information and sell tickets to passengers. They made sure that box cars, gondolas, or whatever, were available to shippers, when required and, when the time came, they drew up the bills-of-way and made sure those shipments were picked up by the local wayfreight. However, their most important job was to assure that train traffic was safe.

Accurate timing was critical. Scheduled trains couldn't just depart whenever the crews felt like it. They



L'ancienne gare CN à Vars fait maintenant partie d'un musée patrimonial dans la banlieue Cumberland près d'Ottawa. Le musée comprend une église, une école, un magasin général, une forge, une caserne de pompiers, une scierie et des

locomotives à vapeur miniaturisées à

l'échelle et fonctionnelles. La gare, située à l'entrée du musée ainsi que le fourgon de queue au bout de la voie ferrée sont des attractions importantes.

Parce que j'ai travaillé comme télégraphiste dans les années 1950 et que je me rappelle encore le code Morse, les directeurs du musée font appel à moi et une couple de mes anciens compagnons de chemin de fer pour faire des démonstrations de télégraphie de temps en temps sur le site.

L'un de nous travaille dans la gare pendant que l'autre s'installe dans le fourgon de queue. Les visiteurs écrivent des messages à la main et nous les transmettons dans le code Morse au télégraphiste à l'autre bout qui les tape ensuite sur des blancs de télégrammes pour qu'ils les récupèrent ensuite. Les gens trouvent ça vraiment amusant. Les machines à écrire que nous utilisons amusent même les enfants.

Les agents de gare

Après le maître de poste local, l'agent de gare était la personne la plus importante et populaire dans les petites villes du Canada dans les années 1930, 40 et 50. Avec quelques rares exceptions (incluant Vars), l'agent demeurait au deuxième étage, c'est-à-dire au-dessus de la gare. Et les agents connaissaient tout le monde en ville et tout ce qui se passait. Pendant la Seconde Guerre mondiale, par exemple, c'était eux qui devaient livrer les tristes nouvelles aux familles dont les fils ou les filles étaient portés disparus ou tués au combat. Ce genre de nouvelles arrivaient par télégraphe. Cette compétence était indispensable bien que leur travail leur imposât d'effectuer de nombreuses autres tâches.

Ils devaient fournir des renseignements et vendre des billets aux passagers. Ils s'assuraient que les wagons couverts, les wagons-gondoles, tout et rien, étaient disponibles pour les expéditeurs en cas de besoin. Le moment venu, ils rédigeaient les bordereaux d'expédition et

had to respect the clock....that is, the railway station clock, which had to be accurate within seconds. This was accomplished by sending out a daily telegraphic time signal to all stations on the network. Station agents would make sure their clocks were accurate. Conductors would match their pocket watches with those clocks and, later, match their watches with the engineers'.

The semaphore signal atop the station was a vital piece of equipment. Vars, like many more stations, was on a single track. That meant that trains travelling in both directions were using the track. How to keep them from plowing into each other? Well, that was the dispatcher's job (in Ottawa and later Belleville for CN and in Smiths Falls for CP) and he needed the local station agents and other telegraph operators to relay train orders to the engineers and conductors of passing trains. The agent or mainline telegraph operator would first place the semaphore signal in the proper position and write out the dispatcher's instructions to train A to take the siding at a certain point to allow train B to pass. The orders were attached to a hoop, which was held up for the engineers and conductors to put their arms through.



s'assuraient que ces expéditions étaient ramassées par le train de desserte local de marchandises. Toutefois leur fonction la plus importante était d'assurer que le trafic ferroviaire était sécuritaire.

Un minutage précis était essentiel. Les trains à l'indicateur ne pouvaient pas partir chaque fois que les équipes en avaient envie. Ils devaient respecter

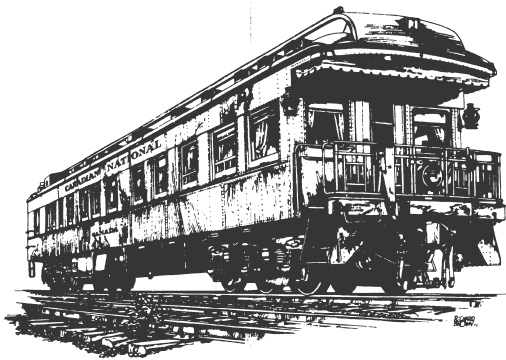
l'horloge, c'est-à-dire l'horloge de la gare, qui devait être précise à quelques secondes près. Pour ce faire, il fallait envoyer un signal horaire télégraphique quotidien à toutes les gares sur le réseau. Les agents de gares s'assuraient que les horloges étaient exactes. Les chefs de trains accordaient leurs montres de poche avec ces horloges et, plus tard, ils les comparaient avec celles des mécaniciens de locomotive.

Le sémaphore sur le toit de la gare était une pièce d'équipement essentielle. Vars, comme plusieurs autres gares, était situé sur une voie unique. Ceci voulait dire que les trains voyageant dans les deux directions utilisaient cette même voie. Comment les empêcher de se rentrer l'un dans l'autre? Eh bien, c'était le travail du répartiteur (à Ottawa, et plus tard à Belleville, pour le CN et à Smiths Falls pour le CP) et il avait besoin des agents de gares locaux et des autres opérateurs télégraphiques pour relayer les ordres des trains aux mécaniciens de locomotive et aux chefs de train d'autres trains qui passaient. Premièrement, l'agent, ou l'opérateur télégraphique de la ligne principale, plaçait le sémaphore dans la bonne position et écrivait ensuite les instructions du répartiteur au Train A de prendre la voie d'évitement à un certain point pour permettre le passage du Train B. Ces ordres étaient attachés à des cerceaux soulevés dans les airs et les mécaniciens et chefs de train les accrochaient avec leur bras.



The engineer of CP Rail Train 803 has the train order hoop around his arm as he receives orders from operator Vic Bodnerchuk at Spillimacheen, British Columbia in July, 1972. This 4558 Extra North Kaiser coal train originated at Sparwood, BC and is headed to Golden, then on to Roberts Bank near Vancouver for unloading. Stan Smaill

Le serre-frein avant du train No 803 de CP Rail a le cerceau sur son bras alors qu'il reçoit des ordres de train du télégraphiste Vic Bodnerchuk à Spillimacheen, Colombie-Britannique, en juillet 1972. Cet Extra 4558 North Kaiser, un train de charbon, est parti de Sparwood, C.-B., et se dirige vers le terminal Roberts Bank, près de Vancouver, pour y être déchargé. Stan Smaill



Heritage Business Car

Edited by Peter Murphy

July - August 2023

Erratum

Greg McDonnell pointed out that Stan made a few location mistakes in his 2816 Photo Gallery which appeared in the May - June issue No. 614:

Page 184 lower photo - Northbound on the Fergus Subdivision at Harrisburg, Ontario, January 26, 1969. Minor note, the train is not all in the new paint, baggage car 9166 (obscured by steam) and at least two of the heavyweights mid-train are in 1954 green and black.

185 upper photo - Westbound at 'Silver,' the junction of Halton and Guelph Subdivisions west of the station at Georgetown, Ontario, March 21, 1971. Train is threading the plant at Silver, moving from the south track Halton Subdivision and onto the Guelph Sub.

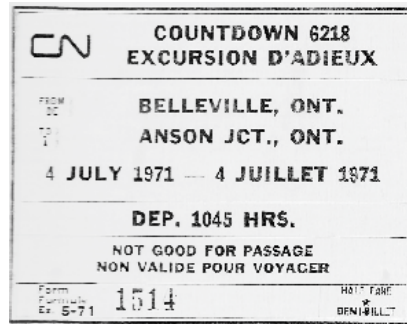
185 lower photo - Southbound on the Fergus Subdivision at Maple Manor Road, just south of Galt, Ontario, also March 21, 1971

Stan does a wonderful job with these galleries!

Mail Received

Ted Bartlett of Moncton, New Brunswick writes:

Stan's 6218 Photo Gallery in the May-June issue brought back a very special memory. Living in Newfoundland some 50+ years ago, I never got the opportunity to get up close and personal with this famous engine – until the very twilight of her illustrious excursion career. I was planning a visit with friends in Kingston for the Canada Day weekend in 1971, and somehow got wind of her official retirement. I was fortunate to obtain tickets for her very last revenue trip, and was trackside for her final runpast.



Ed Ramsdell of Newburyport, Connecticut (and a member of the Seashore Trolley Museum) writes:



The CRHA's and Exporail's MTC 274 streetcar (the first piece of rolling stock preserved by the CRHA) was built for the Montreal Street Railway in 1892 by the Newburyport Car Company's (NCC). Its factory was on Brown's Wharf about five or six blocks from where I am currently sitting. This year was about Newburyport Car Company's (NCC) zenith - E P Shaw had bought the company (Evans and Patriquin) and renamed it to NCC and there was good business. Evans was a stair and window frame builder and Patriquin was a blacksmith who decided to start building cars (simpler days!).

There was a large pool of talented woodworking craftsmen from the shipbuilding industry as that business had collapsed in Newburyport following the Civil War. It is actually fun to look at the frames of lots of the late 19th early 20th century houses as they have knee timbers and other marine type carpentry because that is what workers were familiar doing. The NCC wasn't ultimately big enough to compete or finance the switch to steel, much like both Ellis and Briggs across the Merrimack in Amesbury, Connecticut.



Another NCC built car is preserved at the Seashore Trolley Museum. In 1952 Seashore acquired Boston Elevated 475, (double-truck wooden). It was built by the NCCo in 1903 and was constructed originally with enclosed vestibules. It was also one of the first 60 Boston streetcars equipped with air brakes. No. 475 has the so called 'Boston Front' - each dasher having three panels matching the three vestibule windows above. The car survived to preservation era as the Metropolitan Transit Agency had used it as a work equipment car. It stayed on MTA property for some time while Seashore did initial restoration work on it. It has been kept in the Fairview carhouse at Seashore for years. So the CRHA's 274 is one of only two Newburyport built cars in existence.

Dr. James E. Luce of Montebello, New York writes:

The article 'Trolley to the Coasters' was of particular interest to me. Three of the sites (Port Dalhousie, Hanlan's Point and Belmont Park) are within my personal experience, yes I am that old!

My father, who was a musician, played in the dance bands at Hanlan's Point and on the steamers between Toronto and Port Dalhousie, as well as at Aylmer, Quebec.

I have a couple of questions: The article states that at Hanlan's Point the park had been cleared for the new airport by 1935. However I can remember being on Hanlan's Point one evening while my dad played at the dance hall, and that is unlikely to be before 1938?

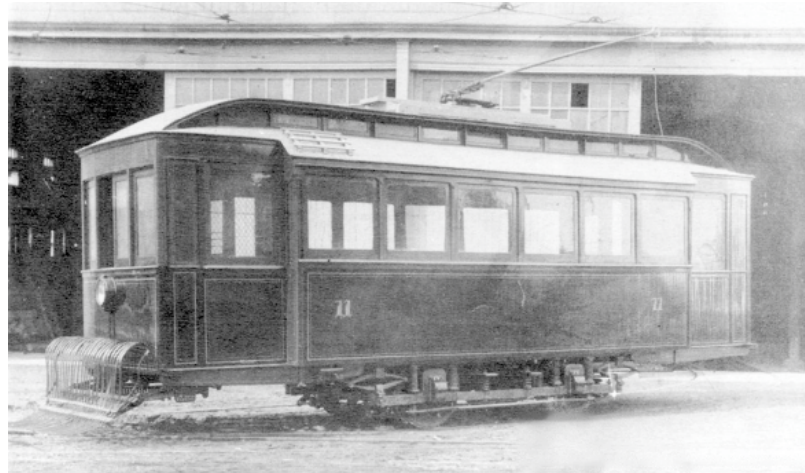
The second question is about Sunnyside in Toronto. Why was it omitted? There was a perfectly lovely roller coaster there, and the Sunnyside amusement area was served by the Toronto Transportation Commission (TTC). Westbound Queen trolleys carried the destination sign 'Sunnyside' and looped around the Top Hat Club at Parkside Drive and Lakeshore Boulevard. Alas, the loathsome Gardiner Expressway obliterated that coaster.

The Sunnyside Amusement Park operated from 1922 to 1927 when it was replaced by a baseball stadium. Ed.

Douglas N W Smith writes:

The electrification of the Kingston, Ontario horse car lines in 1893 was followed the next year by the extension of the line to the Rockwood Asylum in Portsmouth, a western suburb. In 1895 the company purchased land west of the Asylum to create Lake Ontario Park.

The park opened on June 26th when 1,800 Kingstonians rode the electric cars to the park. The first day attractions, which included the usual dance pavilion, refreshment booth, and bathing beach, were quickly supplemented with swings, merry-go-round and vaudeville pavilion. Business was so brisk that the company acquired four open trailers and three open motor



Kingston, Ontario tram. All-time list of Canadian transit systems website

Tramway de Kingston, Ontario. Site Internet « All-time list of Canadian transit systems »

cars that year and another five in 1896. The park was acquired by the city in August 1930 when the Kingston, Portsmouth & Cataraqui Electric Railway was abandoned.

Also - the Grand Valley Railway had Grand Valley Park between Brantford and Paris, Ontario. The Woodstock, Thames Valley and Ingersoll had Fairmount Park located east of Beachville. These parks were not very elaborate, but at least they had a pavilion and picnic areas.

As regards the park at Port Stanley, Guy Lombardo and his Royal Canadians played somewhat regularly at Port Stanley Park. Benny Goodman often made an appearance as a guest soloist. Lombardo was a native of London, Ontario and went on to become one of the biggest names in band music and had his own TV show for many years in the black and white era. For over forty years, over fifty million people tuned in to his radio and TV show on New Year's Eve.

Brought to our attention:

Woodrowe Beach Resort in Sarnia, Ontario

A century ago, when Sarnians wanted to escape the city's oppressive summer heat and humidity, they didn't flock to Canatara Park. A trip to 'the beach' in 1915 typically meant heading to the sandy shoreline between Christina Street and Colborne Road, an area now almost entirely in private hands.

At one end stood the Lake Huron Park pavilion and hotel, built in 1905 just east of the foot of Colborne Road. To get there, Sarnians could ride a bicycle or take a pleasant trolley ride through the open countryside aboard the Sarnia Street Railway.

The 'Beach Line' ended at what's now Baxter Park beside Beach Lane, and some maps still refer to the area as

Wees Beach. To the west lay Woodrowe Beach, a 15-acre lakeside cottage resort located to the east of Christina Street.

Photos from the era reveal overdressed 'bathers' enjoying the sand and waves, which were backed by groves of shady locust trees. The beach itself was named for the Wood family, which eventually sold the land to a housing developer for \$160,000 in 1954.

Today, all that remains of the resort is the name of the nearest street – Woodrowe Avenue. (Sarnia Historical Society via Doug Wilson)

Dr. Andrew Panko of Niagara writes;

I enjoyed reading Thomas Grumley's article on Trolleys to the Coasters. In my collection I have this price quotation from the Niagara St. Catharines and Toronto Railway Company to the Eglinton United Sunday School in Toronto for transportation for their annual picnic. I thought your readers might be interested in this bit of NS&T memorabilia regarding Lakeside Park in Port Dalhousie.

Ottawa Transportation Commission 696 streetcar has moved



Peter Murphy

CANADIAN NATIONAL STEAMERS
(NIAGARA, ST. CATHARINES AND TORONTO RAILWAY COMPANY)

LAKESIDE PARK
PORT DALHOUSIE

HIGH SPEED ELECTRIC LINE TO
NIAGARA FALLS

1190 C. N. EXPRESS BLDG., 1 SIMCOE ST. WAVERLEY 7811, LOCAL 422
TORONTO, ONT. February 1, 1936.
FILE: 529.1.E.

P. F. ARNOLD
PASSENGER REPRESENTATIVE

Mr. C. H. Conquergood,
80 Weybourn Cres.,
Toronto, Ont.

Dear Mr. Conquergood:

Confirming your conversation with our Mr. McCandlish a day or so ago regarding the Eglinton United Sunday School annual picnic for 1936. I am pleased to submit below dates that are available at the present time during the first part of June for Port Dalhousie:

Monday, June 1st,	Tuesday June 2nd,	Friday, June 5th,
Sat. " 6th,	" " 9th,	Thurs. " 11th,
Fri. " 15th,	" " 16th,	Wed. " 17th,
Thurs. " 18th,	Fri. " 19th,	

The excursion rates for parties of 50 or more are the same as last year, that is, 75¢ for adults and 40¢ for children not, on week-days, and these fares are completely outlined on the back of the attached folder. This is last years folder but as soon as our 1936 literature comes from the printer, copies will be forwarded to you.

Mr. McCandlish would be glad to call again at your convenience to discuss any further particulars.

Yours very truly,

[Signature]
PASSENGER REPRESENTATIVE.

PFA/CB
ENCL.

Ottawa Transportation Commission (OTC) streetcar 696 was purchased by a few members of the CRHA from a scrap yard in Hull, Quebec around 1959. It was moved to Montreal and stored for a few years at Canadian Allis Chalmers Ltd. in Lachine and subsequently was moved to the CRHA's museum site.

In 1988, the OC Transpo, the successor to the OTC, made a request to the CRHA to acquire the car and move it back to Ottawa for restoration. The CRHA Board of Directors resolved in 1988 to transfer ownership of the car to OC Transpo. The car was moved to Ottawa in June 1989, where it was housed initially in the bus garage at the OC Transport St. Laurent facility, and later at their Merivale facility on Colonnade Road.

OC Transpo permitted a group of Ottawa volunteers, known as the 696 Restoration Group, to work on the car at these facilities. The Group's intention was to restore the car

to operational condition. Fast forward to 2023, two years of restoration work was lost during the Covid pandemic, the car has now been in Ottawa for 34 years. The restoration of the body is estimated to be about 85% complete, but the mechanical components (trucks, wheels, traction motors, electrical and pneumatical) are another matter with high cost projections to achieve the work, which is beyond the capacity of the volunteers.

OC Transpo has an urgent need for the space occupied by the car in the Merivale bus garage for a fleet of new para buses that are on order. The 696 Group have been searching for an alternate location to house the car, without success. Since no alternate location has been found OC Transpo has moved the car to another city storage garage where it will be secure but unavailable for more restoration work. (Ed)

Waterloo Central Railway to purchase ex CPR 1238



CPR 1238 at Winnipeg on June 28, 1955. CRHA / ACHF Exporail archives, Fonds Corley

La 1238 du CPR à Winnipeg, le 28 juin 1955. Archives CRHA / ACHF Exporail, Fonds Corley

The Waterloo Central Railway is very excited to announce that it has entered into an agreement to purchase and acquire steam locomotive 1238, a former Canadian Pacific Railway G5c class 4-6-2 Pacific type, built by the Montreal Locomotive Works in 1946.

Canadian Pacific 1238 was purchased by George Hart, who used it for excursion service in the 1960s. It was later sold to Jack Showalter, who operated it on his Allegany Central Railroad from the 1970s to the mid-1990s. As of 2023, No. 1238 is stored on the Prairie Dog Central Railway in Manitoba under private ownership.

We will be excited to see 1238 fully restored for operation in Canada. The locomotive is currently in good condition, but is in need of some restoration work in order to get it back into service. Once restored, it will be the second largest operating steam locomotive in Canada.

To complete this work, a fundraising drive has been launched in order to acquire this heritage locomotive

and get started with restoration. Donations are eligible for a charitable tax receipt. Go to the Waterloo Central website for more information.

Waterloo Central Railway is proudly operated by the Southern Ontario Locomotive Restoration Society (SOLRS), a not-for-profit, registered charitable organization.

CPKC 2816 back in steam



First time out, Not too far, just to the wye at West Carseland a bit over 20 miles east of Calgary, Alberta, July 11, 2023. John Sutherland

Le 11 juillet 2023, première sortie, pas très loin, seulement jusqu'au triangle de virage à West Carseland, un peu plus de 32 kilomètres à l'est de Calgary, John Sutherland

Canadian Pacific Kansas City 2816, also known as the Empress was built by Montreal Locomotive Works in December 1930. After being used for heavy passenger service, the locomotive was retired in 1960. In 1964 it was acquired by Nelson Blount's Steamtown USA, then located in Vermont. CP reacquired the locomotive in 1998 and after an extensive restoration, it was returned to service in 2001. The 4-6-4 traveled the CP system until its steam program was suspended in 2012. The locomotive was then stored in Calgary until 2022 when it was overhauled (again) and brought up to current regulatory standards.



August 2023 Calgary to Lethbridge test run. Doug Carlyle

Trajet d'essai de Calgary à Lethbridge en août 2023. Doug Carlyle

CPKC is planning an extensive North American tour with 2816 and period train to promote the new CPKC corporation. The tour has been deferred to spring 2024 but will include stops in fifteen USA cities then head into Mexico. The schedule will be announced as soon as it is available.



The Southern Belle was a named passenger train service offered by Kansas City Southern Railway (KCS) from the 1940s through the 1960s, running between Kansas City, Missouri and New Orleans, Louisiana. (cruisinghistory.com)

Le « Southern Belle » était un service de train dénommé offert par le Kansas City Southern Railway (KCS) des années 1940 jusqu'aux années 1960; il roulait entre Kansas City, Missouri, et New Orleans, Louisiana. Site Internet cruisinghistory.com

In addition to overhauling the 2816, CPKC are also adding and making modifications to their passenger fleet. The bulk of the 'acquired' rolling stock is the former KCS Southern business car fleet. These cars are already in good operable condition, but will receive some upgrading to bring them in line with CP standards and ensure long-term compatibility with the rest of the fleet. These cars are being repainted into CP Tuscan Red but will retain their Kansas City Southern names, numbers, and lettering. Three cars have been completed to date, those being crew sleeper Veracruz and sleepers Baton Rouge and San Luis Potosi. All three of these cars will likely be used on the Mexico trip next year. The rest of the former Southern Belle fleet will be repainted over the coming months.

One additional car has been acquired. It has been numbered into the fleet as CP 111 and named Vaughan in honour of Henry H. Vaughan, CP's Assistant to the Vice President in charge of Motive Power, from 1904-1915. The car is a combination storage / crew sleeper and is intended mostly for use with 2816. It will also go on the Mexico trip next year. (Adam Meeks CPKC)

Dale Wilson



The CRHA lost a long-time member and contributor recently when Dale Wilson of Sudbury passed away. Dale was also an active member and Director of the Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre in Capreol.

For more than 25 years, Dale was integral to the success and growth of the museum. Joining the board in 1997, Dale quickly established himself as the most generous of donors and had contributed a wealth of historical knowledge and insight to ensure that NORMHC is fulfilling its mandate of preserving and promoting the history of railways in northern Ontario.

Born in Sault Ste. Marie, Dale would eventually move to Sudbury where he taught at Lo Ellen Park Secondary School from 1963-1994.

A respected railway historian and author, Dale was always willing to help with research projects and was instrumental in establishing and publishing the museum's newsletter. He was always ready to assist with special events, help mentor summer students and share the museum with our visitors.

It's no secret that the best part of any organization is the people. The comradery, the volunteerism, and the desire to work collaboratively to make good things happen is what makes the our museums so successful. Dale encompassed all of these attributes and his contributions will leave a lasting impression on the Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre. (NORMHC newsletter)



COMMUNICATIONS

**Interim President's Report -
August 30th, 2023,
by Daniel Laurendeau**

**Rapport du Président intérimaire –
30 août 2023
par Daniel Laurendeau**

Following a request by CRHA President Robbie Robinson to take on his duties because of personal matters, I humbly accepted to carry on as Interim President until the Annual General Assembly scheduled for this coming September 16th.

The HeritageRail Alliance (HRA) convention will be hosted by the CRHA from September 20th to 23rd at the 'Le Nouvel Hôtel' in Montréal and at the Exporail site in Delson/Saint-Constant. Many fine activities, conferences and workshops are planned including a tour to Ottawa, for a visit of 'Ingenium', the new face of the Canada Museum of Science and Technology and a ride on Montreal's new 'Réseau Express Métropolitain' (REM) fully automated transit system. Visit the HRA website for details at : <https://heritagerail.org>

Our ever expanding Archives collection has made progress in the digitalization of documents and photographs especially with the recent acquisition of devices capable of reading oversize logbooks and plans. With the help from grants of the 'Bibliothèque et Archives nationales du Québec' (BANQ), it was possible to hire

À la suite d'une demande du président de l'ACHF, Robbie Robinson, d'assumer ses fonctions pour des raisons personnelles, j'ai humblement accepté de le faire à titre de Président intérimaire jusqu'à l'assemblée générale annuelle prévue pour le 16 septembre prochain.

Le congrès « HeritageRail Alliance » (HRA) sera accueilli par l'ACHF du 20 au 23 septembre au « Nouvel Hôtel », à Montréal et à Exporail, à Delson/Saint-Constant. De nombreuses activités, conférences et ateliers sont prévus, y compris un voyage à Ottawa pour une visite d'« Ingenium », le nouveau visage du Musée des sciences et de la technologie du Canada et une randonnée sur le Réseau Express Métropolitain (REM), le nouveau mode de transport en commun entièrement automatisé de Montréal. Visitez le site Web de l'HRA pour en savoir plus : <https://heritagerail.org>

Quant à notre collection d'archives en constante expansion, des progrès ont été réalisés dans la numérisation de documents et de photographies, en particulier avec l'acquisition récente d'appareils capables de lire des livres de bord et des plans surdimensionnés. Grâce aux subventions de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BANQ), il a été possible d'embaucher des

contract technicians to process and document some of the many Fonds received throughout the years.

Our Curator is completing an important exhibition on Sir William Van Horne that will be installed at Exporail shortly and will be available for loan to museums throughout the country. Restoration of VIA's 'Sibley Park' observation car dating back to year 1955 is dutifully progressing with a team of ten (10) volunteers joining their efforts and expertise to bring back this precious artefact to it's close to original condition.

A recurring event, the annual 'Model Trains Exhibition' was successfully held again at Exporail's 'Angus Pavilion' on Saturday August 19th and Sunday August 20. This is an excellent window to stimulate interest in railways and our museum for younger generations.

Finally, following the end of COVID related restrictions, visitors are back at Exporail in numbers surpassing previous records. They enjoy a vast list of offered activities including travelling in an authentic Montreal streetcar, riding the Miniature Train, watching the 'John Molson' steam locomotive 'huff and puff' away, the manually operated 'turntable', sitting at the 'virtual controls' of a diesel locomotive, and many other offerings. And in the second half of October, the ever popular 'Railway Ghosts, some Halloween fun' exhibit is back to send chills and thrills to attendees.

The outlook for 2023 and 2024 is firmly positive.

techniciens contractuels pour traiter et documenter certains des nombreux fonds reçus au fil des ans.

Notre conservateur termine une importante exposition sur Sir William Van Horne qui sera installée à Exporail sous peu et qui sera disponible pour prêt aux musées de tout le pays. La restauration de la voiture d'observation « Sibley Park » de VIA, datant de 1955, progresse consciencieusement avec une équipe de dix bénévoles qui unissent leurs efforts et leur expertise pour ramener cet artefact précieux à son état d'origine.

Un événement récurrent, le Salon des trains miniatures, a eu lieu avec succès au Pavillon Angus d'Exporail les samedi 19 et dimanche 20 août. C'est une excellente occasion de stimuler l'intérêt pour les chemins de fer et notre musée pour les jeunes générations.

Enfin, après la fin des restrictions liées à la COVID, les visiteurs sont de retour à Exporail en nombre dépassant les records précédents. Ils profitent d'une vaste liste d'activités offertes, y compris voyager dans un authentique tramway de Montréal, prendre le train miniature, regarder la locomotive à vapeur « John Molson » souffler et siffler, voir opérer la table tournante manuelle, se poster aux commandes virtuelles d'une locomotive diesel, et bien d'autres découvertes. Puis, dans la deuxième moitié d'octobre, la très populaire exposition « Fantômes ferroviaires, clin d'œil à l'Halloween » sera de retour pour faire frissonner les participants.

Les perspectives pour 2023 et 2024 sont résolument positives.

CRHA Treasurer's Report fiscal year ending March 31, 2023

Auditor's Report

The auditor's report can be summarized by this comment: "In our opinion the accompanying financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Association. We believe that the audit evidence we have obtained is sufficient and appropriate to provide a basis for our opinion".

Comments on the Statement of Income

Expenses have exceeded revenue by \$117,000 (in 2022 revenue exceeded expenses by \$119,000) before amortization and by \$191,000 after amortization. It is to be noted that the revenue includes COVID-19 contributions of \$52,000. (\$274,000 in 2022).

Rapport de trésorier pour l'exercice terminé le 31 mars 2023

Rapport de l'auditeur

Dans son rapport l'auditeur mentionne comme conclusion à son audit que « les états financiers donnent une image fidèle de la situation financière de l'ACHF ». Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

Commentaires relatifs à l'État des produits et des charges

Les charges ont excédés les produits de 117 000 \$ (en 2022 les produits ont excédé les charges de 119 000 \$) avant amortissements et excèdent les produits de \$191,000 après amortissements. Il faut noter que les produits incluent une aide totale COVID-19 de 52 000 \$ (274 000 \$ en 2022).

Revenue

Revenue before amortization total \$2,410,000 (\$2,458,000 in 2022) and after amortization \$2,622,000. Grants from different sources total \$1,023,000 (includes gvt operation grant \$602,000), the combined income of admission, gift shop, rental of hall/site and membership total \$909,000, donations and other income total \$426,000 and COVID-19 contributions of \$52,000.

Expenses

Expenses before amortization total \$2,527,000 (\$2,338,000 in 2022) and \$2,813,000 after amortization.

Comments on the Statement of financial position

The assets total \$6,824,000 (\$7,071,000 in 2022). The capital assets at cost total \$14,390,000 before accumulated amortization and \$5,176,000 after. Acquisition of capital assets total \$18,000. Other assets include cash of \$1,071,000, government grants receivable of \$277,000 and miscellaneous other assets of \$299,000. The total liabilities of \$4,774,000 (\$4,830,000 in 2022) include “deferred contributions” of \$604,000 meaning grants and/or dedicated donations which in total or in part have not yet been expensed. The government debt on capital assets is \$169,000, the non-amortized portion of the deferred contributions of fixed assets is \$3,739,000 and miscellaneous other liabilities total \$262,000.

Comments on the Statement of changes in net assets .

The net assets total \$1,511,000 of which \$540,000 (\$675,000 in 2022) is “unrestricted”.

Transactions with the Canadian Railroad Historical Foundation

During the year the Foundation donated \$115,000 (\$90,000 in 2022) to the Association. This amount is included in the “Donations: \$302,000 –Revenue Schedule A”.

Other information

Volunteers donated approximately 22,000 hours (22,000 in 2022) of work. Collections and exhibits contributions were received and valued at approximately \$96,000 (\$93,000 in 2022). As in previous years these items have not been recorded based on accounting rules.

Produits

Les produits avant amortissements totalisent 2 410 000 \$ (2 458 000 \$ en 2022) et après amortissements 2 622 000 \$. Les subventions totalisent 1 023 000 \$ (incluant une subvention gouvernementale au fonctionnement de 602 000 \$), les revenus combinés d'admissions, boutique, location de salles/site et de cotisations sont de 909 000 \$, les dons et autres revenus sont de 426 000 \$ et l'aide COVID-19 de 52 000 \$.

Charges

Les charges avant amortissements sont de 2 527 000 \$ (2 338 000 \$ en 2022) et de 2 813 000 \$ après amortissements.

Commentaires relatifs à l'État de la situation financière

Les actifs totalisent 6 824 000 \$ (7 071 000 \$ en 2022). Les immobilisations corporelles au coût totalisent 14 390 000 \$ avant amortissement cumulé et 5 176 000 \$ après amortissement cumulé. Les acquisitions d'immobilisations corporelles cette année sont de 18 000 \$. À l'actif, l'encaisse est de 1 071 000 \$, les subventions à recevoir gouvernementales sont de 277 000 \$ et divers autres actifs 299 000 \$. Le passif de 4 774 000 \$ (4 830 000 \$ en 2022) comprend des apports reportés c'est-à-dire les subventions et les dons dédiés dont une partie ou la totalité n'a pas été dépensée sont de 604 000 \$, la dette gouvernementale sur immobilisations est de 169 000 \$, la tranche non amortie des apports reportés afférents aux immobilisations corporelles est de 3 739 000 \$ et divers passifs courants de 262 000 \$.

Commentaire sur l'État de l'évolution des actifs nets

Les actifs nets sont de 1 511 000 \$ dont 540 000 \$ (675 000 \$ en 2022) sont « non affectés ».

Transactions avec la Fondation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire

Au cours de l'exercice, la Fondation a effectué un don à l'Association de 115 000 \$ (90 000 \$ en 2022). Ce montant est inclus dans les « Dons » à l'Annexe A – Produits.

Autres informations

Les bénévoles ont contribué pour un total d'environ 22,000 heures (22,000 en 2022) de travail à l'Association. Des apports à titre de collection et de matériel d'exposition ont été reçus pour une valeur estimée à 96 000 \$ (93 000 \$ en 2022). Selon les normes comptables ces montants ne doivent pas être comptabilisés.

CRHA Archives

Bibliothèque et Archives nationales du Québec has confirmed the renewal of the accreditation of our private archive center. Usually, we receive a variable amount of funding for our operations, generally above \$35,000. However, last year BAnQ announced a reform of the accreditation in order to favour smaller archives centers. As a result, large centers like ours are seeing their operating grants cut. For the moment, a grant of \$17,500 has been confirmed. It may be increased depending on donations made and following an evaluation of the center's performance according to a grid of pre-established criteria. The archive center has been accredited by BAnQ since 2008.

Archives ACHF

Bibliothèque et Archives nationales du Québec a confirmé le renouvellement de l'agrément de notre centre d'archives privées. Habituellement, nous recevons un montant au fonctionnement variable, mais qui se chiffre au-dessus de 35 000\$. Or, l'an dernier, BAnQ a annoncé une réforme de l'agrément afin de favoriser les petits centres d'archives. Ainsi, les grands centres comme le nôtre se voient amputés de leur subvention au fonctionnement. Pour le moment, une aide de 17 500\$ nous a été confirmée. Elle pourra être bonifiée en fonction de dons effectués et aussi suite à l'évaluation de la performance du centre selon une grille de critères préétablis. Le centre d'archives est agréé depuis 2008 par BAnQ.

Division News

Pacific Coast Division

After 22 years in the role, Ian Smith has stepped down as Editor of *The Sandhouse*, the quarterly journal of CRHA's Pacific Coast Division. Ian had been a contributor to the publication since 1993, and took over as Editor with Issue 101 at the start of 2001. His long service came to an end with Issue 189 this Spring.

During his time at the helm, *The Sandhouse* published the work of B.C.'s leading railway historians, but Ian increasingly handled much of the writing duties himself. Some of the subjects he researched and wrote about in-depth include the West Coast Express commuter service, the history of Budd RDCs in British Columbia, the Royal Hudson steam excursion train and BC Rail's other passenger trains, and various extensions to Vancouver's SkyTrain system.

Ian gave long advance notice of his intention to step down as Editor, but unfortunately no one else was prepared to take up the challenge, so *The Sandhouse* has reached the



Nouvelles des Divisions

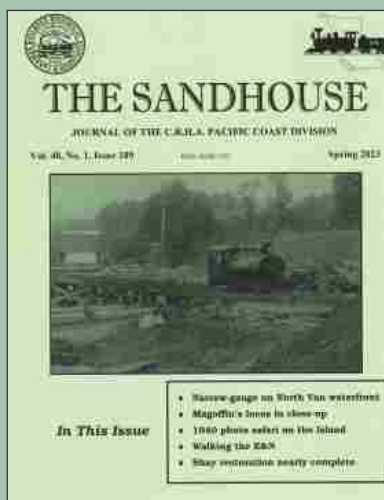
Division de la côte du Pacifique

Après 22 années dans ce rôle, Ian Smith s'est retiré du poste d'éditeur de « *The Sandhouse* », la publication quadrimestrielle de la Division de la côte du Pacifique de l'ACHF. Ian a contribué à celle-ci depuis 1993 et en est devenu l'éditeur à partir du numéro 101, au début de 2001. Sa longue période de service a pris fin avec le numéro 189, Printemps 2023.

Au cours de son temps à la direction, « *The Sandhouse* » a publié les œuvres des historiens ferroviaires à l'avant-plan de la Colombie-Britannique, mais Ian s'est progressivement retrouvé à écrire lui-même beaucoup de son contenu. Quelques-uns des sujets dont il a fait lui-même la recherche et écrit en profondeur comprennent le service

pour banlieusards « West Coast Express », le train d'excursion à la vapeur tracté par la « Royal Hudson », les autres trains pour voyageurs de BC Rail, les divers prolongements au réseau « SkyTrain » de Vancouver et l'histoire des autorails Budd RDC en Colombie-Britannique.

end of the line after 47 years of continuous publication. Founded in 1976, largely through the efforts of Mervyn “Mike” Green, it covered both the history and current news of British Columbia's railway scene, recording the constant change in the industry during that time.



Ian annonça longtemps à l'avance son intention de quitter sa fonction d'éditeur, mais malheureusement, personne ne s'est présenté pour relever le défi, ce qui fait que « The Sandhouse » a atteint le bout de la ligne après 47 ans de publication ininterrompue. Fondée en 1976, principalement grâce aux efforts de Mervyn « Mike » Green, le périodique a assuré la couverture, à la fois, de l'histoire et des événements courants de la scène ferroviaire en Colombie-Britannique, enregistrant ainsi les changements constants de l'industrie durant cette période.

Canadian Rail

Stan Smaill reminds us that the end of 2023 is only four months away. Photographers, remember to submit you best images of Canadian railroading in 2023 for the January – February Photo Gallery 'year in review'.

Submit your photos to psmurphy@videotron.ca for consideration by Stan, keep shooting!

Rail canadien

Stan Smaill nous rappelle qu'il n'y a plus que quatre mois avant la fin de 2023. Photographes, souvenez-vous de nous soumettre vos meilleures photos du Canada ferroviaire en 2023 pour l'article « La revue de photos numériques 2023 » du numéro de janvier-février du magazine.

Envoyez vos photos à psmurphy@videotron.ca pour qu'elles soient considérées par Stan et continuez de photographier!

Winter railroading in Canada in the age of steam heat

Le transport ferroviaire canadien en hiver à l'ère du chauffage à la vapeur

BACK COVER TOP: On January 17, 1970, CN 6523 on train No. 2 is at Nakina Ontario, in a scene that suggests the challenge posed by extreme cold weather when train heating was done by steam. At this stage of that trip most coaches and sleeping cars of train 2 had lost their heat. The white flags indicate that the train is more than twelve hours late and has been classed as a passenger extra. It eventually arrived in Montreal twenty-two hours late. Ian MacDonald

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le 17 janvier 1970, le diesel FP9A 6523 du CN, sur le train No 2, est à Nakina, Ontario, dans une scène qui fait penser au défi posé par les froids extrêmes alors que les trains étaient chauffés à la vapeur. À cette étape du voyage, la plupart des voitures-coach et des voitures-lits du convoi se sont refroidies. Les fanions blancs indiquent que le train est en retard de plus de douze heures et a été classifié en tant qu'extra pour voyageurs. Le train No 2 est éventuellement arrivé à Montréal avec vingt-deux heures de retard!

BACK COVER BOTTOM: The port of Churchill Manitoba on Hudson Bay is a quiet and cold place in the winter. In February 1995, VIA GPA 418a unit 6302 is ready to depart with train 692 for Winnipeg. Because of the remoteness of the Hudson Bay Railway (CN's Wekusko, Thicket and Herchmer subdivisions) and the extremely low temperatures, it was imperative that the short train have adequate power and always be heated. The consist of train 692 included two GPA-418a units, and two steam generator cars. In 1995 the line was still part of CN, and a snowplow train had just come up the line from Gillam. The photo was taken lying on the ground with a small tripod at minus 35 C and in a stiff wind. The camera froze after the exposure but recovered after a few hours in the warmth of a bedroom in sleeping car Emperor. Ian Macdonald

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le port de Churchill sur la baie d'Hudson, au Manitoba, est un endroit calme et froid en hiver. En février 1995, la 6302 de VIA, une unité de la classe GPA-418a est prête à partir avec le train numéro 692 à destination de Winnipeg. À cause de la situation très éloignée du chemin de fer Hudson Bay (les subdivisions Wekusko, Thicket et Herchmer du CN) et des températures extrêmement basses, il était impératif que le court train ait une puissance de traction et un chauffage adéquats. Par conséquent, le convoi du train 692 comprend deux unités GPA-418a et deux wagons pour la production de vapeur. En 1995, la ligne faisait encore partie du CN et un chasse-neige venait juste d'arriver de Gillam. La photo fut prise couché sur le sol avec un petit trépied, par une température de moins 35 degrés Celsius et un fort vent. L'appareil photo gela après la prise, mais s'en remit après quelques heures d'exposition à la chaleur d'une chambre dans la voiture-lits « Emperor ».

