

Canadian Rail



No. 354
JULY 1981



THIS SUPURB VIEW SHOWS AN INTERURBAN TRAIN consisting of cars 605, 209, and 611 coming off Black's bridge across the Lachine canal. The sharp curves and grades are clearly shown. Interurban cars like this did not couple with the suburban units since there was a difference of one foot in coupler height. Car 611 is now preserved at the Canadian Railway Museum.

Remarquable photo d'un train interurbain compose des voitures 605, 209 et 611 ayant traversé le canal Lachine sur le Pont Black. La courbe raide et la pente sont en évidence. Les trains interurbains ne pouvaient s'accoupler avec les trains de banlieue, les attelages étant d'une hauteur différente de un pied. La voiture 611 est maintenant préservée au Musée Ferroviaire Canadien.





CANADIAN RAIL

ISSN 0008-4875

Published monthly by The Canadian
Railroad Historical Association
P.O. Box 22, Station B
Montreal, Quebec, Canada H3B 3J5

EDITOR: Fred F. Angus
CO-EDITOR: M. Peter Murphy
OFFICIAL CARTOGRAPHER: William A.
Germaniuk

LAYOUT: Michel Paulet

CALGARY & SOUTH WESTERN DIVISION
60-6100 4th Ave. NE
Calgary, Alberta T2A 5Z8

OTTAWA
BYTOWN RAILWAY SOCIETY
P.O. Box 141, Station A
Ottawa, Ontario K1N 8V1

NEW BRUNSWICK DIVISION
P.O. Box 1162
Saint John,
New Brunswick E2L 4G7

CROWSNEST AND KETTLE-VALLEY DIVISION
P.O. Box 400
Cranbrook, British Columbia
VIC 4H9

PACIFIC COAST DIVISION
P.O. Box 1006, Station A, Vancouver
British Columbia V6C 2P1

ROCKY MOUNTAIN DIVISION
P.O. Box 6102, Station C, Edmonton
Alberta T5B 2N0

WINDSOR-ESSEX DIVISION
300 Cabana Road East, Windsor
Ontario N9G 1A2

TORONTO & YORK DIVISION
P.O. Box 5849, Terminal A, Toronto
Ontario M5W 1P3

NIAGARA DIVISION
P.O. Box 593
St. Catharines,
Ontario L2R 6W8

ST. LAWRENCE VALLEY DIVISION
P.O. Box 99
Ste. Dorothee, Quebec H7X 2T4

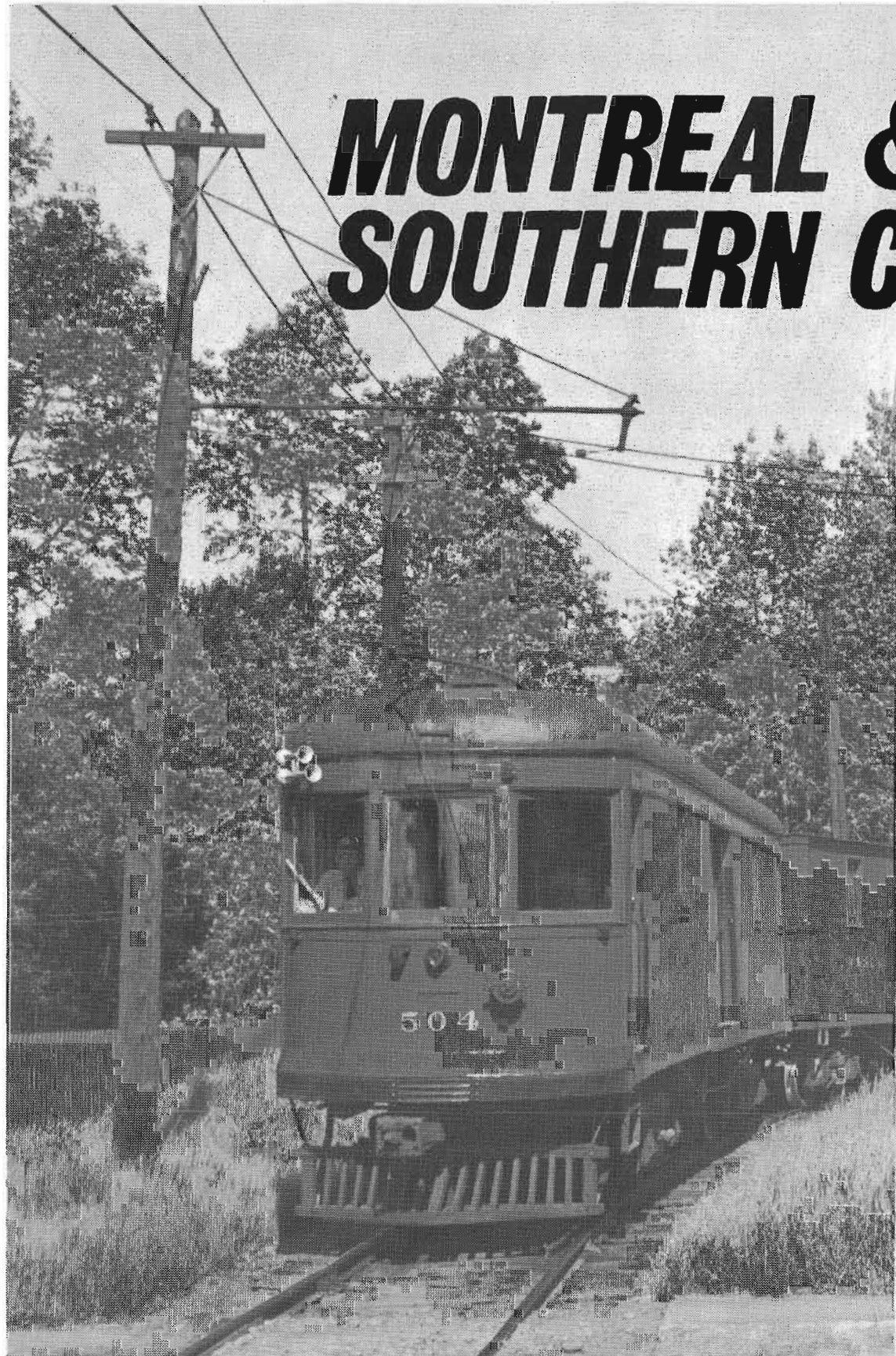
FRONT COVER

Standing on the step of car 610 at Granby, conductor Breboeuf is about to call "All aboard". This snowy Saturday, November 24, 1951, was the last day of electric operation between Granby and Marieville.

FRONTISPICE

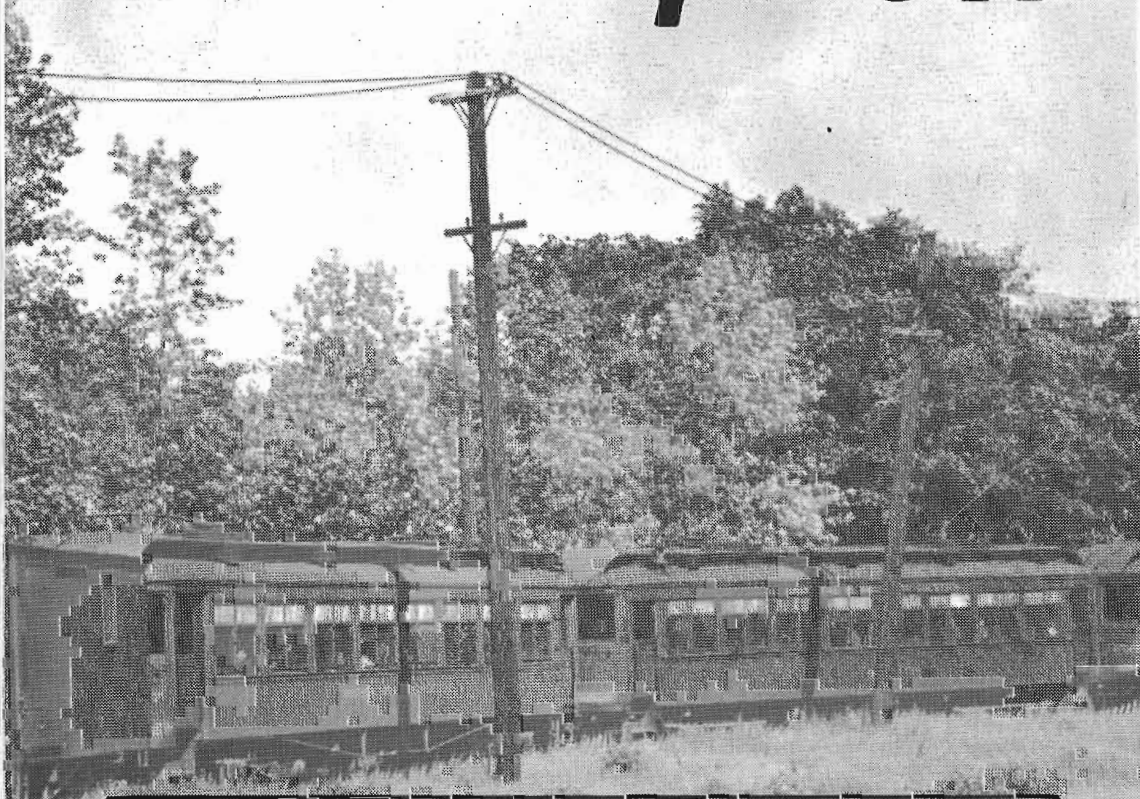
Sous la neige, le conducteur Bréboeuf s'apprête à annoncer "en voiture", alors que la voiture 610 quittera Granby le samedi 24 novembre 1951, dernier jour de service électrique entre Granby et Marieville.

MONTREAL & SOUTHERN C



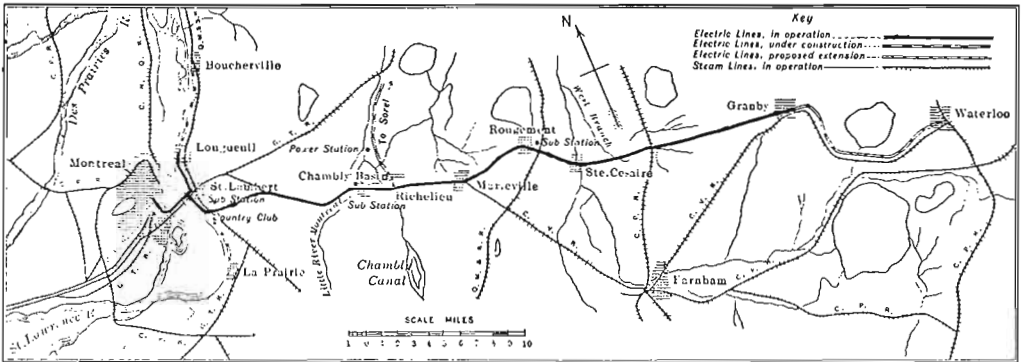
R COUNTIES RAILWAY

part II



A BEAUTIFUL VIEW OF THE GRANBY TRAIN taken on the curve at Edison Ave. in St. Lambert on June 5 1950. Baggage motor 504 and freight trailer 512 are ahead of three 600-series passenger motor cars. The numbers are visible on 607 and 605, while the middle passenger car is not known exactly but is one of the 600-603 group.

Excellente photo du train de Granby dans la courbe, Ave. Edison à St-Lambert le 5 juin 1950. La voiture bagage-motorisée 504 et la remorque-marchandise 512 sont en tête de trois voitures série 600. On peut identifier les voitures 607 et 605, la voiture du milieu étant de la série 600-603.



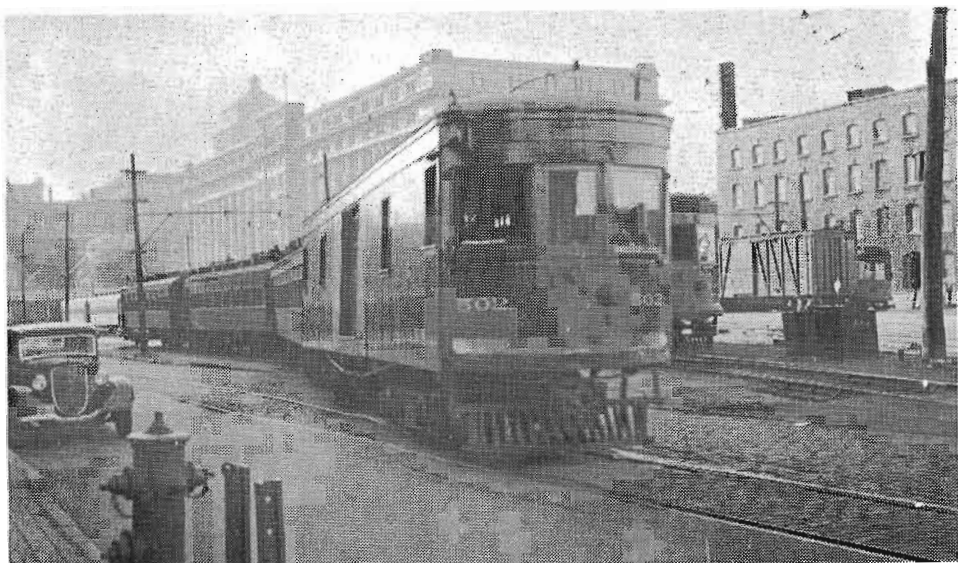
Montreal & Southern Counties Railway—Route and Connections of Road

MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES RAILWAY *part II*

In this issue of Canadian Rail we conclude our coverage of the M. & S.C. on the twenty-fifth anniversary of its closing. The photos are mostly of the interurban operation, and, in addition, there are four drawings of interurban equipment reproduced from original blue-prints made in 1915 and 1916. We hope that you will enjoy this issue and that it will serve as a permanent record of the days of inter-urban trains in Montreal.

MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES (DEUXIEME PARTIE)

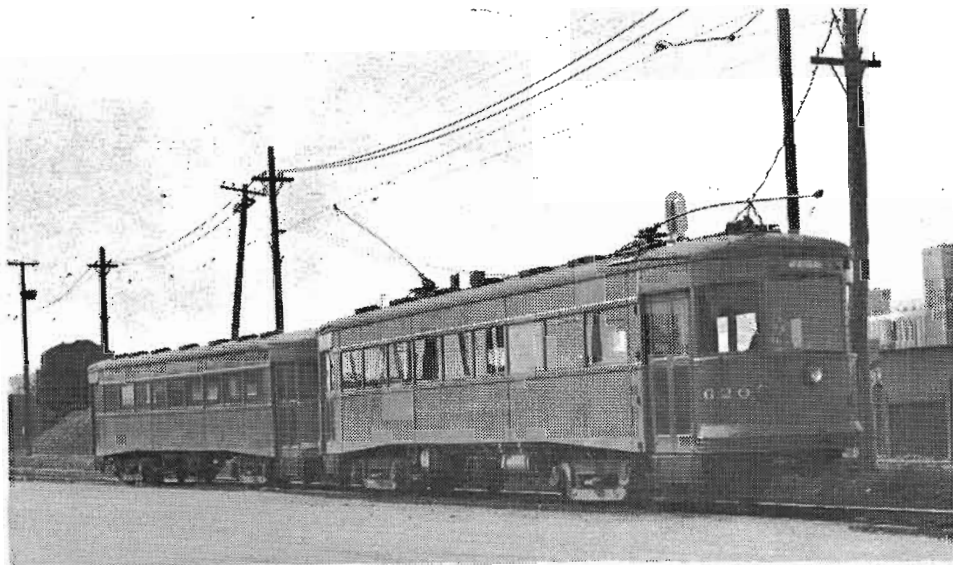
Avec cette édition de "Canadian Rail" nous complétons notre couverture du vingt-cinquième anniversaire de la cessation de service du M. & S.C. Les photos illustrent surtout les opérations interurbaines, et, de plus, il y a quatre plans de voitures interurbaines, reproduits d'après les plans originaux faits en 1915 et 1916. Nous espérons que cette édition vous plaira et qu'elle vous servira de référence sur les trains interurbains de Montréal.



A FOUR CAR TRAIN, headed by baggage motor 502, leaving McGill street terminal on May 30 1941.

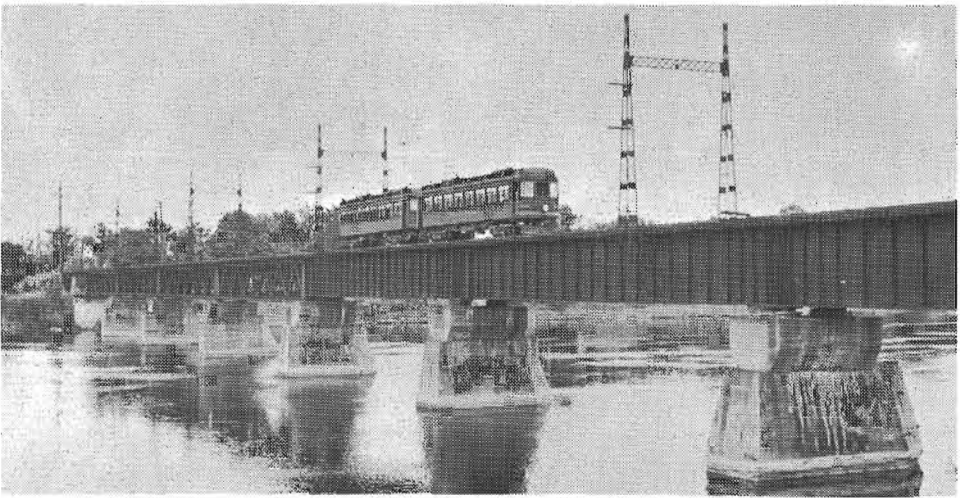
Photo by Stephen D. Maguire.

Une rame de quatre voitures, ayant en tête la voiture-bagage-motorisée 502, quitte le terminus McGill le 30 mai 1941.



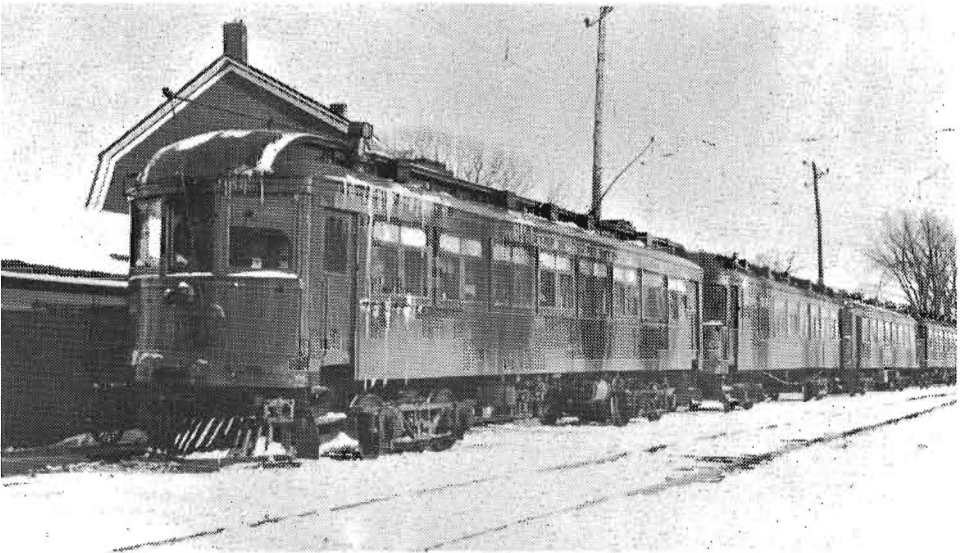
CARS 620 and 220 approaching Victoria Bridge, Montreal, en route to the South shore.

Les voitures 620 et 220 approchant le pont Victoria en route vers la rive sud.



ON THE IMPRESSIVE RICHELIEU RIVER BRIDGE, cars 608 and 609, bound for Montreal, were photographed on August 5 1951.

Sur l'impressionnant pont de la rivière Richelieu, les voitures 608 et 609, se dirigeant vers Montréal, ont été photographiées le 5 août 1951.



A FOUR-CAR TRAIN OF INTERURBAN PASSENGER CARS (604, 205, 603, 600) at Marievalle on January 15 1949. In later years this was the end of the ride from McGill street, but in '49 the cars still ran all the way to Granby.

Photo by R.F. Corley.

Une rame de quatre voitures passager (604, 205, 603, 600) à Marievalle le 15 janvier 1949. En 1949, les trains allaient jusqu'à Granby, mais dans les dernières années, la promenade s'arrêtait ici.



IN JUNE 1955 THE END WAS NEAR for through service from Montreal to Marieville. In this view we see four passenger cars waiting on side tracks waiting for rush-hour duty.

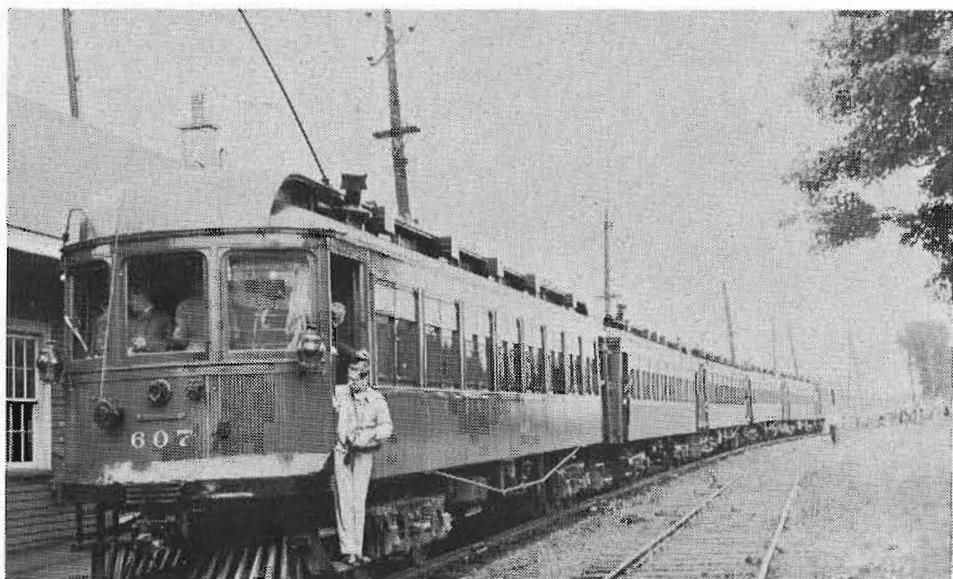
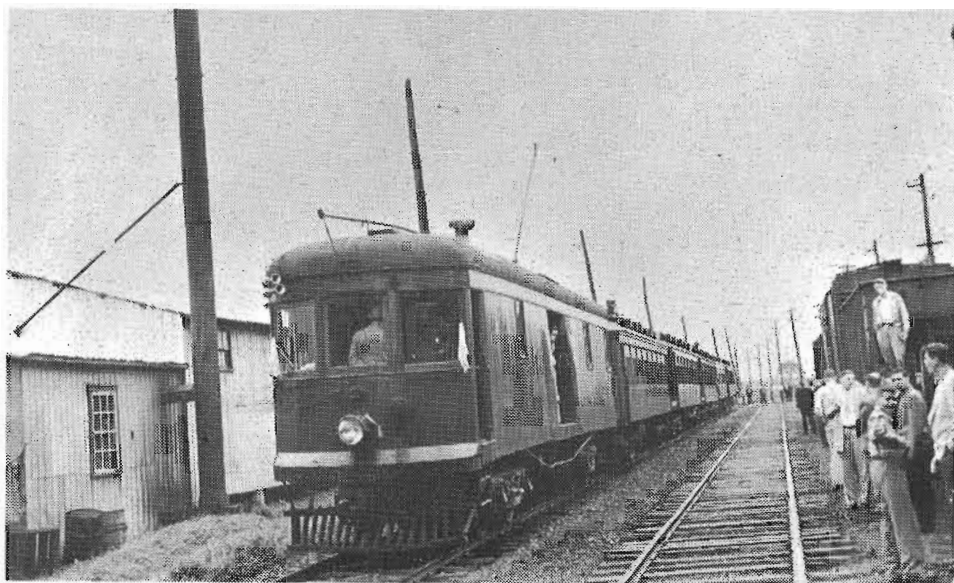
Photo by Fred Angus.

En juin 1955, la fin approchait pour le service de Montréal à Marieville. Cette photo montre quatre voitures passager attendant l'heure de pointe sur la voie d'évitement.



THE THREE-MILE SPUR LINE TO STE ANGELE was once the Central Vermont line to Farnham, but was cut back to St. Angele in 1926 at the same time it was electrified by the M. & S.C. In later days only one train a day went down this branch. Cars 107 and 200, here photographed in January 1951, were on a special excursion.

L'embranchement de trois milles vers Ste Angèle fut déjà la voie du "Central Vermont" vers Farnham, mais fut réduite jusqu'à Ste Angèle en 1926 lors de l'électrification par le "M. & S.C." A la fin du service, un train quotidien circulait sur l'embranchement. Les voitures 107 et 200, photographiées en janvier 1951 lors d'une excursion spéciale.



ONE OF THE LONGEST TRAINS EVER TO OPERATE ON THE M. & S.C. was this six-car special on a railway enthusiasts excursion on labour day, September 3 1951. These two views show both ends of that train near St. Césaire.

Un des plus long trains à circuler fut cette rame de six voitures nolisées pour une excursion d'amateurs ferroviaires le 3 septembre 1951, Fête du Travail. Ces photos montrent les deux extrémités du train près de St-Césaire.

In Effect May 18th, 1924
En vigueur le 18 Mai 1924

SAFETY FIRST



EASTERN STANDARD TIME

**Complete Time Card
OF
Suburban and Interurban
Service**

**Horaires complet des trains
Suburbains et Interurbains**

Train times are not guaranteed.
Les heures des trains ne sont pas garanties

**MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES
RAILWAY COMPANY**

Terminal Station, Corner McGill & Youville Sts.

Street Car Lines passing Terminal Station
Montreal, connect the M. & S. C. Ry. with all
parts of the city.

Les circuits de tramways passant la Gare coin
McGill & Youville relient la M. & S. C. Ry.
à toute les parties de la ville.

Bell Tel.
Main 6650-2187

W. B. POWELL
General Manager
Gérait Général

FARES

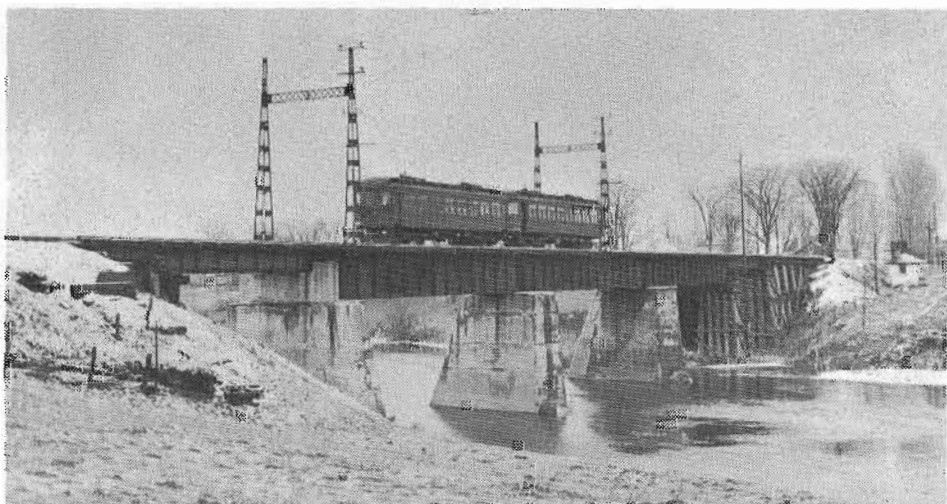
FROM MONTREAL to	One way	Re- turn	10- Ride	50- Ride	Scholar 10- Ride
St. Lambert.....	\$ 20	\$ 30	\$ 1 00	\$ 3 50	2 75
Montreal South.....	25	40	1 40	4 40	2 75
Longueuil.....	30	55	1 75	5 00	2 75
Country Club.....	30	50	1 75	4 40	2 75
Greenfield Park.....	25	40	1 40	4 40	2 75
St. Hubert Road.....	35	65	2 10	5 70	2 75
Pinehurst.....	40	75	2 40	5 95	2 75
Brookline.....	50	90	2 75	6 30	2 75
Highland Gardens.....	55	95	3 25	6 55	2 75
Chambly Basin.....	60	1 05	3 80	7 60	2 20
Chambly Canton.....	65	1 20	4 15	8 30	3 50
Richelieu.....	70	1 30	4 50	8 95	3 50
Marieville.....	85	1 55	5 50	10 35	4 30
Rougemont.....	1 05	1 85	6 70	11 75	5 25
St. Cesaire.....	1 20	2 15	7 60	13 20	6 00
Abbotsford.....	1 40	2 65	9 65	.....	.....
Granby.....	1 70	3 20	11 75	.....	.....
Between Longueuil and Montreal South.....	10	.....	50	.....	.....
St. Lambert.....	15	.....	75	.....	.....
Between M. & S. C. Jct. and following Stations:	.....	.....	.....	.....	.....
Brookline.....	.....	.....	.....	3 80	.....
Chambly Basin.....	.....	.....	.....	6 75	.....
Chambly Canton.....	.....	.....	.....	6 75	.....

SPECIAL WEEK END RATES

Effective May 10th, 1924

Round Trip Week-end Excursion fares between
Montreal and following points.

St. Lambert.....	\$.25
Montreal South.....	.30
Longueuil.....	.40
Country Club.....	.40
Greenfield Park.....	.30
St. Hubert Road.....	.55
Pinehurst & East Greenfield.....	.65
Brookline.....	.70
Highland Gardens.....	.80
Chambly Basin.....	.95
Chambly Canton.....	1.05
Richelieu.....	1.05
Marieville.....	1.30
Rougemont.....	1.55
St. Cesaire.....	1.75
Abbotsford.....	2.05
Granby.....	2.50



THE BRIDGE ACROSS THE YAMASKA RIVER at St. Césaire on November 24, 1951, the last day of electric operation there. This bridge once gained notoriety when it collapsed just after a train had crossed it!

Le pont de la rivière Yamaska à St-Césaire, le 24 novembre 1951, dernier jour de service électrique à cet endroit. Ce pont fit la manchette lorsqu'il s'écroula immédiatement après le passage d'un train.

WHATEVER BECAME OF 606?

These two very rare photos, reproduced from the Canadian Railway and Marine World of March 1918, show M. & S.C. car 606 as it was when new. Anyone looking at the list of M. & S.C. cars will notice that the 600-class interurban cars were numbered 600-605 and 607-611, as well as the newer cars 620-623. One might wonder whatever became of 606, and in fact the answer to that question is a rather amusing piece of M. & S.C. folklore.

As the photo shows, there was indeed a 606, one of three cars (606-608) built by Ottawa Car Co. and delivered in 1917. As luck would have it, in 1910 a drug had been discovered which was a treatment for a certain disease which is best not mentioned here. This drug, officially called Salversan, was the 606th compound tried by the discoverer, and so became known popularly as "606". In the days following World War I, the car 606 became the butt of some rather vulgar jokes along the lines of "We have to take 606 tonight." This so embarrassed the officials of the M. & S.C. that it was at last decided to renumber the car.

By the time the renumbering took place, in 1927, two more cars had been built, these being 609 and 610 built in 1922. So the renumbered 606 used the next available number which was 611, and which, as it turned out, was the last number of the series before the much later 620-623.

When the M. & S.C. was nearing the end of its career and the C.R.H.A. decided to preserve a representative interurban car, the choice was made of car 607 which still had its original interior finish. However, only a month before the end of service, 607 was damaged beyond repair in a wreck and was scrapped in 1956. The next-best car was 611 which was saved and is now at the Canadian Railway Museum. So car 606, the same one shown in these photos, is now 611 and is alive and well at the Museum!

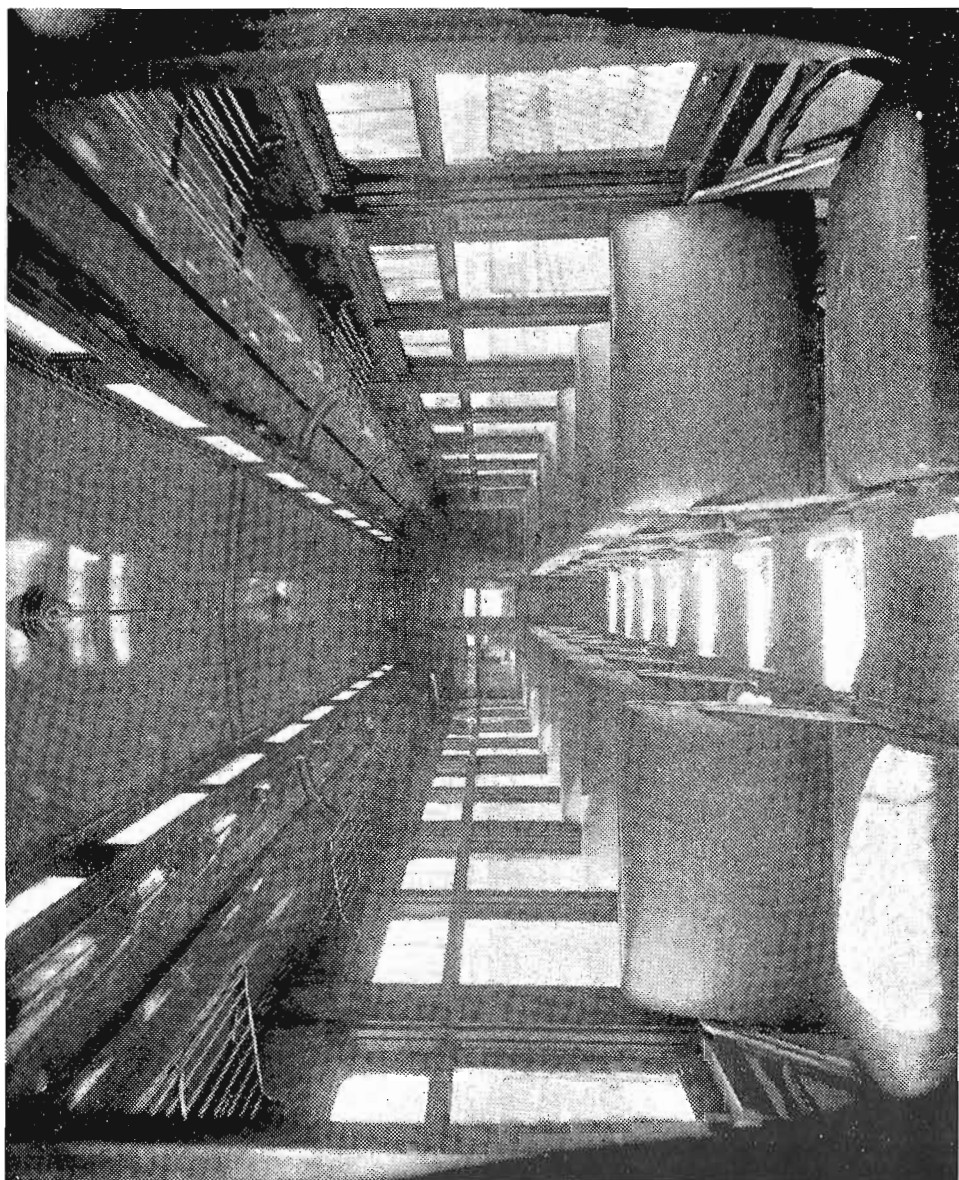
QU'EST-IL ARRIVE A LA VOITURE 606?

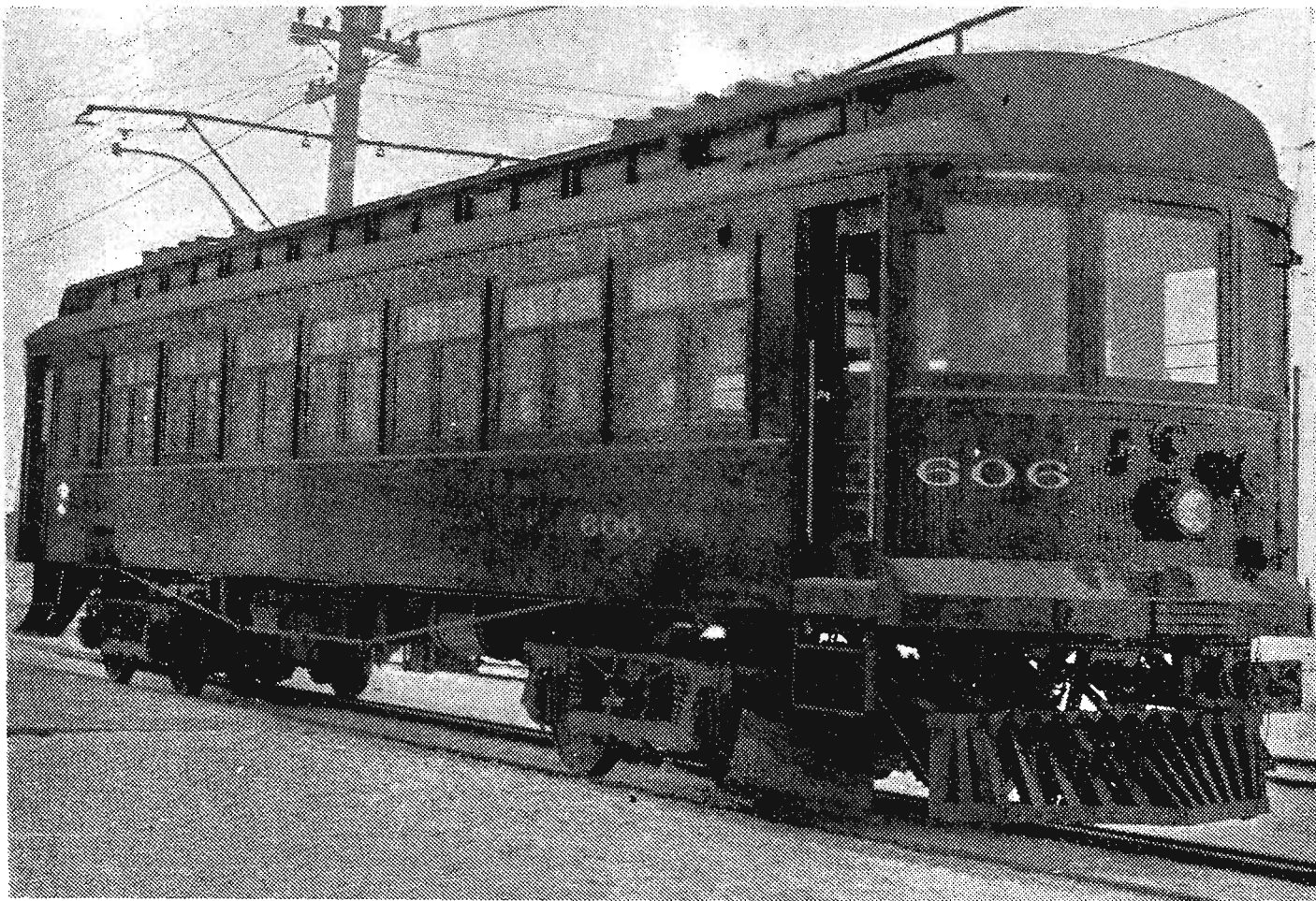
Ces deux photos rarissimes, reproduites de la revue "Canadian Railway and Marine World" de mars 1918, montrent la voiture 606 du M. & S.C. alors neuve. Une vérification des unités de la compagnie indique que la classe 600 inclus les nos 600-605 et 607-611, puis les nouvelles voitures 620-623. Qu'est-il arrivé au no. 606? La réponse constitue une amusante page de notre folklore ferroviaire.

La voiture 606 a existé, il y a preuve photographique; construite par "Ottawa Car Co." et délivrée en 1917. Le hasard a voulu que, en 1910, un remède fut découvert pour une maladie dite "honteuse", que nous ne nommerons pas; nommé Salversan, ce remède fut le 606ème mélange expérimenté par les chercheurs, et fut donc connu populairement comme "le 606". Après la première guerre, la voiture 606 devint la victime de blagues plus ou moins salées du genre "Je dois prendre le 606 ce soir". La direction fut si embarrassée par ces blagues que la décision fut prise de renuméroter le 606.

A ce moment, les voitures reçues portaient des numéros allant jusqu'à 610; il fut donc décidé de changer le 606 pour le 611, qui devint le dernier numéro de la série avant l'arrivée des 620-623, quelques années plus tard.

Alors que la fin approchait, notre Association a décidé de préserver une de ces voitures, et la 607 fut choisie, ayant un intérieur original. Cependant, un mois avant la fin du service, 607 fut impliquée dans un accident et dut être retirée puis démantelée en 1956. Le choix fut alors reporté sur la voiture 611, en meilleur état, et celle-ci fut préservée au Musée Ferroviaire Canadien. Donc la voiture 606, celle des photos, est maintenant la 611 et bien préservée au Musée.





CANADIAN

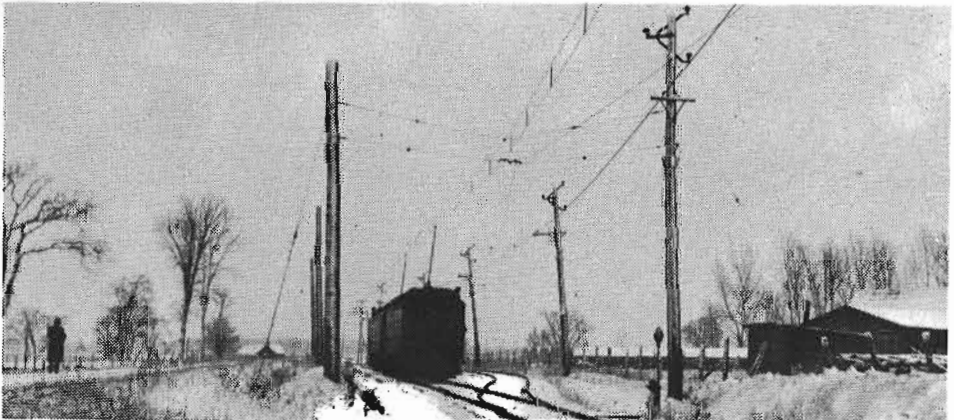
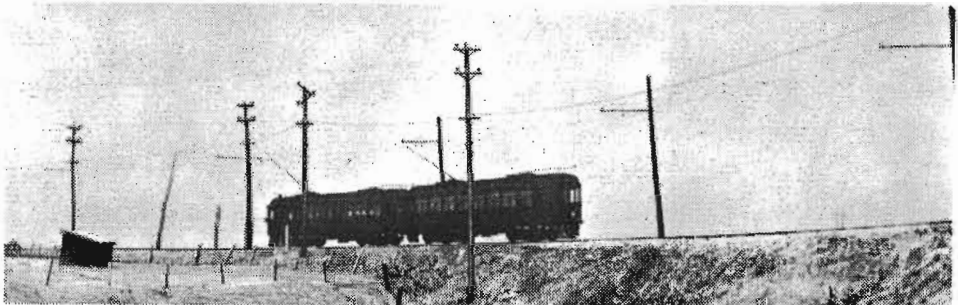
206

RAIL



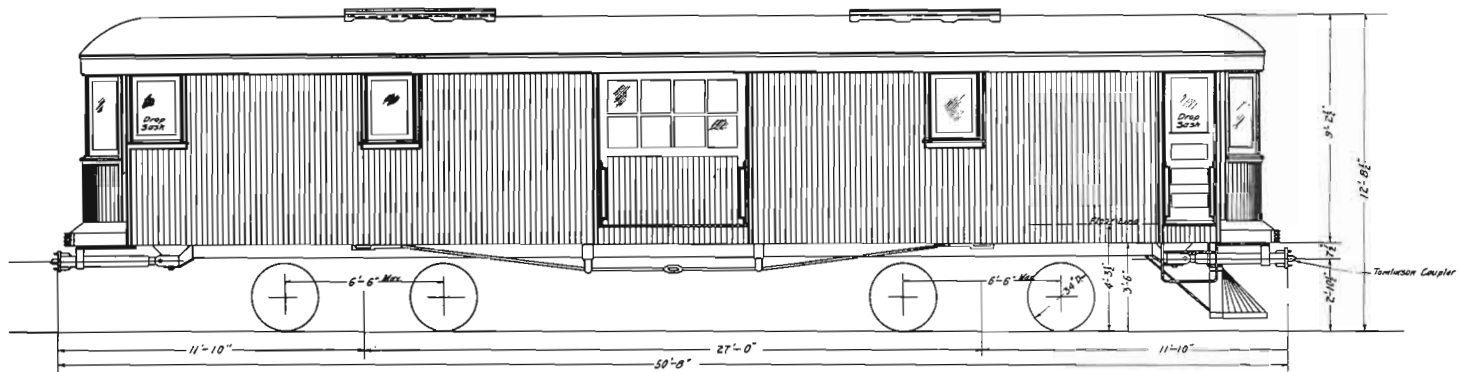
IN THE ROCK CUT NEAR ABBOTSFORD the Granby train, consisting of baggage motor 504, a 512-series freight car, and a 600-series coach, go by on August 4 1951.

Entre les rochers, près d'Abbotsford, le train de Granby, composé des voitures 504 (baggage-motorisé) de la série 512 et d'une voiture passager de la série 600, circulant le 4 août 1951.

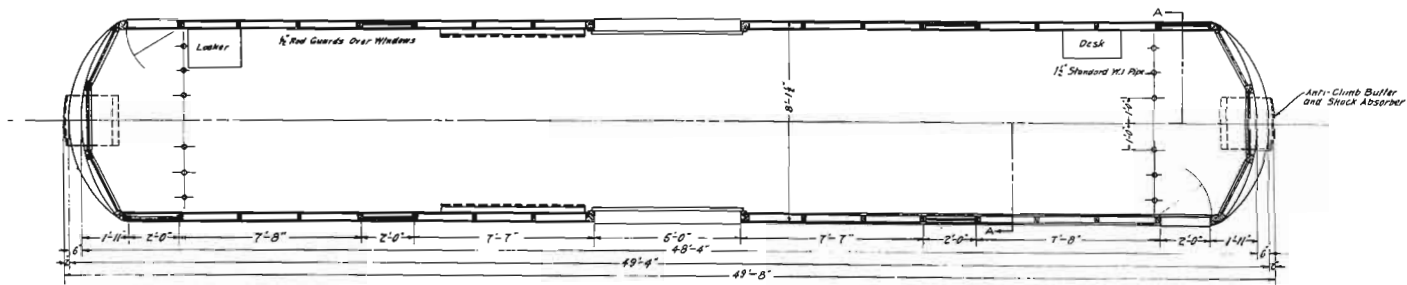


TWO VIEWS TAKEN AT JACKMAN ROAD ON NOVEMBER 24 1951.

Deux vues au chemin Jackman le 24 novembre 1951.



ELEVATION

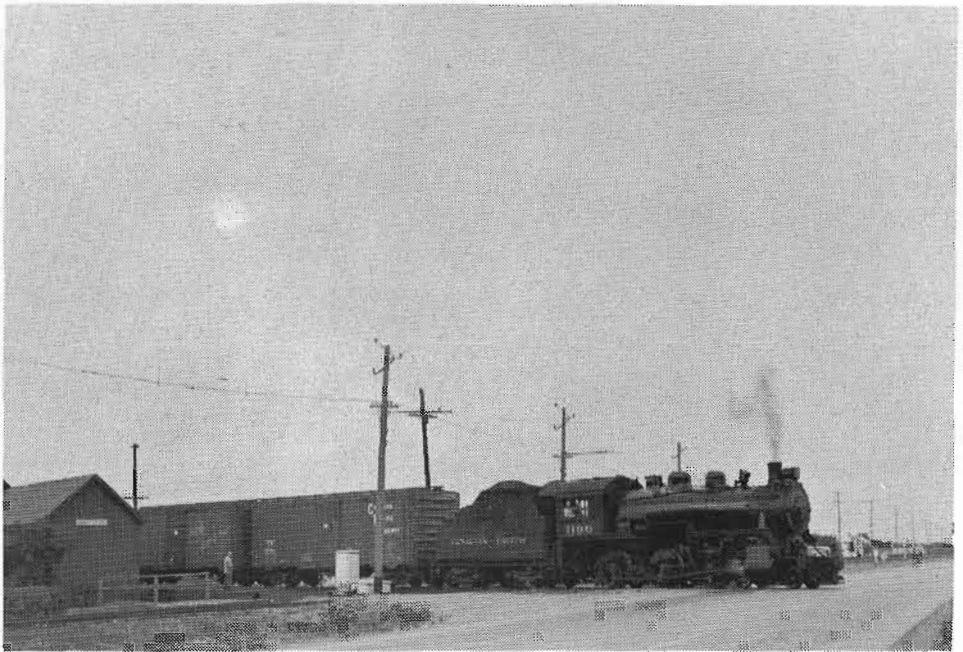
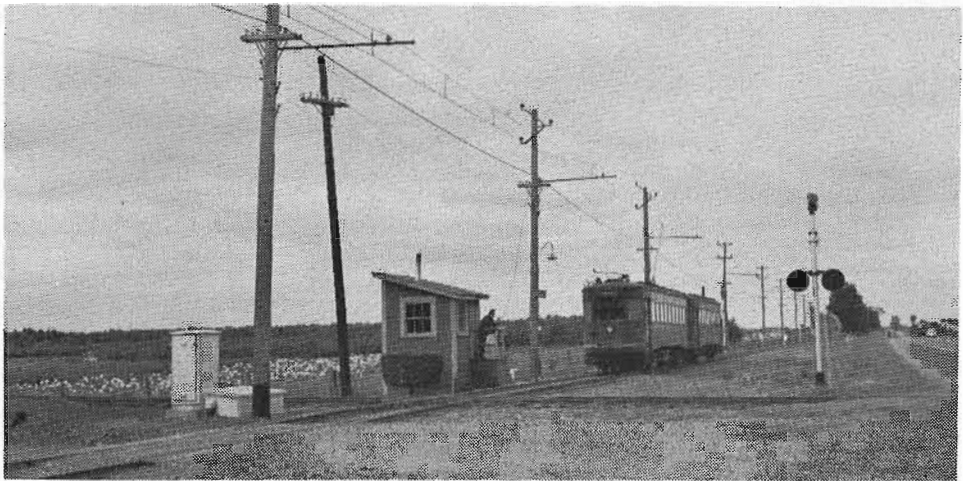


PLAN

INTERURBAN
 MOTOR BAGGAGE CAR

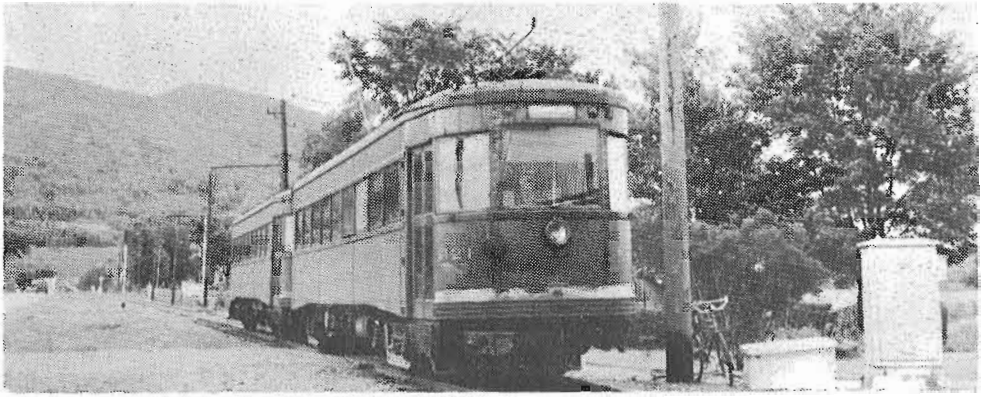
MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES RY. CO.
 MONTREAL, QUEBEC, CANADA.

DATE: Dec. 20-1918
 SCALE: AS NOTED.



AT ABBOTSFORD THE M. & S.C. LINE CROSSED THE C.P.R. line by means of a level crossing. In this series of views, all taken August 4 1951, we see first the signalman in his cabin operating the levers to give the appropriate right-of-way, then a C.P.R. steam-hauled freight crosses with bell ringing, and finally the M. & S.C. train goes by as the signalman waves.

A Abbotsford le M. & S.C. croise le C.P.R. à niveau. Cette série de photos prises le 4 août 1951 montre d'abord le serre-frein à la boîte de contrôle, opérant le levier donnant le droit de passage, puis la loco vapeur du C.P.R., tirant son train de fret, traverse, en tintant la cloche, puis le train du M. & S.C. continue sa route alors que le serre-frein salue.



IN THE APPLE COUNTRY NEAR ABBOTSFORD cars 621 and 220 are running on the side-of-the-road track on the Granby run on August 4 1951. Less than four months of electric operation remained on this line.

Au pays de la pomme près de Abbotsford, les voitures 621 et 220 circulent sur les voies qui parallèlent la route, vers Granby le 4 août 1951. Il restait moins de quatre mois d'opération électrique sur cette ligne.



APRIL 24, 1955
AVRIL 24, 1955



Suburban and Interurban
Service

Horaire complet des trains
Suburbains et Interurbains

•
Eastern Standard Time Heure Normale de l'Est
•

MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES
RAILWAY COMPANY

Terminal Station, Corner McGill & Youville Streets
Terminus, coin McGill et Youville

Tel
MARquette 6650
ORchard 1-7241

R. CANNON,
Superintendent
St. Lambert



NEAR GRANBY ON AUGUST 4 1951, train 435 has only one passenger car and a luggage motor, as it runs swiftly by through the gently rolling countryside.

Près de Granby, le 4 août 1951, le train No. 435, composé d'une voiture passager et d'un baggagé-motorisé, roule allègrement au travers d'un paysage fantastique.



JUST APPROACHING GRANBY STATION, car 607, running alone, has come from Montreal on a regular winter run in January 1951. At the left of the photo is one of the freight cars often used for carrying milk.

Approchant la station de Granby, la voiture 607, circulant seule, arrive de Montréal en janvier 1951, opérant le service régulier hivernal. A la gauche, on voit une des voitures de fret souvent utilisées pour transporter le lait.



MOTOR COMBINATION CAR 107 and TRAILER CAR 200 at Granby station on a special excursion in January 1951. In later days car 107 was the only combination car on the M. & S.C. and was usually used only on suburban runs. Happily this car is preserved at an electric railway museum in Ontario.

La voiture "combine" 107 et la remorque 200 à la gare de Granby lors d'une excursion spéciale en janvier 1951. A la fin du service, la voiture 107 fut le seul "combine", opérant principalement en banlieue. Heureusement, cette voiture fut préservée par un musée ferroviaire ontarien.



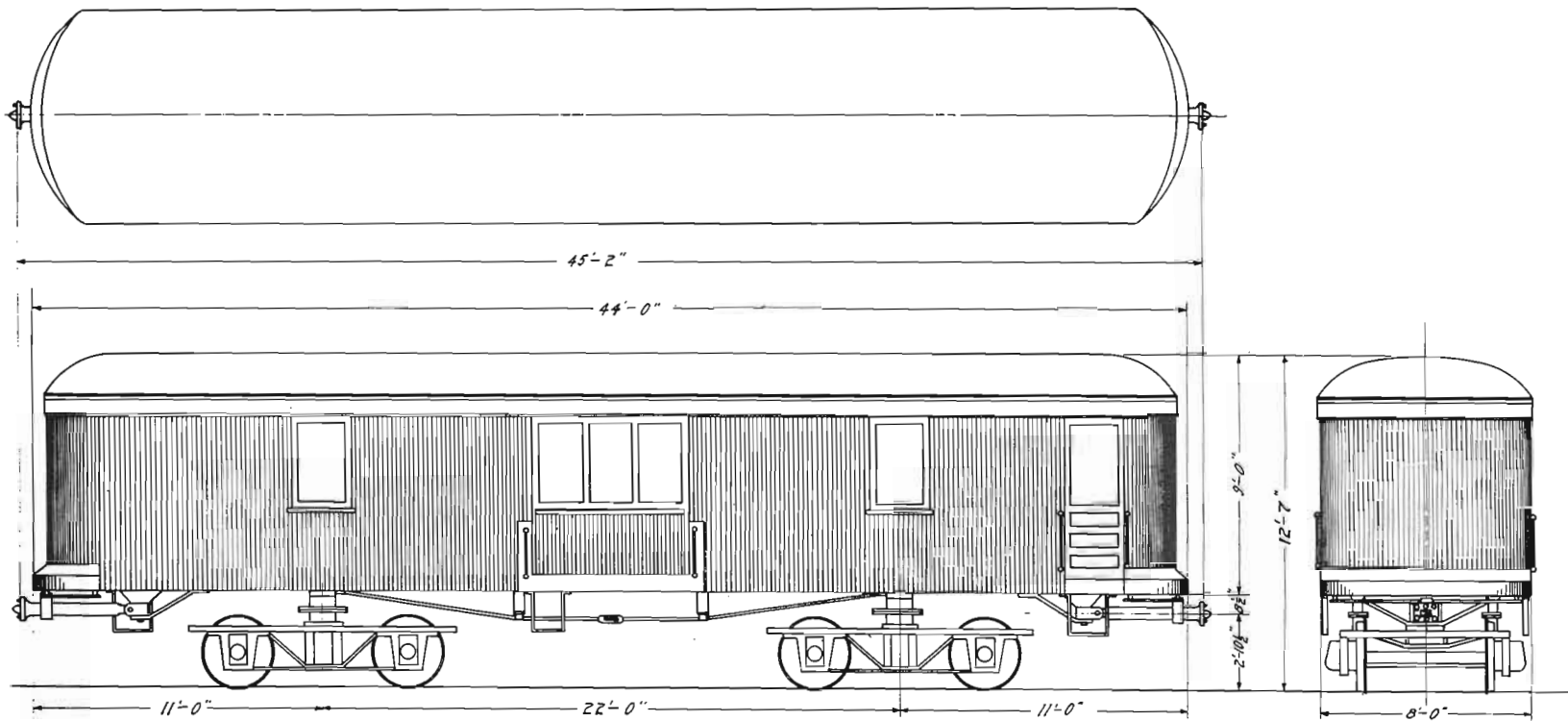
STEAM AND ELECTRIC TOGETHER at Granby on August 4 1951. The wooden baggage trailer, although old-looking, was intended to be operated with the modern 620-class cars, and had the same intermediate height of couplers.

La vapeur et l'électricité ensemble à Granby le 4 août 1951. La remorque-baggage en bois, bien qu'ayant apparence antique, devait servir avec les voitures modernes de la série 620, les attelages étant similaires.

THE SAME SCENE A FEW MINUTES LATER as freight motor 306, running extra, pulls a flat car loaded with poles beside the waiting passenger train.

La même scène un peu plus tard, alors que la voiture fret-motorisée 306, circulant facultatif, tire un wagon plate-forme chargé de poteaux, à côté d'un train de passager prêt à partir.

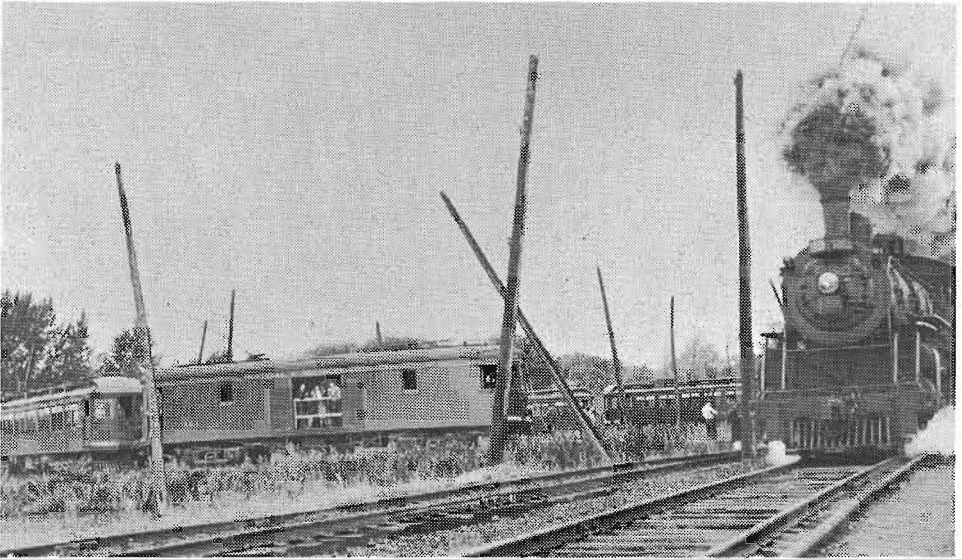




MILK & EXPRESS CAR

MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES RY. CO.
MONTREAL, QUEBEC, CANADA.

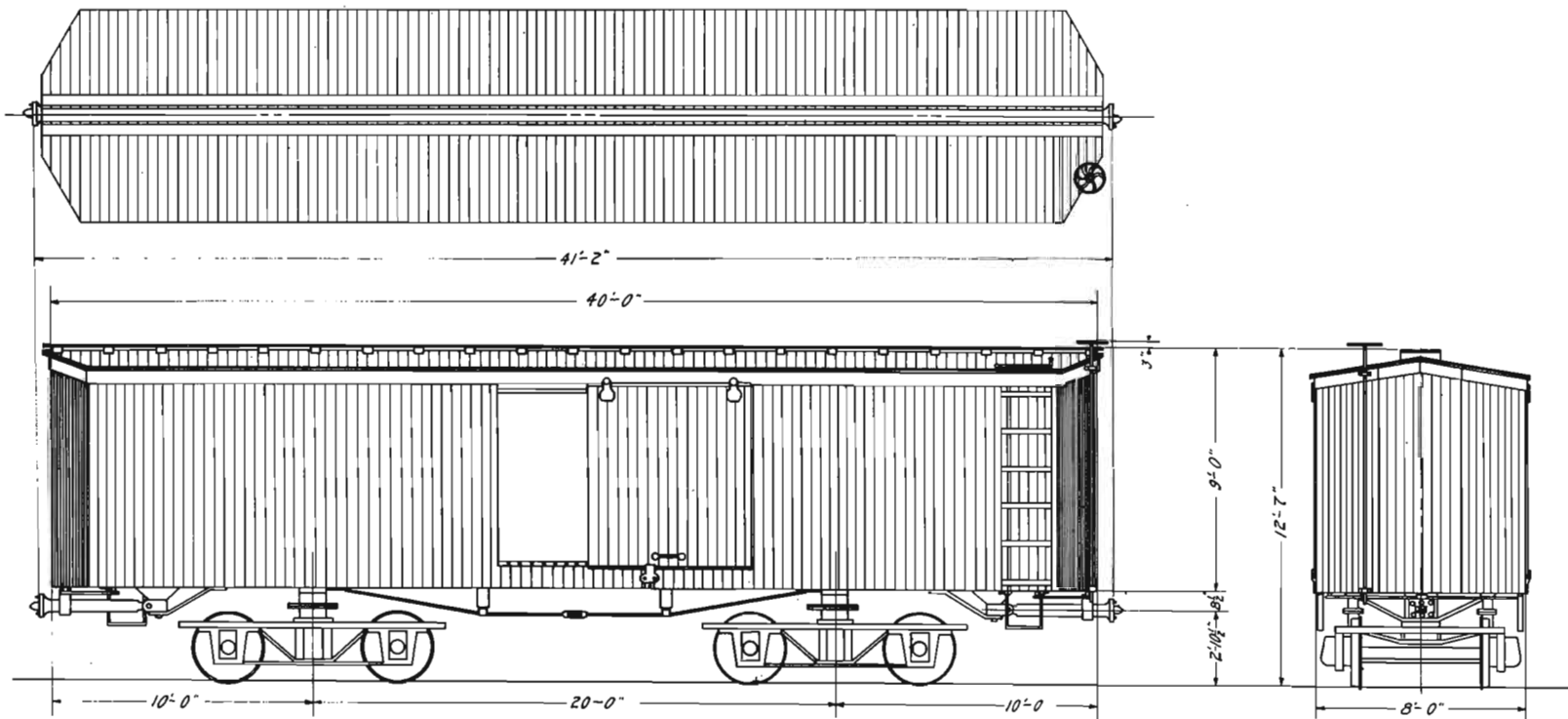
DATE: DEC. 2 - 1915
SCALE: AS NOTED.



FOUR MORE VIEWS OF THE SIX-CARS SPECIAL OF September 3 1951. The train turns on the loop at Granby before backing into the station ready to return to Montreal. While on the loop, C.N.R. steam locomotive 5056 goes by puffing much smoke. In the same photo, the electric cars in the background belong to the same train as those in the foreground, showing the extreme curvature of the track around the loop.

Quatre autre photos du spécial de six voitures du 3 septembre 1951. Le train vire sur la voie circulaire de Granby avant d'entrer en gare, prêt pour le départ vers Montréal. Pendant ce temps, la loco CN5056 à vapeur passe à côté du train spécial émettant beaucoup de fumée. Sur la même photo les voitures de l'arrière font partie du train spécial, donnant un aperçu de la courbure extrême de la voie circulaire.

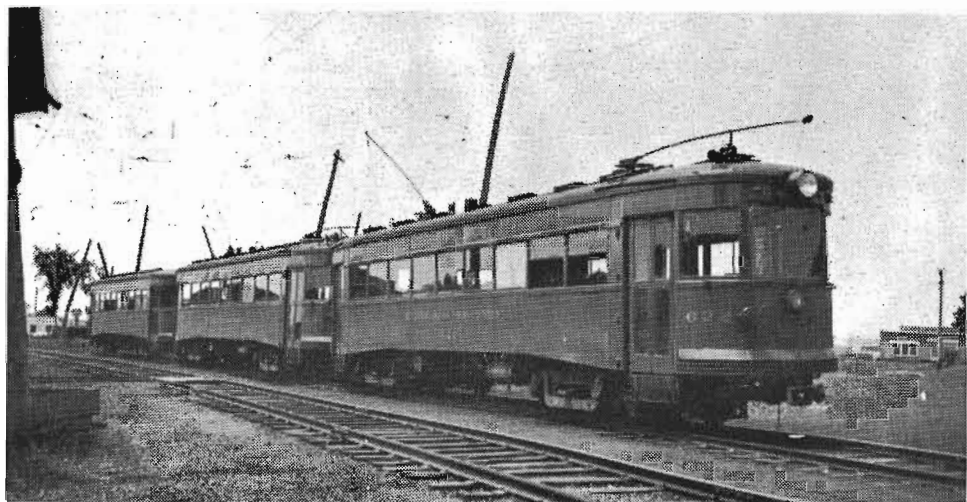




FREIGHT CAR

MONTREAL & SOUTHERN COUNTIES RY. CO.
MONTREAL, QUEBEC, CANADA.

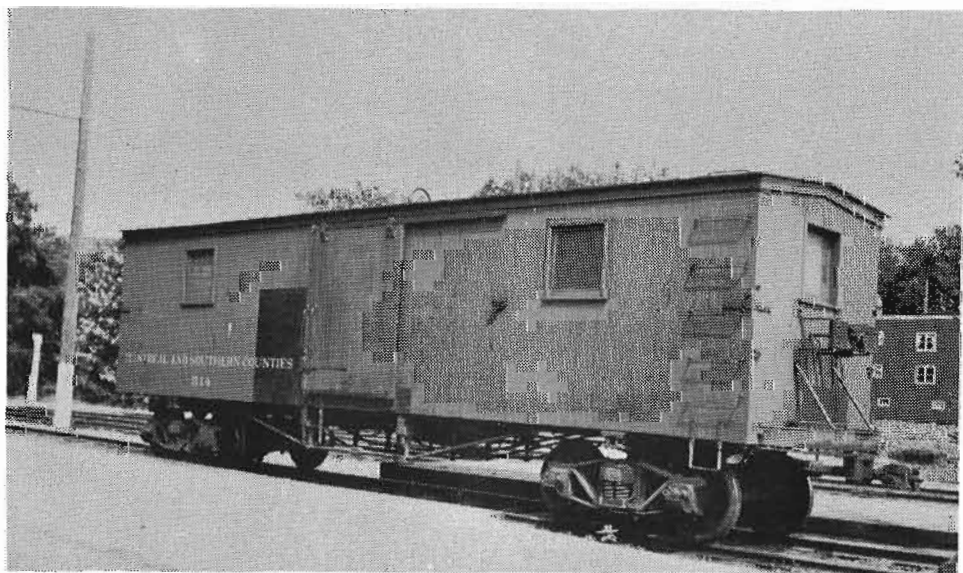
DATE: Dec. 3--15
SCALE: AS NOTED.

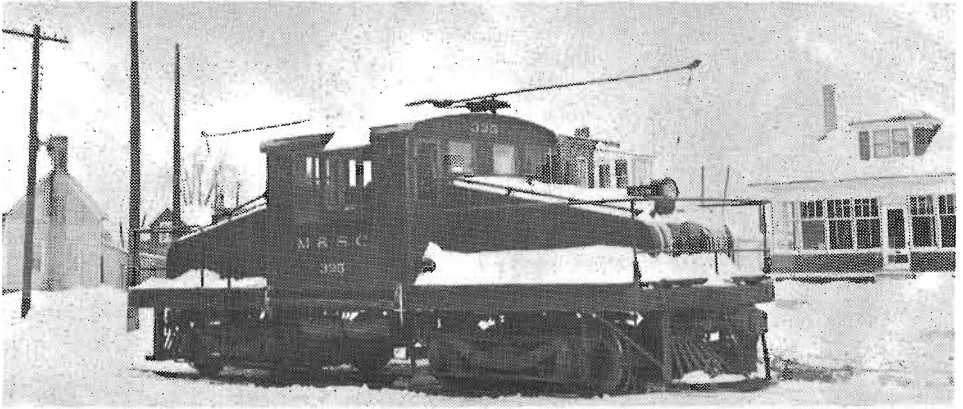
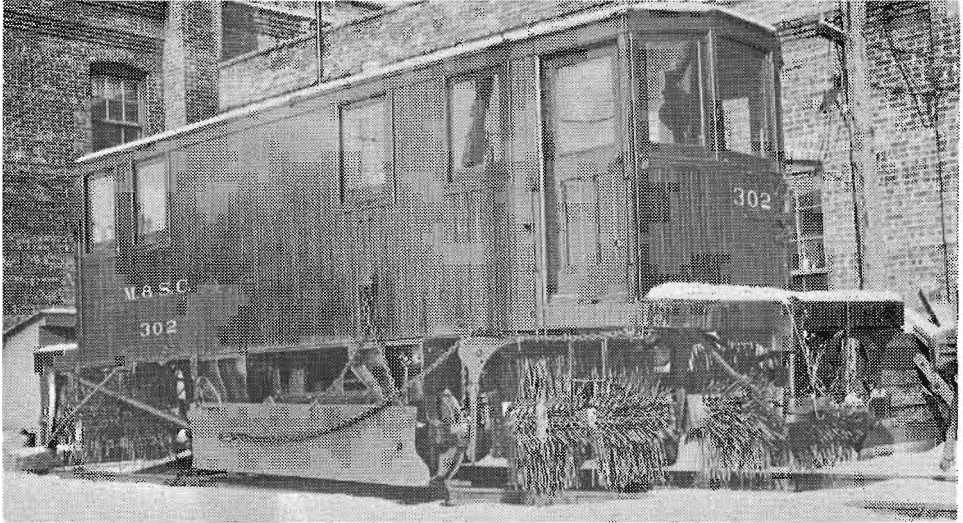


FORMER WINDSOR ESSEX & LAKESHORE CARS 622, 621, 220 at Granby West on June 12 1949.

Photo by R.F. Corley

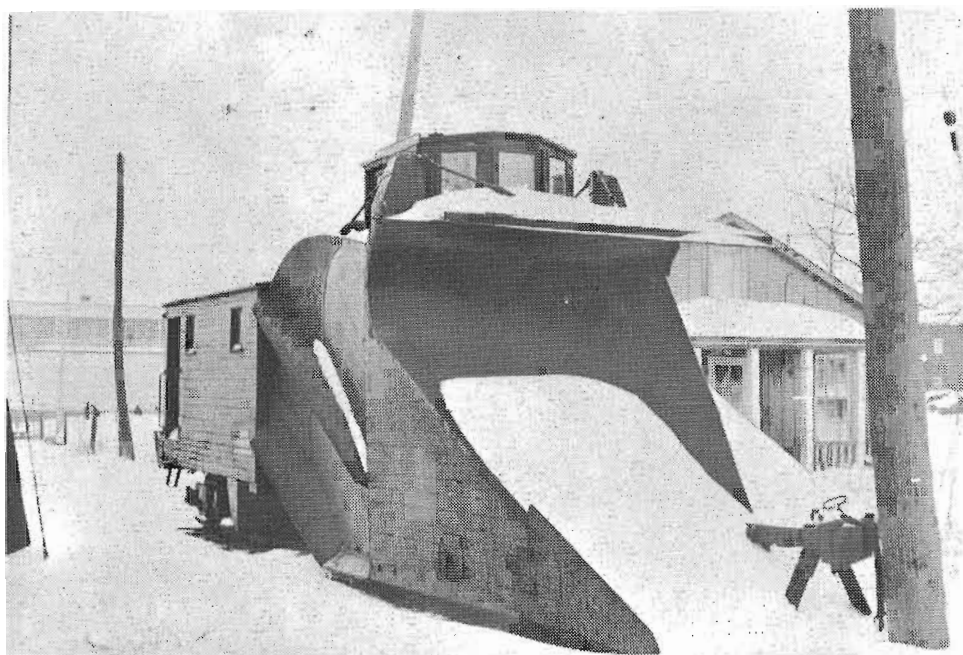
Ex Windsor, Essex & Lakeshore, les voitures 622, 621 et 220 à Granby West le 12 juin 1949.

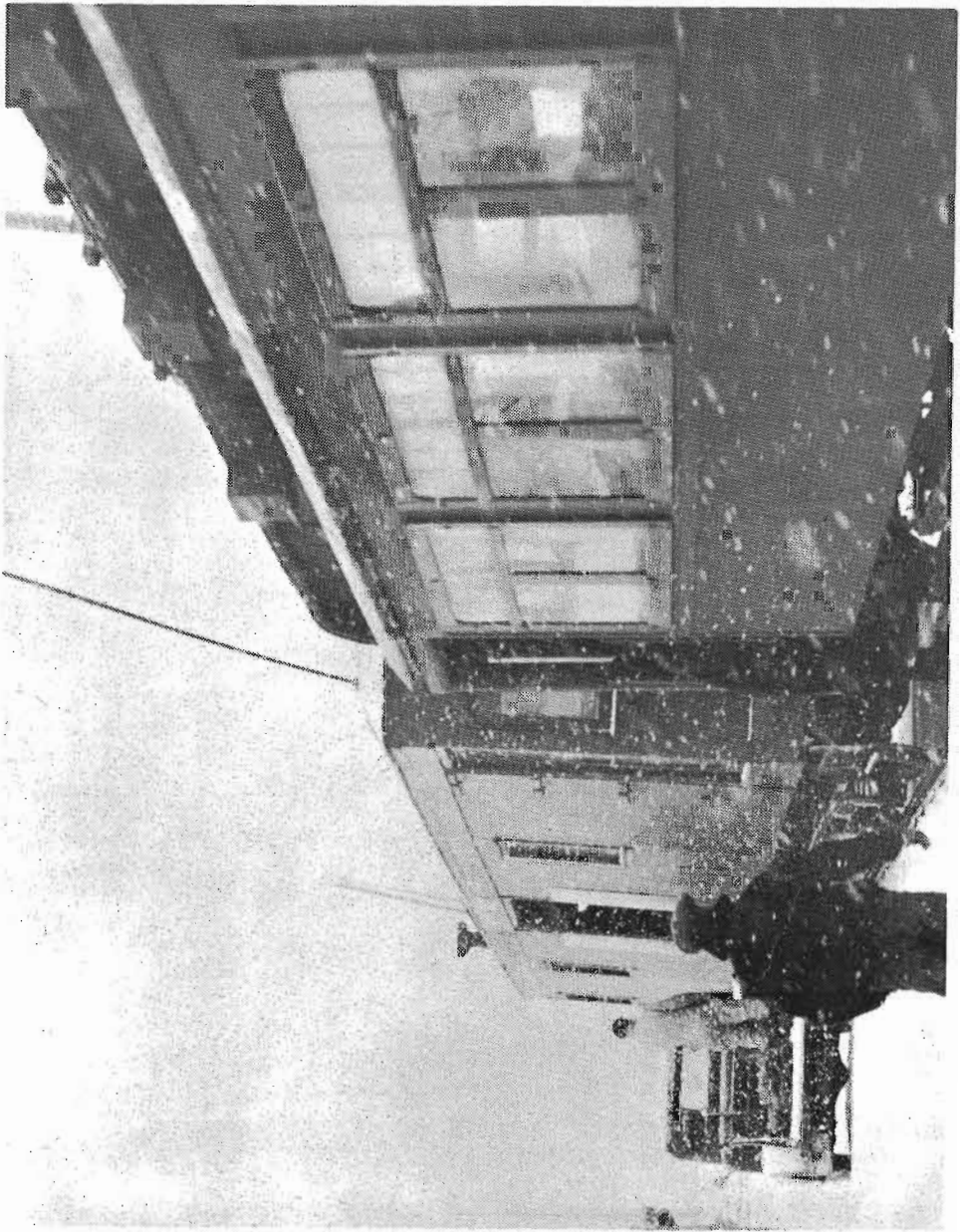




SOME VIEWS OF M. & S.C. FREIGHT AND WORK CARS not as often photographed as the passenger cars. Freight trailer 514 taken at Granby by R.F. Corley on June 12 1949 was equipped to run in passenger trains. Sweeper 302 and snow plow 307 were often called into service during the blizzards that often occur in the area. Electric locomotive 325 was, strangely, numbered in with the 320-class suburban passenger cars. Finally, caboose 508, photographed by R.F. Corley at Granby West on June 12 1949, had conventional couplers as well as a draw-bar for coupling to the electric cars.

Quelques photos de voitures de fret et de manoeuvre du M. & S.C., beaucoup moins photographiées que les voitures passager. Remorque de fret 514 à Granby le 12 juin 1949 (R.F. Corley) équipé pour circuler avec les trains de passager. Le balai 302 et chasse-neige 307 souvent appelés durant les fréquentes tempêtes de la région. La loco électrique 325, curieusement numérotée dans la série des voitures banlieue 320. Finalement le fourgon-queue 508, à Granby West le 12 juin 1949, était muni d'attelages conventionnels et aussi de barres de traction pour les voitures électriques.

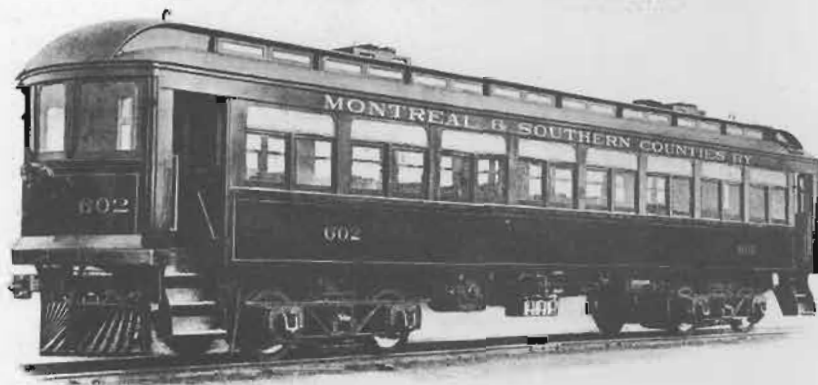




ON NOVEMBER 24 1951 THE END CAME to the Granby electric trains, as electric operation was cut back to Marieville. As the snow blows, the last load is taken on the baggage motor, and soon the old interurban train will leave for Montreal for the last time, so ending an era which had lasted for thirty-five years.

Le 24 novembre 1951 vit la fin du service électrique jusqu'à Granby, les trains n'allant plus qu'à Marieville. Sous la rafale de neige, la dernière cargaison est placée à bord de la voiture bagage-motorisée, et, bientôt, l'antique train interurbain partira pour la dernière fois vers Montréal, mettant fin à une époque qui dura trente-cinq ans.

AN INTERURBAN CAR OF
DEPENDABLE CONSTRUCTION
IS WHAT YOU WANT ON YOUR ROAD



Side and End View of High Speed Interurban Cars built for the Montreal and Southern Counties Railway Company.

WE BUILD THEM

There are features in the construction of these cars which will commend themselves to your operating executives. We have solved the problem of

Maximum Strength with Minimum Weight

Just give us an idea that you would like to be shown. Our experts will be pleased to prove our contentions to your satisfaction. The Summer rush of traffic will soon be here. Deliveries can be made attractive NOW.

National Steel Car Company, Limited

Montreal Office
Shaughnessy Building

ADDRESS INQUIRIES TO HAMILTON
Western Union Code

Works and Operating Offices
Hamilton, Ontario

BACK COVER. At Marieville on September 3, 1951. The six-car special train is about to depart for the return trip to Montreal.

Couverture arrière
A Marieville, le 3 septembre 1951, le train spécial de six voitures partira bientôt pour le retour vers Montréal.

