



Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 495

JULY - AUGUST

2003



Published bi-monthly by the Canadian Railroad Historical Association
Publie tous les deux mois par l'Association Canadienne d'Histoire Ferroviaire



CANADIAN RAIL

ISSN 0008-4875
Postal Permit No. 40066621

PUBLISHED BI-MONTHLY
BY THE CANADIAN RAILROAD HISTORICAL ASSOCIATION

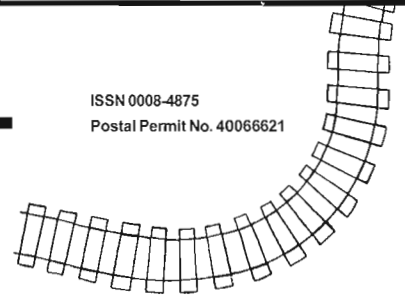


TABLE OF CONTENTS

EXPORAIL, COUNTDOWN TO MAY 31, 2003..... M. PETER MURPHY..... 115

FRONT COVER: May 2003, CPR Royal Hudson 2850 approaches the door on track 15 as she is being pushed into position. Markus Rojek, volunteer train crew is watching the wheels as they roll over temporary track around the 16-degree curve on the approach.

Mai, 2003: Le CPR Royal Hudson 2850 s'approche de la porte de la voie 15, alors qu'il est poussé en place. Markus Rojek, manoeuvre bénévole, surveille les roues alors qu'elles roulent sur une voie temporaire de la voie d'accès, avec une courbe de 16 degrés.

Photo by / par Peter Murphy

BELOW: Exporail pavilion on May 15, 2003.

Le pavillon Exporail - le 15 Mai, 2003.

Photo by / par Fred Angus

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

CRHA, 120 Rue St-Pierre, St. Constant, Que. J5A 2G9

Membership Dues for 2003:

In Canada: \$40.00 (including all taxes)

United States: \$35.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$68.00 Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to the editor: Fred F. Angus, 3021 Trafalgar Avenue, Montreal, P.Q. H3Y 1H3, e-mail angus82@aei.ca. No payment can be made for contributions, but the contributor will be given credit for material submitted. Material will be returned to the contributor if requested. Remember "Knowledge is of little value unless it is shared with others".

EDITOR: Fred F. Angus

CO-EDITOR: Douglas N.W. Smith

ASSOCIATE EDITOR (Motive Power):
Hugues W. Bonin

LAYOUT: Fred F. Angus

PRINTING: Procel Printing

DISTRIBUTION: Joncas Postexperts
Inc.

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at (450) 638-1522



EXPORAIL

Countdown to May 31, 2003

Compte À Rebours Jusqu'au 31 Mai, 2003

A photo essay by M. Peter Murphy

Reportage photographique de M. Peter Murphy

Traduction: Lucie Vallerand

On Saturday morning, May 31, 2003, Exporail, the new look of the Canadian Railway Museum opened to the public. Over one year late, slightly over budget and still not fully complete, Exporail nevertheless represents a true milestone in the history of the Canadian Railway Museum, the Canadian Railroad Historical Association and indeed railway preservation in Canada.

We were faced with the 'drop dead' deadline of May 31, 2003 to open to the public, this because of a group tour and banquet for the Institute of Industrial Archaeology, which was held at Exporail. This banquet was the high point of the program at their Annual Meeting which was held in Montreal and co-sponsored by the CRHA.

The work that was accomplished over the four weeks preceding the event can only be described as overwhelming. Construction contractors, engineering inspectors, paid museum staff, volunteers, track contractors, exhibition contractors, etc., etc. joined forces and succeeded in meeting the deadline. This despite numerous 'surprises' which no doubt arise and require immediate attention, often with imaginative solutions, all the while facing the impending deadline.

Over the past two years we have kept you up to date regarding construction progress. The following photo essay is intended to describe the events leading up to opening day and beyond. We are concentrating on the people that made this possible. Unfortunately we do not have photos of everyone who contributed to the preparations for the opening, for this we apologize in advance.

We will nevertheless do our best to acknowledge and thank everyone, paid or otherwise for performing beyond the call of duty. Whether it was the voluntary painting of walls by staff (volunteering till 11 PM, after a day's work), switching in the rain till dark by volunteers, or any number of other tasks, we hope that this photo essay will give you a sense of what was accomplished over a one month period.



Samedi matin, le 31 mai, 2003, Exporail - le Musée Ferroviaire Canadien rénové- ouvrait ses portes au public. Avec plus d'une année de retard, ayant légèrement dépassé le budget, et sans être tout-à-fait achevé, Exporail représente pourtant un jalon important de l'histoire du Musée ferroviaire canadien, de l'Association canadienne historique ferroviaire, ainsi que du mouvement de préservation du rail au Canada.

Nous faisons face à la date limite incontournable du 31 mai, 2003 pour l'ouverture de nos portes au public, à cause d'une visite de groupe et d'un banquet de l'Institute of Industrial Archaeology, qui devaient avoir lieu à Exporail. Ce banquet était le point culminant du programme de la réunion annuelle de cet organisme, tenue à Montréal sous le co-parrainage de la ACHF.

Un travail gigantesque a été abattu durant les quatre semaines qui ont précédé l'évènement. Des entrepreneurs en construction, des inspecteurs d'ingénierie, des membres du personnel du musée, des bénévoles, des entrepreneurs du rail et des concepteurs d'expositions, etc., etc., ont conjugué leurs efforts pour réussir à respecter la date limite. Et ce, malgré de nombreuses "surprises", quasi inévitables, qui ont commandé une attention immédiate, et souvent des solutions originales, face à cette inexorable date limite.

Durant les deux dernières années, nous vous avons tenus au courant de la marche des travaux de construction. Ce reportage photographique a pour mission de décrire les événements qui se sont déroulés jusqu'au jour le l'ouverture, ainsi que les jours suivants. Nous concentrons notre attention sur ceux et celles qui ont contribué à la réalisation du projet. Malheureusement nous n'avons pas de photos de tous ceux qui ont contribué à la préparation de l'ouverture, et nous nous en excusons.

Not all the tasks were glamorous, in fact few were. In some cases preparations had been in the works over a longer period of time. As an example, James Scott and Karen Burrows lubricated every steam locomotive on the site over a two year period in preparation for the move.

The final selection of vehicles and arranging of the Great Hall was overseen by Kevin Robinson. Given that not all vehicles are in pristine condition, he managed to create a very impressive display, logically organized with story lines for each track.

Josee Vallerand our Archivist and Jean-Paul Viaud our Curator were responsible for the creation and execution of this year's two temporary displays, *Mail Express* and *Women Railroaders* respectively. These are first class professional exhibitions and they are to be congratulated for their work.

Marie-Claude Reid, our Executive Director somehow managed to maintain her composure despite the enormous pressure and multi tasking required to keep everything and everyone flowing.

We have arranged the various photos into groupings as best as possible. When looking over the photos, it is important to remember that all this activity was going on concurrently. Coordination between tasks and trades played a big part in us not tripping over ourselves and making the best use of the resources available.

We wish to dedicate this issue of Canadian Rail to everyone who made this project possible: donors, volunteers, staff, contractors and supporters: to each of you a sincere thank you.

Site clean up

After two and a half years of construction the site required a major clean up, strong winds on several occasions had blown debris far and wide.



Nous ferons quand même de notre mieux pour reconnaître et remercier tous ceux et celles qui ont travaillé bien au delà de l'appel du devoir, qu'ils aient été rémunérés ou non. Que ce soit la peinture des murs par le personnel, (travaillant bénévolement jusqu'à 23 heures, après une journée de travail), ou encore le déplacement des trains à la pluie et à la noirceur par des bénévoles, ainsi qu'une quantité d'autres tâches, nous espérons que ce reportage photographique transmettra la nature de tout ce qui a été réalisé en l'espace d'un mois.

Peu de tâches étaient très reluisantes. Dans certains cas, les préparations étaient en oeuvre depuis longtemps. Par exemple, James Scott et Karen Burrows ont graissé toutes les locomotives à vapeur du site durant les deux années précédant l'emménagement.

La sélection finale des véhicules et leur disposition dans le Grand Hall ont été surveillés par Kevin Robinson. Étant donné que tous les véhicules n'étaient pas en parfaite condition, Kevin a réussi à créer une exposition impressionnante, organisée de façon logique, avec une suite historique sur chaque voie.

Josée Vallerand, notre archiviste, et Jean-Paul Viaud, notre conservateur, étaient responsables de la création et de la réalisation de l'exposition temporaire de cette année: "La Poste sur Rail" et "Les Cheminottes". Ces expositions sont de toute première classe et leurs auteurs doivent recevoir nos félicitations pour cet excellent travail.

Marie-Claude Reid, notre directrice, a su conserver son sang-froid en dépit de l'énorme pression et de la multiplicité des tâches qu'elle a dû conjuguer pour assurer l'harmonie productrice de tous et de chacun.

Nous avons regroupé les photos le mieux possible. En regardant les photos, il faut se souvenir que toutes ces activités fonctionnaient simultanément. La coordination des tâches avec les corps de métiers a tenu une large part en nous aidant à ne pas trébucher les uns sur les autres et en nous forçant à utiliser au maximum les ressources à portée de la main.

Nous voulons dédier ce numéro de Canadian Rail à tous ceux et celles qui ont contribué à ce projet: donateurs, bénévoles, personnel, entrepreneurs et supporters - à tous, un sincère merci.

Nettoyage du site

Après deux années et demi de construction, le site nécessitait un grand ménage. De forts vents avaient soufflé des déchets en plusieurs occasions.

LEFT / GAUCHE: Les Leszkiewicz one of our Morse code telegraphers volunteered over several months just picking up construction debris. (PM)

Les Leszkiewicz, un des télégraphistes bénévoles du code Morse, a ramassé durant plusieurs mois des débris de construction. (PM)



Andrew McDougall volunteered for any and all tasks assigned, here we see him rolling up red construction fencing. (PM)

Andrew McDougall s'est proposé pour toutes les tâches nécessaires. Ici, on le voit relevant et enroulant des clôtures rouges de chantier de construction. (PM)



Charlie de Jean operating our front end loader dumping a bucket of debris into the garbage container. (PM)

Charlie de Jean, manoeuvrant notre pelleuse, déverse une charge de débris dans le conteneur à déchets. (PM)



James Bouchard and Daniel Laurendeau picking up loose nails, wood and debris from the massive roof area. (PM)



James Bouchard et Daniel Laurendeau ramassent des clous épars, et des débris de bois dispersés sur l'énorme toiture. (PM)



Amongst other things was helping CPR rerail the flat car on which their donated Budd car was placed. The car derailed because of ice build up in the flangeways. (GH)

Entre autres choses, il aidait le CPR à remettre sur les rails un wagon plat sur lequel était placé le Budd car dont ils nous font cadeau. Le wagon avait déraillé à cause d'une accumulation de glace sur les boudins de rails. (GH)



Planning session. In late April, Marie-Claude Reid convened a strategy meeting to plan for the final month before opening. Left to right around the table are: Kevin Robinson, Isabelle Desaulniers, Andre Poirier, Manon Lalonde, Jacques St. Gelais (standing) Andre Gladu, Josee Vallerand, Jean-Paul Viaud, Francine St. Jean and Marie-Claude Reid. (PM)

À la fin de Avril, Marie-Claude Reid a convoqué une réunion stratégique pour planifier le dernier mois avant l'ouverture. Autour de la table, de gauche à droite: Kevin Robinson, Isabelle Desaulniers, André Poirier, Manon Lalonde, Jacques St. Gelais; (debouts): André Gladu, Josée Vallerand, Jean-Paul Viaud, Francine St. Jean et Marie-Claude Reid. (PM)

Track laying

The major component in the lead up to the opening of Exporail was the track laying required to roll in the exhibits. Volunteers had laid all the indoor trackage (12 X 220') over the winter months including streetcar special work on tracks 21 and 22. These streetcar rails and special work were acquired during the demolition of the Saint Henri car barn.

Both time and lack of funds would not permit us to install the complete 12 track yard with all switches in place. Thanks to an additional donation by the North American Railway Foundation of \$ 35,000 (C), we were given some financial breathing room. (The NARF had previously donated \$ 110,000 (C) which was used to install the cement platforms).

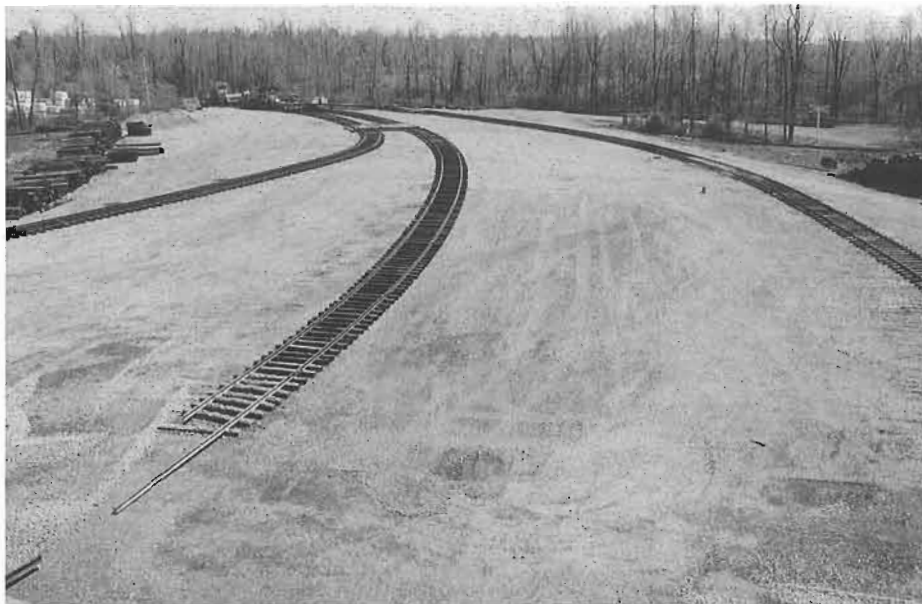
Pose de voies

L'élément majeur précédant l'ouverture d'Exporail a été la pose des voies nécessaires pour rouler les pièces d'exposition à l'intérieur. Des bénévoles avaient posé le réseau intérieur (12 X 220') durant l'hiver précédent, y compris le matériel spécialisé des voies de tramways sur les voies 21 et 22. Ces rails et ce matériel spécialisé pour tramways est entré en notre possession lors de la démolition du hangar à wagons de tramways de Saint Henri.

Le manque de temps et d'argent ne nous ont pas permis de compléter l'installation des 12 voies avec leurs aiguillages. Grâce à un nouveau don de 35,000\$ (C) offert

RIGHT / DROIT: This may look like Atlas snap track, in reality it's the three leads leading up to the grand hall. Ties were provided courtesy of Canadian National and rails courtesy of Canadian Pacific Railway.(PM)

On pourrait croire qu'il s'agit de "Atlas snap track". En réalité il s'agit de trois voies principales menant au grand hall. Les traverses ont été gracieusement fournies par le Canadian National, et les rails par le Canadian Pacific Railway. (PM)

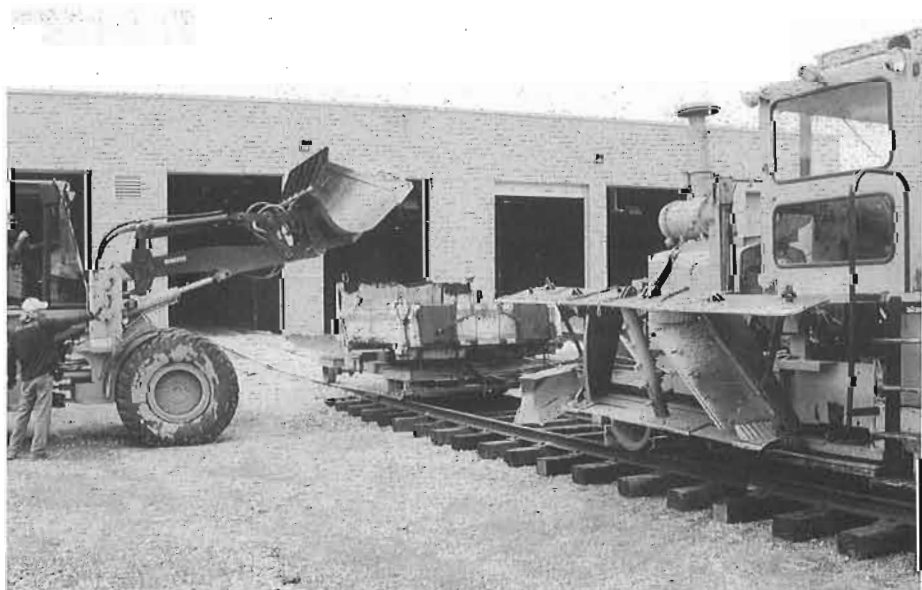


LEFT / GAUCHE: Coyle workers connecting the shoo fly to permit the filling of another bay. Tracks had to be realigned and ties straightened to 90 degrees after each relocation. (PM)

Les ouvriers de Coyle faisant la connexion temporaire pour permettre le remplissage d'une autre fosse. Les rails ont dû être ré-alignées et les traverses redressées à 90 degrés après chaque déplacement. (PM)

RIGHT / DROIT: Filling the hydraulic dump lorry with ballast. (PM)

Remplissage du camion hydraulique à bascule avec du ballast. (PM)





LEFT / GAUCHE: The lorry is being pushed by the ballast regulator machine and is dumping a measured amount of ballast en route. (PM)

Le camion est poussé par la machine régulatrice de ballast, et déverse en cours de route une quantité mesurée de ballast. (PM)



RIGHT / DROIT: Coyle's tamping and levelling machine at work in the great hall. (GH)

La machine à damer et niveler de Coyle à l'oeuvre dans le grand hall (GH)



LEFT / GAUCHE: Overall view of street car special work. (PM)

Vue générale sur les installations spécialisées pour tramways. (PM)



Gord Hill, (volunteer and retired STM employee) instigator of the streetcar special work making a final tie in. (PM)

Gord Hill, (bénévole et employé retraité de la STM), instigateur des installations spécialisées pour tramways, faisant un dernier raccord. (PM)

In early spring 2003 it was decided that because of our two major constraints (time and lack of funds) we would install only four switches and three lead tracks to the grand hall. These three tracks would be built and then shoo flied three times to permit the filling of all 12 tracks (each lead track permitted access to four bays).

A contract was given to Entretien de Voies Ferrees Coyle Inc. to construct the switches and lead tracks. It was understood that this work would be done on a non priority basis (to save money). Several unexpected interruptions occurred as emergencies arose elsewhere which had to be serviced by Coyle.

Compounding this was the fact that the indoor tracks which had been laid by volunteers, had to be ballasted, tamped and levelled prior to occupancy. Fortunately Coyle had a hydraulic dump box mounted on a rail truck which facilitated the ballasting of the indoor tracks. Even the scheduling of the ballasting and tamping operation became a challenge depending on which tracks were connected and accessible.

This arrangement did save time and money, but as always it created other headaches. Foremost was the fact that the equipment could not be rolled in (or out) at will. The entire move had to be extremely well planned, from retrieving the exhibits at their old location, washing, painting or other preparation, switching into the new order of exposition and finally coordinating with the track laying / ballasting / switching crew as to which track would be ready to receive what and when!

par la North American Railway Foundation, nous avons pu reprendre haleine, financièrement parlant. (La NARF avait déjà fait un don de 110,000\$ (C), qui a servi à l'installation des plateformes de béton).

En tenant compte de la double contrainte qui pesait sur nous, (le manque de temps et d'argent), il fut décidé au début du printemps 2003 de nous limiter à l'installation de quatre aiguillages et de trois voies principales dans le grand hall. Ces trois voies seraient installées, puis déviées trois fois afin de permettre l'installation des 12 voies, (chaque voie principale ayant accès à quatre sections).

Un contrat a été donné à Entretien de Voies Ferrées Coyle Inc., pour la construction des aiguillages et des voies principales. Il a été convenu que ce travail serait fait sur une base non-prioritaire, (afin de ménager de l'argent). Il y a eu plusieurs interruptions inattendues lorsque des cas d'urgence faisant appel aux services de Coyle se sont manifestés.

Pour compliquer un peu plus les affaires, il y avait le fait que les réseaux intérieurs qui avaient été posés par des bénévoles, devaient être ballastés, damés et nivelés avant de pouvoir recevoir leurs charges. Heureusement, Coyle avait une boîte hydraulique à bascule montée sur un wagon de terrassement, ce qui a facilité l'épanchement du ballast pour les réseaux intérieurs. Ce fut un défi de fixer les horaires pour ballaster et damer en tenant compte des voies accessibles et reliées au réseau.

Ces arrangements ont bien réussi à ménager du temps et de l'argent, mais comme toujours ce ne fut pas sans créer d'autres maux de tête. En premier lieu, l'équipement ne pouvait pas être roulé en dedans (ou en dehors), à volonté. Chaque déplacement devait être minutieusement planifié: il fallait d'abord extraire la pièce de son ancien local, la laver, la peindre et la remettre en état; il fallait l'aiguiller à sa nouvelle place d'exposition, et enfin coordonner le tout avec l'équipe d'aiguilleurs/ poseurs de rails / et ballastes, afin de déterminer quelle voie était prête à recevoir quoi, et à quel moment!



Volunteer track gang, from left to right; Alain Bosse, Gord Hill, Thierry Maheu, Charles de Jean, David Johnson. (PM)

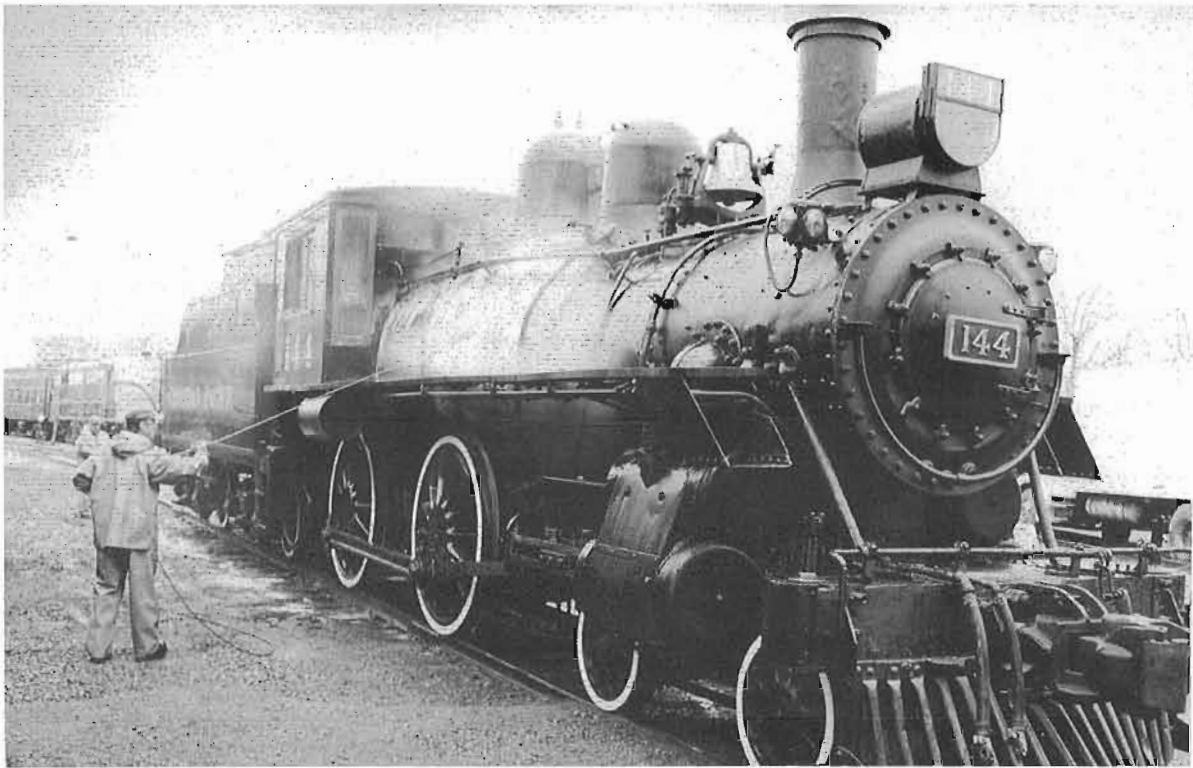
La bande des poseurs de rail bénévoles, de gauche à droite: Alain Bosse, Gord Hill, Thierry Maheu, Charles de Jean, David Johnson. (PM)

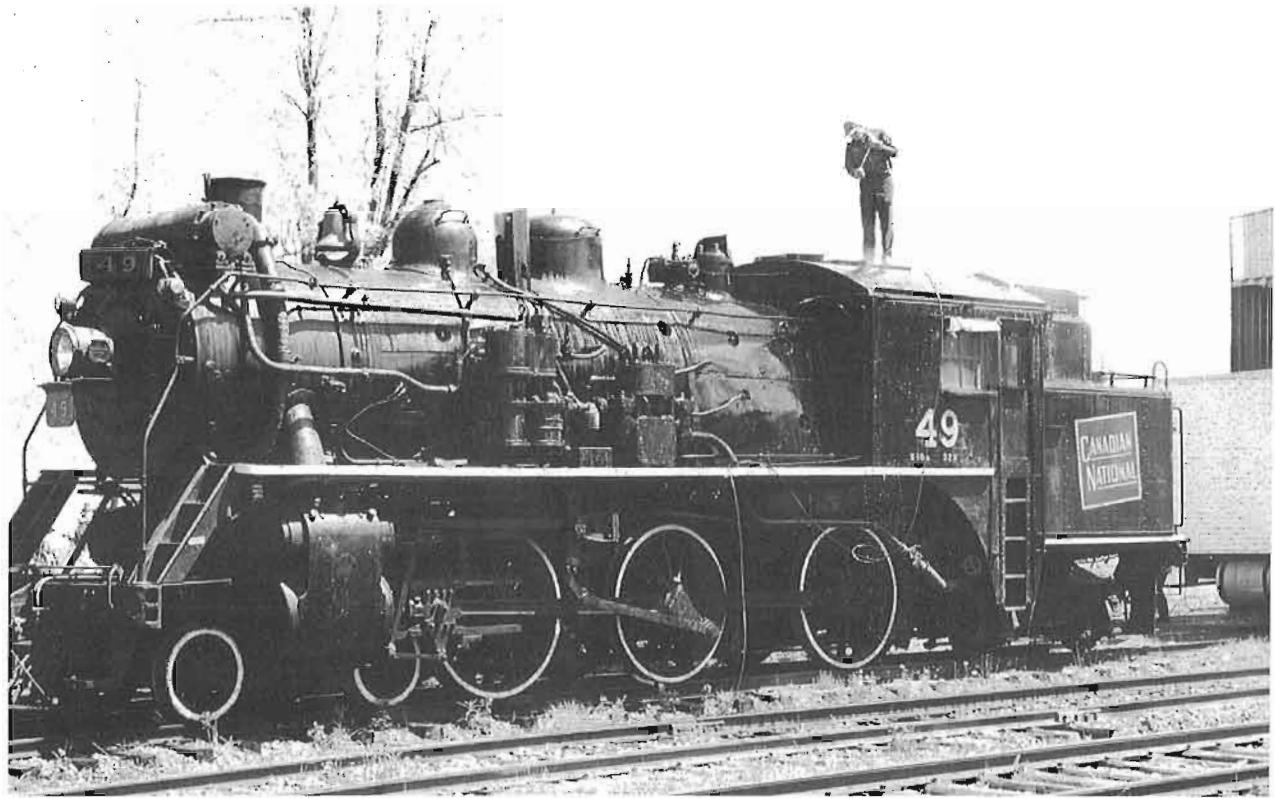
Washing and cleaning the equipment

Prior to moving into the great hall, all exhibits which had been stored indoors were cleaned. Steam locomotives were pressure washed with a hot water / grease remover and wax compound. Wooden vehicles like the streetcars, cabooses and private cars were washed by hand. Vehicles which are open to the public were vacuumed, windows cleaned and dusted inside.

Le lavage et le nettoyage des pièces d'exposition

Avant le déménagement dans le grand hall, toutes les pièces d'exposition qui étaient entreposées à l'intérieur ont été nettoyées. Les locomotives à vapeur furent lavées sous pression avec un composé d'eau chaude / dissolvant de graisse / et de cire. Les véhicules en bois, comme les tramways, les fourgons de queue et les wagons privés furent lavés à la main. Les véhicules ouverts au public furent passés à l'aspirateur, époussetés et les fenêtres lavées.





Pressure washing CPR 144, 492 and CNR 49, 4100. Once washed we were pleasantly surprised at the clean appearance of the locomotives. Some minor paint touch ups were required, but nothing major.

Lavage sous pression du CPR 144, 492 et du CNR 49, 4100. Le lavage terminé, nous avons été agréablement surpris de la belle apparence des locomotives. Quelques retouches mineures de peinture furent requises, mais rien de majeur.

Gordon Brownrigg washing down CPR caboose 435288. (PM)

Gordon Brownrigg faisant la toilette du fourgon de queue du CPR 435288. (PM)



LEFT / GAUCHE: Andree Bonicalzi buffing up CPR inspection car M 235. (PM)

Andrée Bonicalzi, polissant le wagon d'inspection du CPR 235. (PM)

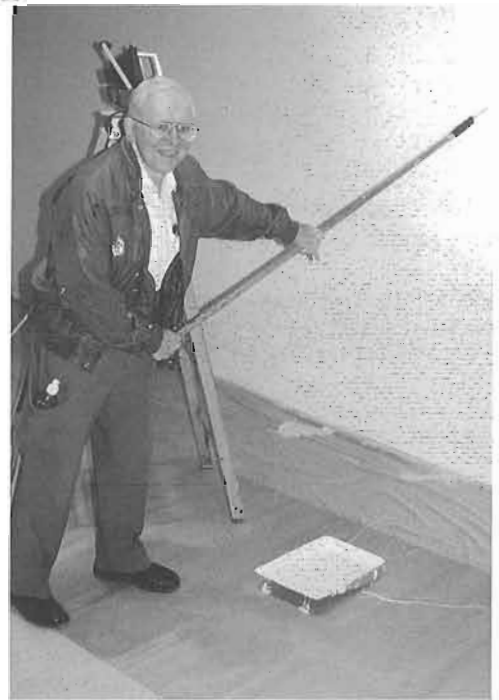


LEFT / GAUCHE: 23 Jean-Paul Viaud installing a display rack. (PM)

Jean-Paul Viaud installant un présentoir. (PM)

RIGHT / DROIT: 21 Mr. Jean Lequy rolling on the second coat of primer. Once painting was finished, both Jean-Paul Viaud and Josee Vallerand could get on with the installation of their temporary exhibitions. (PM)

M. Jean Lequy appliquant au rouleau une seconde couche de peinture d'apprêt. La peinture terminée, Jean-Paul Viaud et Josée Vallerand ont pu procéder à l'installation de leurs expositions temporaires. (PM)



LEFT / GAUCHE: Workers setting up the Women Railroaders exhibition. (PM)

Des travailleurs faisant le montage de l'exposition "Les Cheminottes". (PM)

Meanwhile indoors.....

All interior surfaces of the Exporail pavilion were painted by either volunteers or museum staff (mostly after hours or weekends on a volunteer basis). All surfaces received a minimum of two coats of paint with coloured walls receiving three. We were pleased to welcome a few new volunteers who contributed to getting the job done.



Josee Vallerand rising to the challenge at her Mail Express exhibit. (PM)

Josée Vallerand relevant le défi de son exposition de "La poste sur rails". (PM)

Pendant ce temps, à l'intérieur.....

Toutes les surfaces du pavillon d'Exporail furent peinturées, soit par des bénévoles ou par des membres du personnel du musée (le plus souvent après les heures de travail ou les fin-de-semaines, bénévolement). Toutes les surfaces ont reçu un minimum de deux couches de peinture, alors que les murs colorés en ont reçu trois. Nous avons accueilli avec joie quelques nouveaux bénévoles qui ont apporté leur contribution pour terminer le travail.



Marie-Claude Reid reviewing final layout plans for the Mail Express exhibition with Diane Bernier. (PM)

Marie-Claude Reid vérifiant le plan final pour l'exposition de "La Poste sur rails" en compagnie de Diane Bernier. (PM)



Prior to opening for the season, the guides pitched in to wash and prepare various displays for mounting. (PM)

Avant d'ouvrir pour la saison, les guides se sont mis à la besogne et ont contribué au lavage et à la préparation de divers objets d'exposition. (PM)



Andre Poirier is 'using his head' as he transfers documents to the new pavilion. (PM)

André Poirier se "sert de sa tête" pour transférer les documents dans le nouveau pavillon. (PM)



Sylvie LaPierre of Graffidee (graphic artist), is busy delivering our temporary welcome and acknowledgement panels. (PM)

Sylvie LaPierre de Graffidee (artiste graphiste), est occupée à livrer nos panneaux (temporaires) de bienvenue et de remerciements. (PM)



Jacques St. Gelais installing temporary wooden platforms and wheel chair access ramps outside the main doors of the Exporail pavilion. (PM)

Jacques St. Gelais installe des plateformes temporaires en bois et des rampes d'accès pour chaise roulante à l'extérieur des portes de l'entrée principale du pavillon Exporail. (PM)

Back at the shop....**Pendant qu'à l'atelier....**

Our talented sub contracting team of Bertrand and Dominic Boudreau were busily preparing and painting CN road switcher 3684. This was made possible with a grant from the Government of Quebec. (PM)

Notre talentueuse équipe de sous-entrepreneurs, composée de Bertrand et Dominic Boudreau s'affairait à préparer et peindre l'aiguillage de route CN 3684. Ceci est devenu possible grâce à un octroi du Gouvernement du Québec. (PM)



Bernard Archambault is installing new ratchets on the handbrakes of street car No. 8. (PM)

Bernard Archambault installe de nouveaux rochets sur les freins à main du tramway No. 8. (PM)



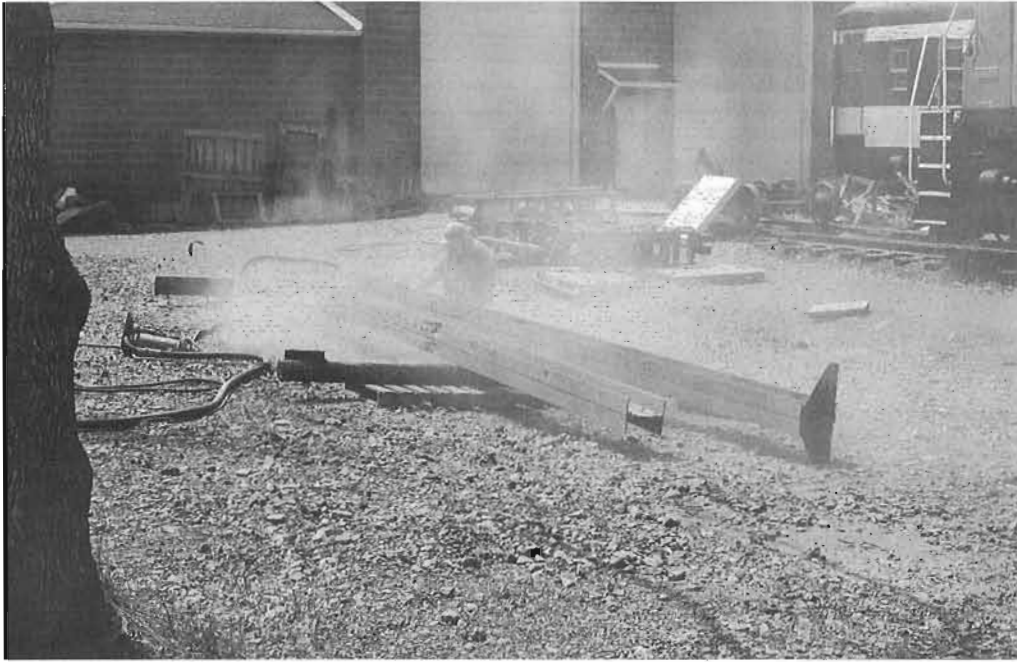
After completing 3684, they turned their attention to CPR No. 4563 This unit is presently in the shop awaiting its final coat of paint. (PM)

Après en avoir terminé avec le 3684, ils ont porté leur attention sur le CPR No. 4563. Cette locomotive est dans l'atelier dans l'attente de sa dernière couche de peinture. (PM)



Gord McOuat from the Ontario Electric Railroad Association, donated a week of his holiday time to help us rebuild various air valves for our equipment. (GH)

Gord McOuat de l'Ontario Electric Railroad Association, nous a fait le don d'une semaine de ses vacances pour nous aider à reconstruire diverses soupapes à air de nos appareils. (GH)



Time out from painting to sandblast and prime a two target signal, this will be mounted in the great hall. Two MTC steel streetcar trolley wire support poles from Notre Dame street were also sandblasted and primed. These will be used to support the trolley wire outside the Exporail pavilion when the street car loop is relocated. (PM)

Une pause avant la peinture, pour décaper au jet de sable et mettre une couche d'apprêt sur un signal lumineux, qui sera monté dans le grand hall. Deux poteaux de support pour câbles conducteurs pour trolleys de tramways, provenant de la rue Notre-Dame, sont aussi décupés au sable et enduits d'apprêt. Ces poteaux seront installés à l'extérieur du pavillon Exporail pour supporter le câble conducteur des trolleys, lorsque le circuit de tramway sera relocalisé. (PM)



Preparation for the big move!

One by one each piece of equipment was washed, cleaned, turned (if necessary) and made ready for the big move. Many locomotives and cars had not seen the light of day for years.

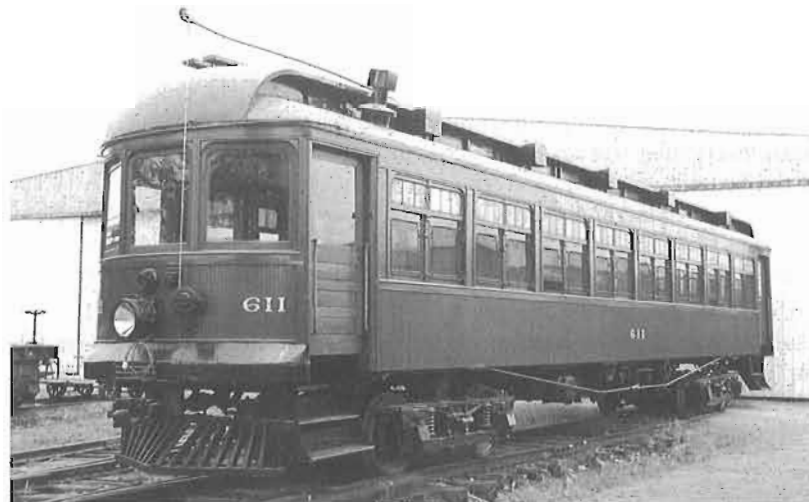
Préparations pour le grand déménagement!

Une à une, chaque pièce d'équipement fut lavée, nettoyée, et tournée (lorsque nécessaire) en préparation pour le grand déménagement. Plusieurs locomotives et wagons n'avaient pas été exposés à la lumière depuis de nombreuses années.



Some examples of newly washed rolling stock ready to be marshalled into proper order for switching into the great hall: GT 713, CPR Trainmaster 8905, CPR 492, M&SC 611. (PM)

Quelques exemples d'effectifs roulants, fraîchement lavés et prêts à être triés dans le bon ordre d'aiguillage pour l'entrée dans le grand hall: GT 713, CPR Trainmaster 8905, CPR 492, M&SC 611. (PM)



Every day, a new challenge. Here we see the CPR Neville being turned on the turn table. The wheels of the car exceed the length of the turn table by about 6 inches, Markus Rojek and Denis Tremblay had to jack up one axle to permit the flanges to clear the stub tracks. (PM)

Chaque jour apporte un nouveau défi: On voit ici le CPR Neville se faisant retourner sur le pont tournant. Les roues du wagon dépassent d'environ 6 pouces la longueur du pont tournant. Markus Rojek et Denis Tremblay ont dû surélever un essieu pour permettre au boudin de dégager l'impasse. (PM)

Prior to any move over the temporary lead tracks into the new building, all points, frogs and outer rails on the curve had to be oiled. Here we see Philip Riopel oiling points to permit switching behind the shop. (PM)

Avant tout déplacement vers la voie principale pour l'entrée dans le nouvel édifice, tous les aiguillages et les pattes de lièvre, ainsi que les rails extérieurs de la courbe ont dû être huilés. On voit ici Philip Riopel huilant les aiguillages afin de permettre des manoeuvres derrière l'atelier. (PM)

First piece of equipment rolled in.

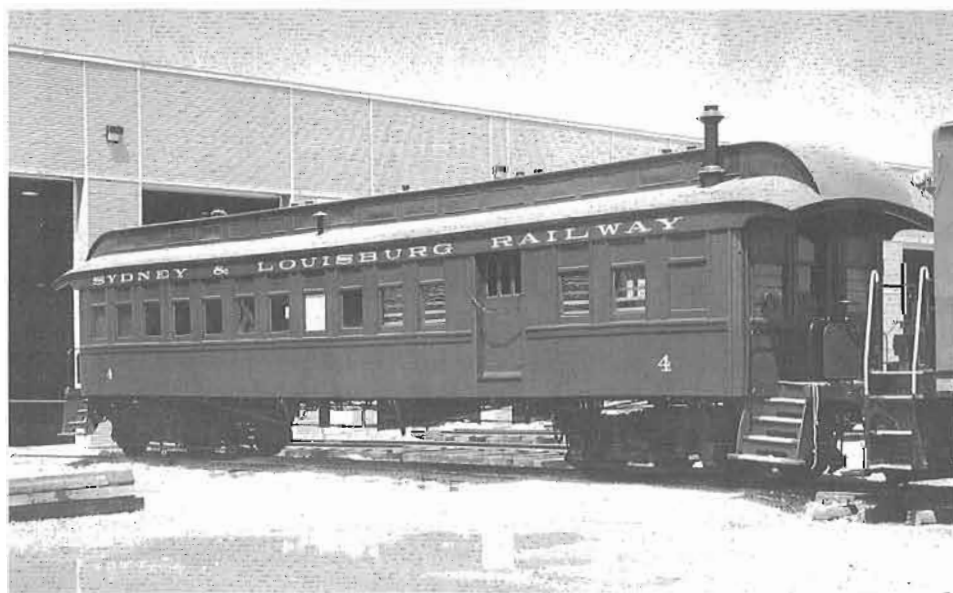
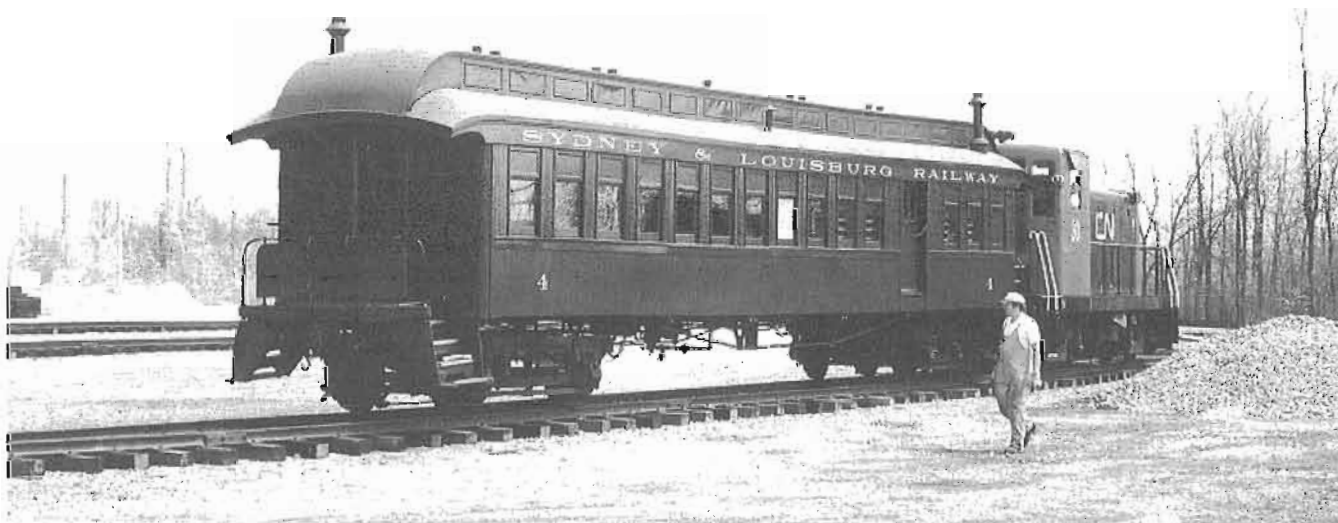
At 9:00 AM on Thursday, May 15, 2003 (just 17 calendar days before opening) it was determined that track 14 was ready to receive the first piece of equipment. The shoo fly was lined up, indoor track ballasted and pressure washed to remove ballast dust, everything was ready to go. At 10:00 AM the call went out to local volunteers and staff that the first piece of equipment, Sydney and Louisburg combine # 4, would be rolled in at 12:15 PM. An impromptu ceremony was quickly organized.

Fortunately Dr. R.V.V. Nicholls, Honorary President and founding member of the CRHA was in Montreal and was on standby for the call that the move would indeed take place. Dr. Nicholls, along with some 30 volunteers, civic representatives and staff, did witness this historic occasion. The move took place at 12:20, only five minutes behind schedule.

Première pièce roulante à entrer dans le grand hall

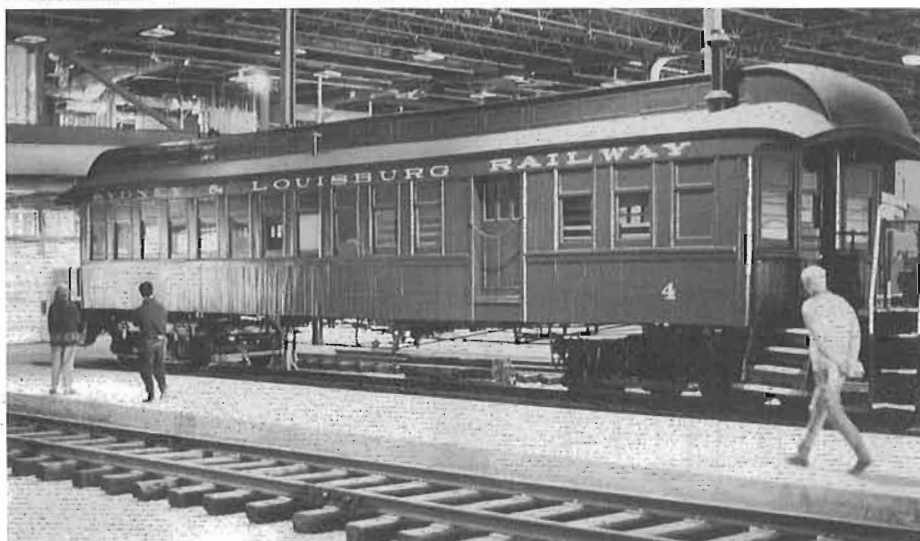
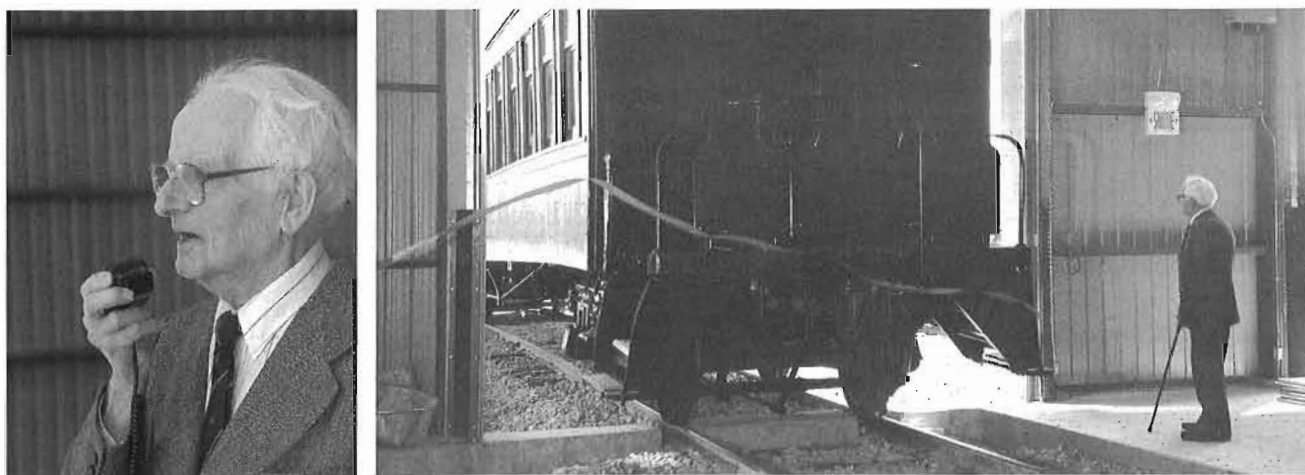
À 9 heures, le jeudi 15 mai, 2003 (à peine 17 jours avant la journée de l'ouverture), il a été confirmé que la voie 14 était prête à recevoir la première pièce roulante. La déviation était en place, la voie intérieure ballastée et lavée au jet sous pression pour enlever la poussière de ballast - tout était prêt à démarrer. À 10 heures, l'appel fut lancé aux bénévoles et au personnel: la première pièce, le Sydney and Louisburg combine #4, serait roulé en place à 12H15. Une cérémonie improvisée fut organisée.

Heureusement le Dr R.V.V. Nicholls, Président honoraire et l'un des membres fondateurs de la ACHF, était à Montréal et se tenait sur le qui-vive pour répondre à l'appel dès que le déplacement serait annoncé. Le Dr. Nicholls entouré de quelques 30 bénévoles, de représentants municipaux et du personnel, fut témoin de cet événement historique. Le déplacement eut lieu à 12H20, avec à peine cinq minutes de retard sur l'horaire.



With Charles de Jean in the cab, Kevin Robinson signals the approach to the door of the great hall. This car had been completely restored in 2001 for display at the Canada day celebrations in old Montreal thanks to a grant from the Government of Canada. (FA)

Avec Charles de Jean dans la cabine, Kevin Robinson signale l'approche de la porte du grand hall. Le wagon avait été complètement restauré en 2001 alors qu'il avait été exposé dans le vieux Montréal, durant les fêtes du Canada, grâce à un octroi du Gouvernement du Canada. (FA)



*TOP LEFT: Dr. R.V.V. Nicholls, radio in hand, gives the all clear to commence the move through the door. (RL)
Le Dr. R.V.V. Nicholls, la radio à la main, donne le signal de départ pour le passage de la porte. (RL)*

*TOP RIGHT: S & L # 4 breaks through the red paper ribbon which was purchased at the local 'dollar store' at 11:00 AM, no expense was spared for this ceremony! (FA)
Le S & L #4 déchire le ruban de papier rouge qui avait été acheté à 11 heures au Dollarama local - les dépenses n'ont pas été comptées pour cette cérémonie! (FA)*

*ABOVE: S & L # 4 rolls along display track 14 to its final position. (DJ)
Le S & L #4 roule le long de la voie d'exposition jusqu'à sa place définitive. (DJ)*

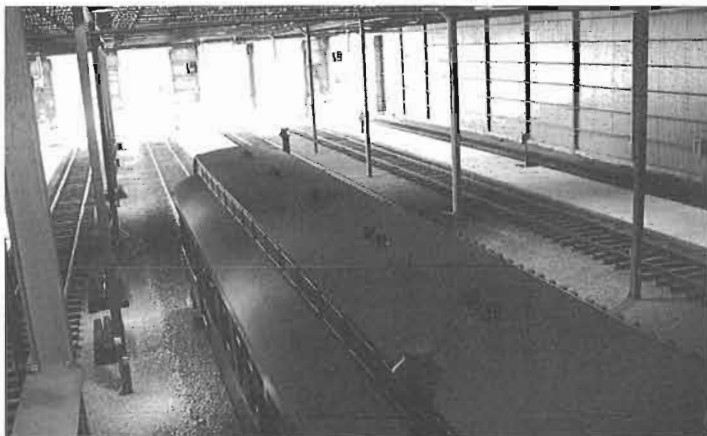
*'RIGHT: Proud as punch', Dr. R.V.V. Nicholls poses beside S & L # 4 which was now spotted at its final display position. (FA)
Fier comme Artaban, le Dr. R.V.V. Nicholls se tient à côté du S & L #4, qui est maintenant placé à l'endroit définitif pour son exposition. (FA)*





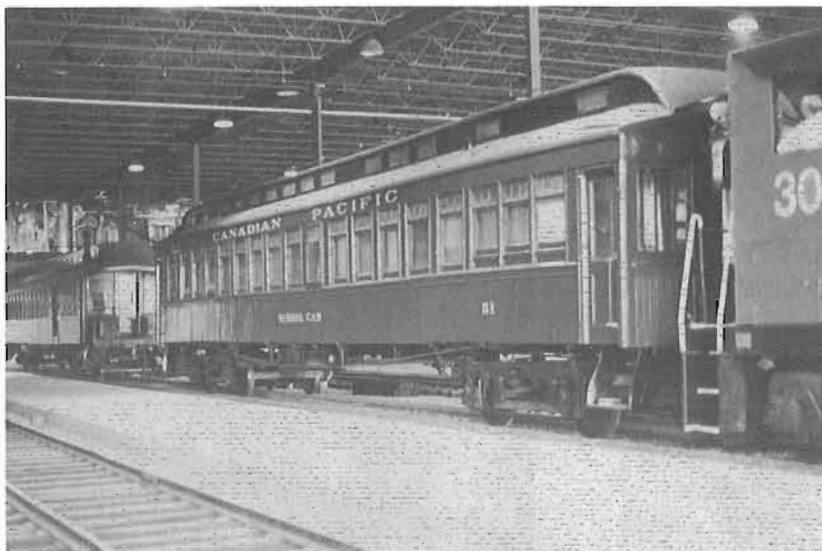
Group shot of the assembled, who witnessed the historic event. (RL)

Photographie de groupe de tous les témoins de cet évènement historique. (RL)



Overview of S & L # 4 taken from the mezzanine. The second floor of the new pavilion will be completed as soon as funding is secured. (PM)

Vue plongeante du S & L #4 prise de la mezzanine. Le second étage du nouveau pavillon sera terminé aussitôt que les fonds nécessaires seront obtenus. (PM)

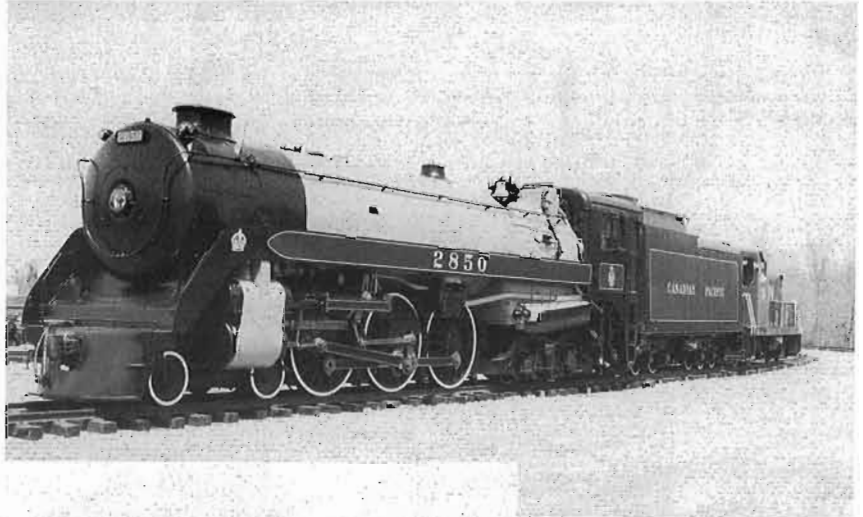


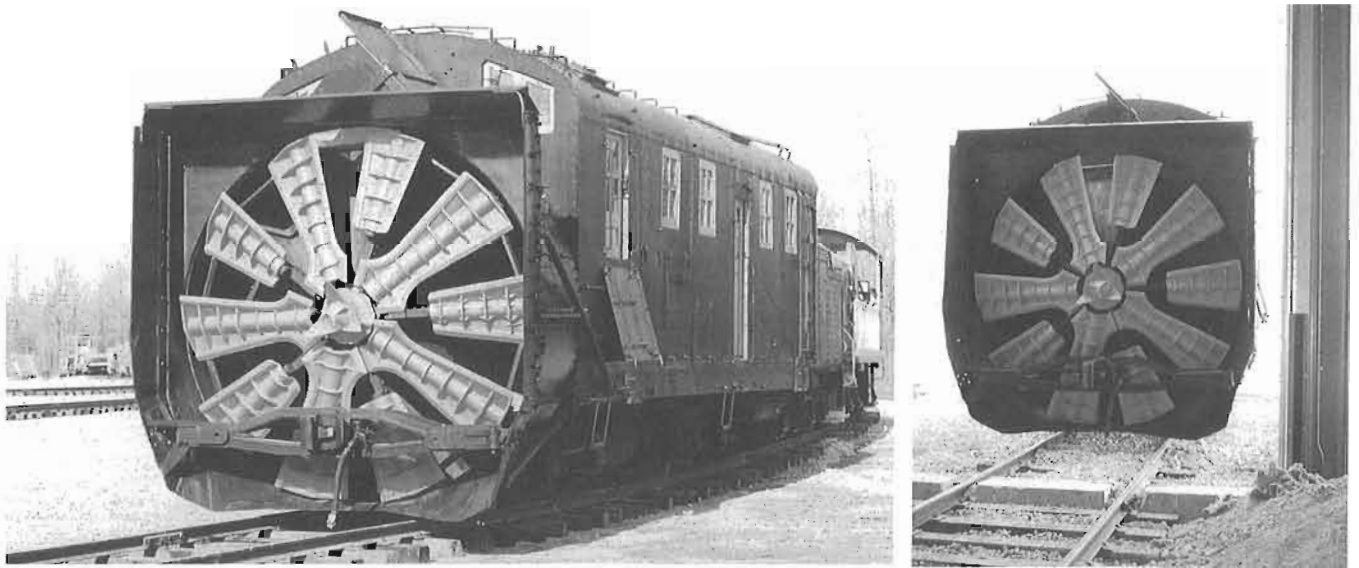
That afternoon, the CPR 51 (school car) was rolled into position behind S & L # 4. As soon as track 14 was filled, the shoo fly was disconnected and moved back to track 13 to permit ballasting, levelling and filling of it. Gord Hill volunteered to continuously hose down the ballast prior to dumping to keep dust to a minimum. Adjacent tracks were ballasted with washed exhibits in place. (DJ)

Ce même après-midi, le wagon école CPR 51 a été roulé en position derrière le S & L #4. Dès que la voie 14 a été remplie, la déviation a été déconnectée et replacée sur la voie 13 afin de permettre de la ballaster, la niveler et la remplir. Gord Hill s'est offert pour arroser continuellement le ballast avant de l'épandre afin de réduire la poussière au minimum. Les voies voisines ont été ballastées avec leurs pièces d'exposition déjà en place. (DJ)

Some shots of other pieces of equipment being switched into the hall; CPR Royal Hudson 2850, CPR 4-4-0 144, CNR rotary snowplow, CNR 2-10-2 4100, MTC 859, CPR 4744. The streetcars were switched last as some tracks had to be pulled together with gauge bars to prevent derailment because of the narrow treads on the wheels. All switching was accomplished without one derailment but with lots of moaning and groaning on the 16 degree + curve into the great hall. (PM)

Quelques clichés d'autres pièces d'exposition durant leur installation dans le hall: CPR Royal Hudson 2850, CPR 4-4-0 144, CNR chasse-neige rotatif, CNR 2-10-2 4100, MTC 859, CPR 4744. Les tramways ont été les derniers à être placés car certaines voies ont dû être rétrécies à l'aide de gabarits de pose de voies pour empêcher les déraillements à cause de l'étroitesse de la surface de roulement des roues. Tous les aiguillages ont été réussis sans déraillement, mais avec force soupirs et gémissements à cause de la courbe de plus de 16 degrés menant à l'entrée du grand hall. (PM)





The Glen drop pit dolly and turntable.

When the CPR's Glen shop was closed, the CPR generously donated a quantity of shop supplies including the drop pit dolly and turntable. On the last day of operation, the shop employees had each in turn applied their initials with yellow paint to the air cylinder.

This unit was installed in the pit and forms an exhibit on how axle sets were removed for servicing. An axle (with gear and spoked wheels) from a 6700 class CNR electric locomotive was placed in the cradle.

Little did those CPR employees of the Glen know that their initials, so innocently painted, would be on display at Exporail.



*Mobile crane had to back down track 16 to gain access to the pit to lower the jack into place. (GH)
La grue mobile a dû reculer le long de la voie 16 pour avoir accès à la fosse afin d'y déposer le cric. (GH)*

Le chariot de fosse et le pont tournant de la Glen

Lorsque l'atelier du CPR, la Glen, a été fermé, le CPR a généreusement fait don de quantité d'articles, y compris le chariot de fosse et le pont tournant. Le dernier jour avant la fermeture de l'atelier, les employés de l'atelier ont, chacun leur tour, inscrit leurs initiales en peinture jaune sur le cylindre à air.

Cet article a été installé dans la fosse, ce qui permet de montrer comment les montures des essieux étaient enlevées pour leur entretien. Un essieu (avec engrenage et roues à rayons) provenant de la locomotive électrique CNR de classe 6700 a été placé dans le berceau.

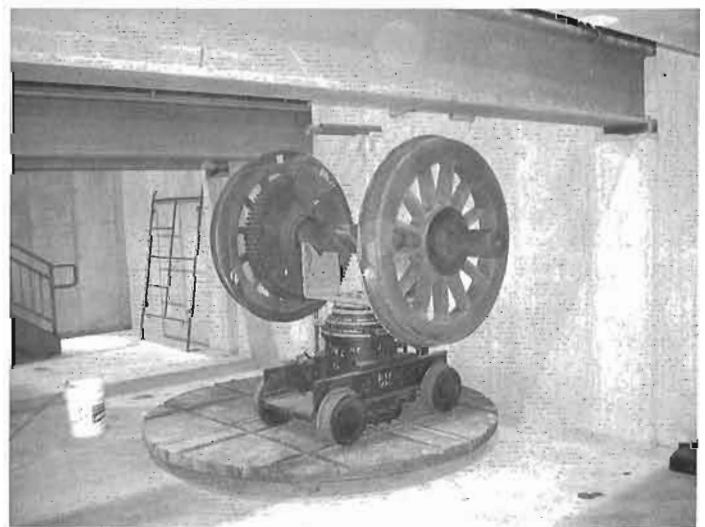
Les employés du CPR étaient loin de se douter que leurs initiales, peintes avec une belle innocence, seraient exposées à Exporail.



*Kevin Robinson placing the turntable. (GH)
Kevin Robinson mettant le pont tournant en place. (GH)*



*The author and Kevin placing the wheel jack. (GH)
L'auteur et Kevin mettant le chariot en place. (GH)*



*The completed display. (GH)
Le montage complété. (GH)*

Wednesday May 28, 2003.

With the grand pavilion track ballasting, vehicle placement and shoo fly shifting in full gear, Wednesday May 28, 2003 will go down as the most challenging day in the countdown.

With track 17 occupied by the CPR 2850 positioned over the pit, CPR 3618 (mail express) and the M 235 (Buick inspection car), the project's mechanical – electrical – structural engineer appeared for a final inspection on Tuesday afternoon, May 27. He was not satisfied with the deflection of the two beams supporting the 2850 and called for structural reinforcement immediately.

The shoo fly had been relocated to track 16 which was now being ballasted in preparation for exhibit entry, we were now three days from opening. By some stroke of luck Bernard Gerin-Lajoie the engineer along with Claude Chretien, our project manager located a structural contractor Tuesday evening and had him appear on site Wednesday morning at 7:00 AM with the required materials to complete the refit.

The challenge Wednesday morning was how to move 2850 off the pit without the use of a locomotive (the adjoining tracks were not ready to receive a locomotive, precluding cable pulling). First the Buick was manually pushed outside the building onto the stub lead. Next the mail express car was pushed back one car length with the use of car movers, now to the real problem!

The trackmobile was brought into the building on track 16 along with a supply of dry sand for traction. The museum's small Ford tractor was brought in also and positioned behind 2850 on the cement platform, car movers were placed under two of the wheels. With much skidding and groaning, with Gord Hill on the tractor, Markus Rojek in the trackmobile and with Charles de Jean and the author on the carmovers, finally the 2850 began to budge. Once budged, it rolled back easily clear of the pit. Repairs could now commence.

The same procedure was used to bring the 2850 and exhibits forward after the beams were braced per the engineer's recommendation.



Charles de Jean and Jean Claude Hutchison installing the brackets to tie the rails to the beams. (PM)

Charles de Jean et Jean-Claude Hutchison installant les supports servant à attacher les rails aux poutres. (PM)

Mercredi, le 28 mai, 2003.

Avec l'épandage de ballast sur les voies du grand pavillon, l'installation des véhicules et le déplacement constant de la déviation - toutes ces activités fonctionnant à pleine vapeur - le mercredi, 28 mai, 2003, est descendu dans les annales comme la journée la plus difficile du compte à rebours.

Alors que la voie 17 était occupée par le CPR 2850 placé au-dessus de la fosse, et par le CPR 3618 (le wagon poste), ainsi que le M235 (wagon d'inspection Buick), l'ingénieur en mécanique / en électricité / en structure du projet, a fait son apparition pour une inspection finale durant l'après-midi du mardi 27 mai. Il s'est déclaré insatisfait de la déflexion des deux poutres supportant le 2850, et a commandé un renforcement immédiat de la structure.

La déviation avait été relocalisée sur la voie 16 qui recevait à ce moment son ballast avant l'entrée des pièces d'exposition. Nous étions maintenant à trois jours de l'ouverture. Par un coup de chance inespéré, Bernard Gérin-Lajoie, l'ingénieur, ainsi que notre directeur de projet, Claude Chrétien ont découvert un entrepreneur en structure durant la soirée de mardi, et l'ont engagé sur le champ. À 7 heures le mercredi matin, l'entrepreneur était sur le site avec tout le matériel requis pour compléter la réparation.

Mercredi matin il fallait trouver le moyen de déplacer le 2850 d'au-dessus de la fosse sans l'aide d'une locomotive - les voies voisines n'étant pas encore prêtes à recevoir une locomotive, ce qui empêcherait l'utilisation de câbles pour le hâler. Premièrement, la Buick a été poussée manuellement sur un embranchement à l'extérieur de l'édifice. Ensuite le wagon de poste a été repoussé la longueur d'un wagon, avec l'aide d'enrailleurs. Enfin, face au véritable problème!

Le "trackmobile" a été amené dans l'édifice sur la voie 16 avec un approvisionnement de sable sec pour augmenter l'effet de traction. Le petit tracteur Ford du musée a été amené et positionné derrière le 2850 sur la plateforme de béton et des enrailleurs furent placés sous deux des roues. Avec force dérapages et gémissements, et avec Gord Hill sur le tracteur, Markus Rojek dans le "trackmobile" et Charles de Jean et l'auteur sur les enrailleurs, le 2850 a enfin commencé à bouger, et par la suite a roulé facilement, en dégageant la fosse. Les réparations pouvaient maintenant procéder.

Le même procédé en sens inverse fut utilisé pour remettre le 2850 en place après que les poutres aient été armées, suivant les recommandations de l'ingénieur.



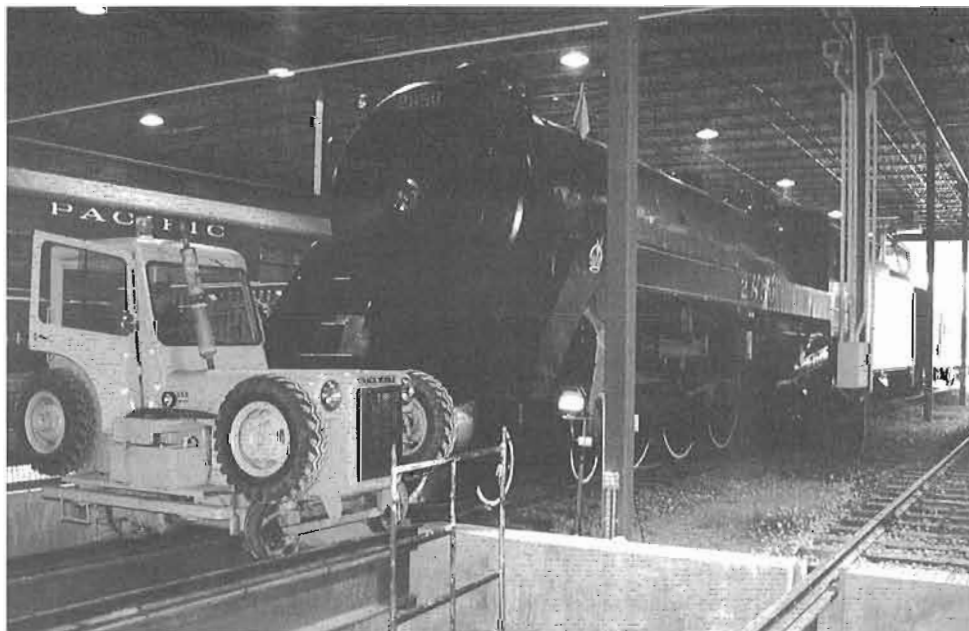
Jean-Claude Hutchison fabricating the brackets to tie the rails to the beams over the pit. (PM)

Jean-Claude Hutchison fabriquant les supports servant à attacher les rails sur les poutres au-dessus de la fosse. (PM)



Welder installing steel cross bracing between the rail support beams. (PM)

Un soudeur installe un croisillon de fer entre les poutres supportant les rails. (PM)



Wednesday, May 28, 2003 the trackmobile pushing 2850 off the pit, the Ford tractor is not visible, it's positioned on the platform and is pulling the tender. The tractor skid marks are still visible on the platform! (PM)

Mercredi, 28 mai, 2003: le trackmobile pousse le 2850 d'au-dessus de la fosse. Le tracteur Ford n'est pas en vue, car il est placé sur la plateforme et hâle le tender. Les marques du dérapage du tender sont toujours visibles sur la plateforme! (PM)

Other activities as the big day approaches!

The final days leading up to May 31 were overwhelming, late nights painting and preparing, early mornings opening up for Coyle the track ballasting contractor, etc., etc. As the big day approached, almost all hands were turned to cleaning and polishing, the exhibits, the walls, the floors, anything and everything had to be cleaned prior to opening.



As the exhibits were placed one hose cabinet was found to be fouling. It was relocated by Paquin, the fire protection contractor. (PM)

En plaçant les pièces d'exposition, on découvre qu'un cabinet à boyau d'incendie est obstrué. L'entrepreneur en protection des incendies, M. Paquin, replace ailleurs le cabinet. (PM)

Autres activités à l'approche du grand jour!

Les derniers jours précédant le 31 mai furent accablants - la peinture et les préparatifs se poursuivant jusque tard dans la nuit, alors que tôt le matin il fallait ouvrir les portes à Coyle, l'entrepreneur responsable de ballaster les voies. Avec l'approche du grand jour, tout le monde s'est affairé à polir et nettoyer - les pièces d'exposition, les murs, les planchers - absolument tout devait être propre pour l'ouverture.



Marie-Pierre Guimont-Fortin unpacking boxes and setting up the Boutique. (PM)

Marie-Pierre Guimont-Fortin déballe les boites et installe la Boutique. (PM)



Mr. Richard Goodfellow of Goodfellow Specialty Lumber, Delson, Quebec, generously donated a trailer load of treated wood products for use in walkway and garden train construction. This is in addition to a cash donation. (PM)

M. Richard Goodfellow de Goodfellow Specialty Lumber a fait le don généreux d'une charge de bois traité. Le bois sera utilisé pour construire des passages pour piétons et l'installation du train de jardin. Ce don a été fait en plus d'une contribution monétaire. (PM)



LEFT / GAUCHE: Francine Saint Jean loading the fridge with those welcome refreshments. (PM)

Francine Saint-Jean remplit le réfrigérateur de rafraîchissements qui seront des plus appréciés. (PM)

RIGHT / DROIT: Marie-France Briere, the artist who is creating and building the mezzanine banister as inspired by her photos of the Victoria Bridge, waxing one of the modules. (PM)

Marie-France Brière, l'artiste qui a créé et réalisé la rampe de la mezzanine, s'est inspiré de ses photos du pont Victoria. On la voit ici appliquant de la cire sur un des modules. (PM)



LEFT / GAUCHE: Mr. Stratten Stevens generously donated restaurant tables, chairs and interior decorations from his former 'Le Tramway' restaurant which was located on Saint Catherine Street. These décor items had been in storage for over ten years since the closing of the restaurant. This move down three flights of stairs could only start at 6 PM because of parking restrictions, it was completed at 11 PM with the delivery of the items to the museum. These items are presently in storage awaiting the building of 'Le Tramway', the revival of this popular restaurant in the form of the coffee shop at Exporail. This will be completed in the final phase of the construction when funding permits. (PM)



Len Thibeault painting the trucks of CPR 1554. (PM)
Len Thibeault peinture les bogies du CPR 1554 (PM)

M. Stratten Stevens a généreusement offert des tables et des chaises de restaurant ainsi que la décoration intérieure de son ancien restaurant, "Le Tramway", qui était situé rue Ste. Catherine. Les articles composant ce décor avaient été entreposés durant dix années, depuis la fermeture du restaurant. Le déménagement, qui devait descendre trois volées d'escaliers, ne pouvait se faire qu'après 18 heures à cause des problèmes de stationnement, et ne fut terminé que vers 23 heures avec la livraison des articles au musée. Ces articles sont présentement entreposés en attendant la construction du nouveau "Le Tramway", qui connaîtra une seconde vie sous la forme d'un café à Exporail. Ce projet pourra être réalisé durant la phase finale de construction, lorsque le financement le permettra. (PM)

Exporail, opening day!

We almost made it. Unfortunately because of mechanical problems with the ballasting equipment, tracks 15 and 20 could not be occupied with exhibits, they were rolled in about a week later. Otherwise everything was ready to go, the exterior was cleaned up, the interior washed and dusted, the boutique set up and the reception area manned. In order to detract from the ceiling which was incomplete, station signs were hung from the ceiling, a clever touch.



RIGHT / DROIT: Reception area, notice station signs hung from steel structure. (SC)

La réception - A noter: les affiches de gares suspendues à la structure de métal. (SC)



LEFT / GAUCHE: Boutique, open for business, more stock added as sales increased. (SC)

La Boutique - ouverte aux visiteurs. Avec l'augmentation des ventes, on rajoute de la marchandise. (SC)

Exporail, le jour de l'ouverture!

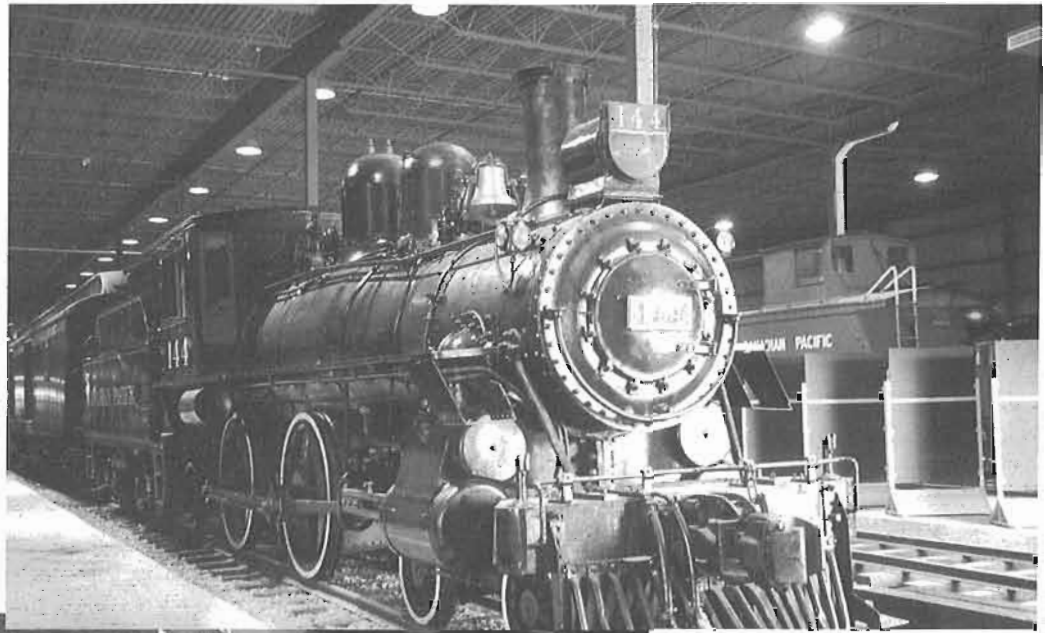
Nous avons presque réussi. Malheureusement, à cause de difficultés mécaniques survenues à l'appareil de ballast, les voies 15 et 20 n'ont pas pu recevoir leurs pièces d'exposition, qui n'ont été roulées en place qu'une semaine plus tard. D'autre part, tout était prêt - l'extérieur avait été nettoyé, l'intérieur avait été lavé et épousseté, la boutique était montée et le personnel de la réception était en place. Afin de distraire les yeux du plafond qui n'était pas terminé, des affiches de gares ont été suspendues à la structure - une idée ingénieuse!

LEFT / GAUCHE: Exporail pavilion, construction site cleaned up and ready to open. (SC)

Le pavillon Exporail - le site de la construction nettoyé et prêt pour l'ouverture. (SC)

RIGHT / DROIT: CPR 144 on track 18, oldest preserved steam locomotive built in Canada. (SC)

Le CPR 144 sur la voie 18 - la plus ancienne locomotive à vapeur construite au Canada et conservée au Canada. (SC)



LEFT / GAUCHE: View from track 18 to track 11. (SC)

Vue de la voie 18 à la voie 11. (SC)

RIGHT / DROIT: View from track 21 to track 11. (SC)

Vue de la voie 21 à la voie 11. (SC)





LEFT / GAUCHE: CNR 77 and freight train on track 11. (SC)

Le CNR 77 et train de marchandise sur la voie 11. (SC)

RIGHT / DROIT: View looking down between tracks 11 and 12. (SC)

Vue plongeante entre les voies 11 et 12. (SC)



LEFT / GAUCHE: First cab unit built in Canada, CNR 9400 located on track 12. (SC)

La première cabine construite au Canada, le CNR 9400, sur la voie 12. (SC)

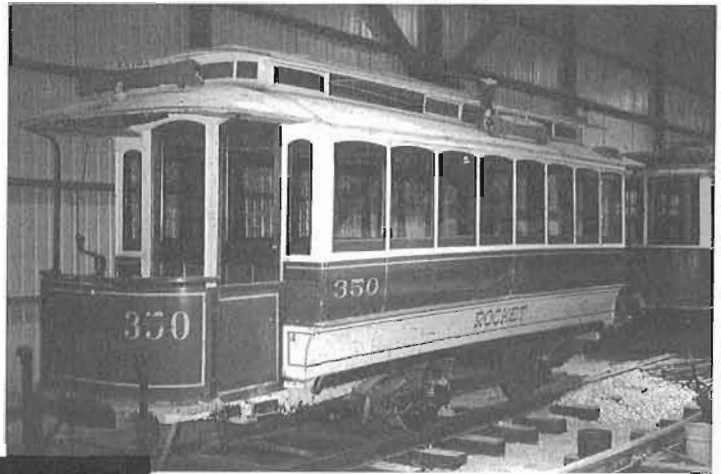
Overview taken from the mezzanine on May 31, 2003. (FA)

Vue plongeante prise de la mezzanine le 31 Mai 2003. (FA)



RIGHT / DROIT: The 'Rocket', Montreal's first electric streetcar on track 22. (SC)

Le "Rocket", le premier tramway électrique de Montréal, sur la voie 22. (SC)



Overview of streetcars 350, 859, 1046, 3200 and electric locomotive 6711, taken from the mezzanine on May 31, 2003. (FA)

Vue plongeante des tramways 350, 859, 1046, 3200 et la locomotive électrique 6711, prise de la mezzanine le 31 Mai 2003. (FA)

RIGHT / DROIT: View looking down track 21. (SC)

Vue plongeante le long de la voie 21. (SC)



LEFT / GAUCHE: M 235 inspection car on track 17. (SC)

Le M 235 - wagon d'inspection sur la voie 17. (SC)



*LEFT / GAUCHE: Hydro Quebec Plymouth switcher on track 20. (SC)
Le locotracteur Plymouth de Hydro Québec, sur la voie 20. (SC)*

RIGHT / DROIT: CPR Trainmaster on track 12. (SC)

Le CPR Trainmaster sur la voie 12. (SC)

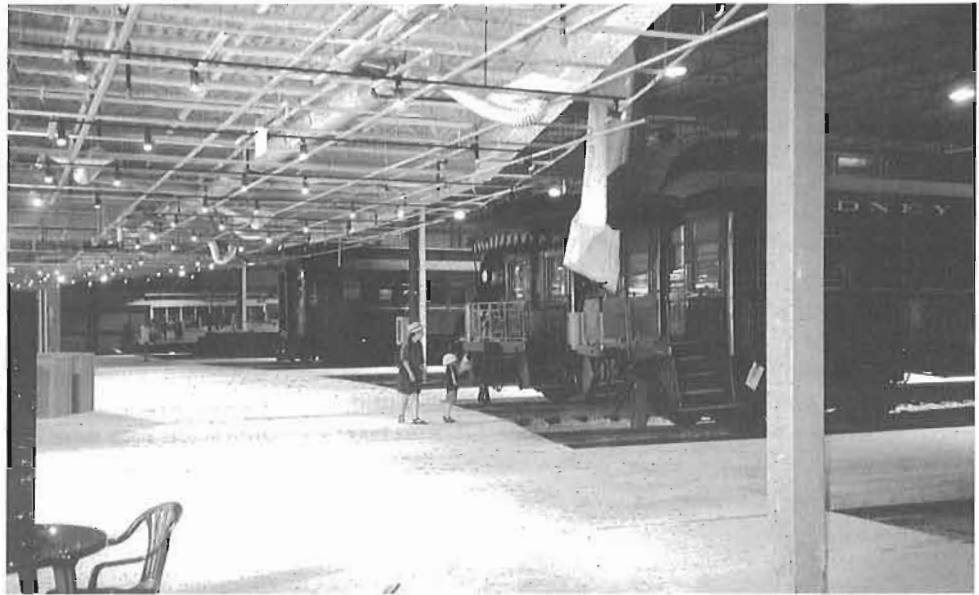


LEFT / GAUCHE: Front and centre, CPR 2850 and CNR 6765, stairs to the pit were not completed for another two weeks. (JPV)

En plein centre, le CPR 2850 et le CNR 6765. L'escalier descendant dans la fosse n'a été terminé que deux semaines plus tard. (JPV)

RIGHT / DROIT: View from track 11 towards track 22 at the front of the hall, the welders upstairs are moving their protective cover in front of S&L #4. (SC)

Vue de la voie 11 regardant vers la voie 22 au devant du hall. Au-dessus, les soudeurs déplacent la couverture protectrice devant le S&L #4. (SC)



First visitor to Exporail

Premier Visiteur au Exporail



The first visitor to enter Exporail on Saturday morning May 31, 2003 was Mr. Benoit Chouinard with his son Matthew and father Réjean. They were presented with engineers caps and a copy of the 'Portrait of the Collection' guidebook. (SC)

Le premier visiteur à pénétrer dans le nouveau pavillon d'EXPORAIL le samedi matin 31 mai 2003 fut monsieur Benoit Chouinard, son fils Matthew, ainsi que son père Réjean. On leur a remis une casquette de cheminot et une copie du guide 'Portrait d'une collection'. (SC)

The SIA convention dinner.

All the necessary tables and chairs had been delivered on Friday, May 30 and stored. Set up for the dinner commenced mid afternoon on May 31. The caterer arrived around 5 PM to set up the serving stations and the food arrived (hot and cold buffet) around 6:30 PM. The guests arrived in several chartered busses from Montreal, the arrivals were staged at 20 minute intervals (as were the departures).

Each group of arrivals were welcomed by James Bouchard, myself and Marie Claude Reid. They were excited to be part of the first function at the new Exporail facility. Some 200 very important guests attended, virtually a who's who of the academic, historical and musicological world. Unfortunately we were all too busy with our guests to take many photographs but at least we have a few.

Dîner de l'assemblée annuelle de la SIA

Toutes les tables et chaises nécessaires avaient été livrées le vendredi, 30 mai et entreposées. La disposition des tables pour le dîner commença durant l'après-midi du 31 mai. Le traiteur fut sur place vers 17 heures pour disposer les tables de service, et recevoir la nourriture vers 18H30 (un buffet chaud et froid). Les invités arrivèrent de Montréal à bord de plusieurs autobus nolisés, les arrivées étant programmées avec des intervalles de 20 minutes, (comme plus tard, les départs.)

Chaque groupe d'arrivants fut accueilli par James Bouchard, moi-même et Marie-Claude Reid. Les invités étaient ravis d'être associés à la première réception du tout nouveau Exporail. Quelques 200 personnages très importants étaient présents, un véritable annuaire de personnalités du monde universitaire, historique et musical. Malheureusement, nous avons été trop occupés à recevoir nos invités pour prendre beaucoup de photographies, mais nous en avons quelques-unes.



LEFT / GAUCHE: Enthusiastic delegate pointing out a detail on CNR 49. (PM)

Un délégué enthousiaste désignant du doigt un détail du CNR 49. (PM)

RIGHT / DROIT: Marie-Claude Reid, Executive Director of Exporail welcoming the SIA guests. (PM)

Marie-Claude Reid, Directrice de Exporail accueille les invités de la SIA. (PM)



*Dr. David Johnson and family obviously enjoying themselves. (PM)
Le Dr. David Johnson et sa famille, qui semblent bien s'amuser. (PM)*



General view of tables and meeting area. (PM)
 Vue générale des tables et de la salle de rencontres. (PM)



ABOVE / EN HAUT: Mr. & Mrs. William D. Middleton (noted author and historian) posing in front of M&SC 611. (PM)

M. et Mme William D. Middleton (un auteur et historien de renom), posant devant le M&SC 611. (PM)



ABOVE / EN HAUT: Group photo of SIA delegates posed beside CPR 492, track 15 had not yet been occupied. (PM)

Photo de groupe des délégués de la SIA devant le CPR 492. La voie 15 n'était pas occupée. (PM)

RIGHT / DROIT: Delegates were invited to take a ride on # 8, this car rarely operates at night. (PM)

Les délégués ont été invités à faire une promenade à bord du #8. Ce wagon sort très rarement la nuit. (PM)

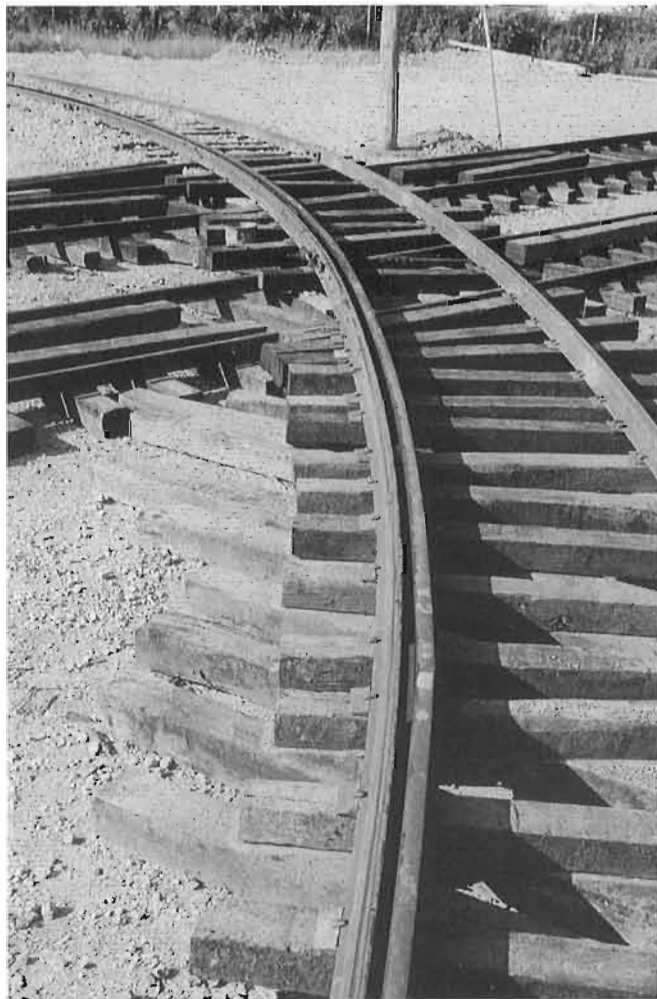


Post May 31, 2003

The SIA convention dinner was a great success, even the weather cooperated, delegates returned impressed and happy. Some even returned after the convention to spend more time exploring the exhibition.

There remained a lot to be done as soon as possible, paramount was to get the two remaining tracks ballasted and the exhibits rolled in. The parking lot, funds for which were donated by the City of Saint Constant remained to be built. Before this could be done # 25 the Sydney Collieries locomotive which served as our sign had to be relocated. The tramway loop, which had been cut to permit the building of access tracks had to be reconnected. The children's garden train remained to be relocated.

As of August, 2003 everything has been completed except the garden train which is under construction. This is expected to be completed in mid September.



Temporary tram track over the Exporail pavilion leads. Time did not permit the permanent relocation of the tram line in 2003. (PM)

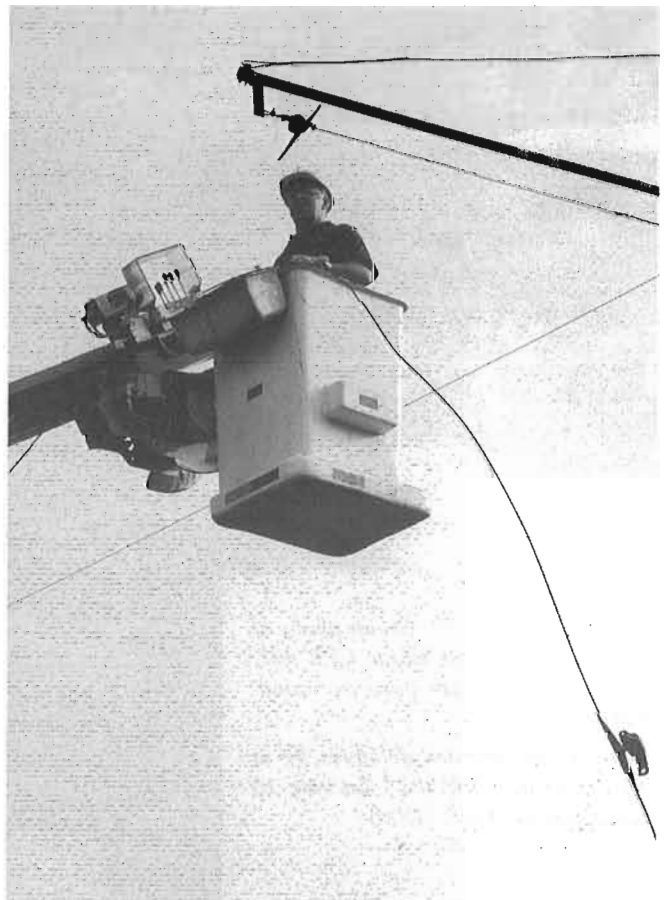
Voie temporaire de tramway, chevauchant la voie principale entrant dans le pavillon d'Exporail. Le manque de temps a empêché le déplacement de la voie de tramway en 2003. (PM)

Après le 31 mai, 2003.

Le dîner de l'assemblée annuelle de la SIA fut un grand succès, alors que même la météo a coopéré, et les délégués sont rentrés heureux et impressionnés. Quelques-uns sont même revenus après la fin de leur rencontre pour passer plus de temps à découvrir l'exposition.

Il restait encore beaucoup de travail à faire le plus tôt possible, le plus important étant de compléter le ballast des deux dernières voies, et d'y rouler les pièces d'exposition. Le terrain de stationnement, pour lequel nous avons reçu un octroi de la ville de St. Constant, n'était pas encore construit. Avant tout, il fallait placer sur un nouveau site la locomotive Sydney Collieries #25, qui jusqu'à ce jour nous avait servi d'affiche. Le circuit de tramway, qui avait été coupé pour permettre la construction de voies d'accès à l'intérieur du grand hall, devait être refermé. Le train de jardin des enfants n'était pas installé sur son nouveau site.

En août, 2003, tout avait été complété sauf le train de jardin, qui est présentement en construction. Il est prévu que ce travail sera terminé à la mi-septembre.



Roger Desautels installing new trolley overhead above the temporary tram track. (PM)

Roger Desautels installe le nouveau câblage électrique au dessus de la ligne temporaire du tramway. (PM)

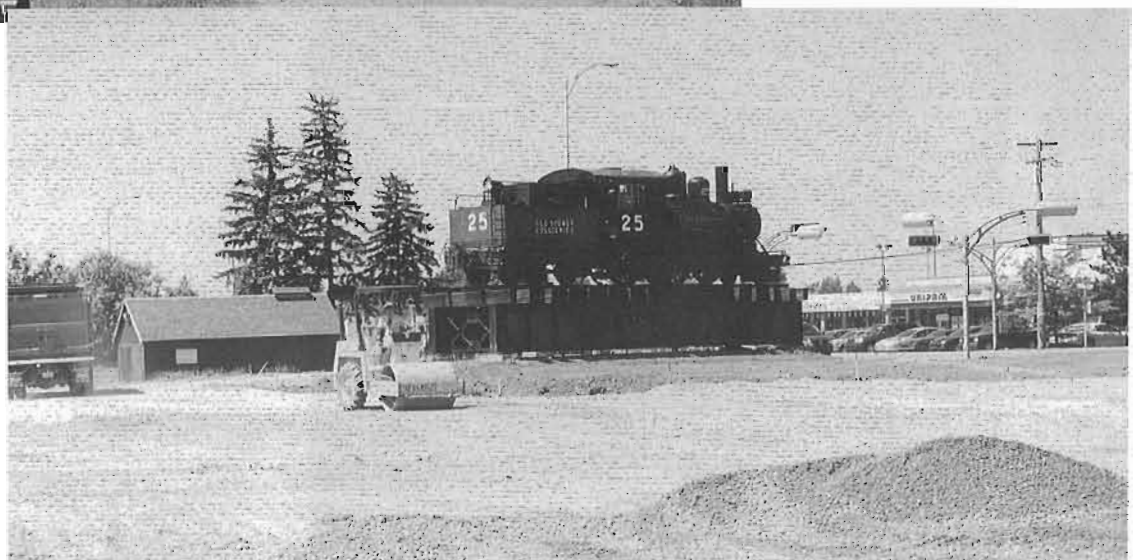
RIGHT / DROIT: Lifting and relocating OSC 25 and bridge as a unit to permit parking lot construction. (JPV)

Le OSC 25 et le pont sont soulevés d'une seule pièce et déplacés, afin de permettre la construction du terrain de stationnement. (JPV)



Dumping, spreading and compacting gravel to build the parking lot. (PM)

Du gravier est déchargé, répandu et tassé pour construire le terrain de stationnement. (PM)



From Exporail's opening on May 31 up to August 31, 2003, over 17,000 visitors have been welcomed. (JPV)

Depuis l'ouverture d'EXPORAIL le 31 mai 2003 et le 31 août 2003, plus de 17,000 visiteurs ont été accueillis (JPV)





HONOUR ROLL

Exporail has been over ten years in the planning and almost three years under construction. We wish to thank the following volunteers, project managers, staff and donors who have cooperated to make this dream become reality.

**CRHA Board of Directors
Conseil d'administration du ACHF
2001 - 2003**

James Bouchard, President
Fred Angus
Barry Biglow
Alain Bossé
James Bouchard
C. Stephen Cheasley
François Gaudette
Maurice Gervais
David Johnson
Daniel Laurendeau
Peter Murphy
Robert Nantel
Robert Nicholls
Graham Oberst
James Scott
Len Thibeault

**Museum Management Committee
Comité d'administration du musée
2000 - 2003**

Daniel Laurendeau / Peter Murphy, President
James Bouchard
Marcel Bussière (Ville de Delson)
David Johnson
Daniel Laurendeau
Raymond Letourneau (Ville de Saint-Constant)
Denis Maillé
Peter Murphy
Marie-Claude Reid
Francine St-Jean (Secretary)
Len Thibeault

**Development Committee
Comité de développement
1990 - 2003**

David Johnson / François Gaudette, President
C. Stephen Cheasley
Charles DeJean
François Gaudette
David Johnson
Daniel Laurendeau
Peter Murphy
Marie-Claude Reid

TABLEAU D'HONNEUR

Exporail a pris dix ans de planification et presque trois ans pour le construire. Nous remercions les bénévoles, les directeurs de projet, les employés et les donateurs qui ont contribué à transformer un rêve en réalité.

**Construction Committee
Comité de la construction**

James Bouchard
Marcel Bussière
Robert Dancose
Diane Dupré (MCCQ Québec)
Serge Legris (DEC Canada)
Raymond Letourneau
Peter Murphy
Marie-Claude Reid
Francine St. Jean (Secretary)

**Project Managers
Directeurs de projet**

Claude Chrétien
Charles DeJean
Maurice Fiset
Annette Jenson (Secretary)

**Site Engineer
Ingénieur du site**

Salvatore Trésente P. Eng.

**Fundraising
Levée de fonds**

Ron Lawless, Honorary Chairman
Daniel Ashby
Stephen Cheasley
Jacques Côté
Marianne & Marcel Coyle
Charles de Kovachich
Daniel Dorey
Magdy Famhy
Richard Goodfellow
Denis Hébert
David Johnson
Manon Lalonde
Daniel Laurendeau
Pierre Marchand
Claude Monette
Peter Murphy
Eleanor Nicholls
Phil O'Brien
Gord Patterson
Martin Poirier
Don Regan
Claire Richer Leduc
Randall Sheppard
Al Wilson

**Museum staff
Personnel du musée**

Marie-Claude Reid, Executive Director
Isabelle Deslauniers
Yves Gladu
Christiane Guay
Marie-Pierre Guimont-Fortin
Manon Lalonde
Réjean Lemay
André Poirier
Marie-Claude Reid
Kevin Robinson
Jacques St-Gelais
Francine St-Jean
Josée Vallerand
Jean-Paul Viaud

**Museum Guides
Guides du musée**

Sophie April
Andrée Bonicalzi
Céline Bourgoin
Marie-Pierre Goyette
Hugues Leduc
Charles Pelletier
Geneviève Roy

**Volunteers who physically contributed to the project.
(Includes staff who donated time)**

**Bénévoles ayant contribué physiquement à la réalisation
du projet,
(y compris les employés ayant fait don de leur temps)**

Bernard Archambeault
David Barnard
Michel Bellehumeur
Michel Bertrand
Alain Bossé
James Bouchard
Gordon Brownrigg
Karen Burrows
Charles DeJean
Roger Desautels
Claude Duchesneau
Joe Fiorito
Jean Gagnon
François Gaudette
Yves Gladu
Maurice Harbec

Richard Harris
Gordon Hill
Jean-Claude Hutchison
Jim Innes
David Johnson
Manon Lalonde
Daniel Laurendeau
Bernard Legris
Jean P. Lequy
Les Leszkiewicz
Denis Maillé
Andrew McDougall
Gord McOuat
Olivier Michel-Gladu
Etienne Michel-Gladu
Bernard Montpetit
Carl-Emmanuel Montpetit
Peter Murphy
Robert O'Shaughnessy
Andre Poirier
Michel Raymond
Marie-Claude Reid
Philippe Riopel
Kevin Robinson
Stuart Robinson
Patrick Rodrigue
Markus Rojek
James Scott
Paul Stephenson
Daniel St-Jean
Francine St-Jean
Len Thibeault
Denis Tremblay
Jocelyn Vachet
Fernand Vaillant
Josée Vallerand
Lucie Vallerand
Jean-Pierre Vermette
Jean-Paul Viaud

Special thanks to our member Howard Shepherd of South Carolina who originated the name 'Exporail'.

Un remerciement très spécial à monsieur Howard Shepherd, de la Caroline du Sud, pour sa suggestion du nom 'Exporail'.

**Donors
Donateurs
Corporations**

Distingué partenaire / Distinguished Partner

Canadian National
Canadian Pacific Railway

Éminent partenaire / Prominent Partner

Bombardier
The Molson Foundation / Fondation Molson
North American Railway Foundation
Société de Transport de Montréal
Ville de Saint-Constant

Illustre patron / Outstanding Patron

Famille Tajdin
Domtar Inc.
Stella-Jones Inc.

Distingué patron / Distinguished Patron

CLD Roussillon
Construction Panzini
IEC Holden Inc.
Contribution de l'Administration portuaire de Montréal
Ronsco Inc.
X-Rail Inc.

Éminent patron / Prominent Patron

Gaz Métropolitain
Goodfellow Inc.
The Hylcan Foundation
Lafarge Canada Inc.
Stratten Stevens

Associé / Associate

Bronfman Family Foundation
Charles Rivers Canada
Dessau-Soprin
Entretien de voies ferrées Coyle Inc.
Fenplast
L.A. Hébert Ltée
Motor coils Mfg. Ltd.
SNC-Lavalin
R. Howard Webster Foundation
Westroc
Windfields Farm

Compagnon / Companion

Béton St-Hubert Inc. / Dany Laflamme
S.M. Blair Family Foundation
Fondation Eric T. Webster
Imprimerie Létourneau Ltée
Béton Lécuyer Inc.
Nova Pb
P.A. Caron Courtier d'Assurance
P.P.G.
Liberté Yogourt
Urecon Ltée

Supporteur / Supporter

Aquatech Inc.
Autobus C. Monette et Fils Ltée
Bristol-Myers Squibb Canada Inc.
Dunton Rainville
EDPER Foundation
Garaga Inc.
Hay Foundation
Lefaiivre, Labrèche & Cie, SENC, CA (Denis Savage, CA)
Sables Collette Ltée
Sessenwein Inc.
Sintra Inc. (Région Métropole)
Groupe Tremca Inc.
Zeller Family Foundation

Autres / Others

Borden Ladner Gervais Foundation
Ledson Management Inc. – Gestions Ledson Inc.

Donors Members

Distingué patron / Distinguished Patron

Frederick F. Angus
C. Stephen Cheasley and Family
Peter Murphy and family

Éminent patron / Prominent Patron

Dr. Robert V.V. Nicholls

Associé / Associate

Daniel Laurendeau

Compagnon / Companion

James E. Bouchard
Confidential
Charles E. DeJean
David W. Johnson
Douglas N.W. Smith, Trackside Canada

Supporteur / Supporter

Anonymous
 Bernard Archambault
 Suzanne Bélanger
 Barry, A. Biglow
 Alan Blackburn in memory of Rob Blackburn
 Alain Bossé
 Roy Brubacher
 Kenneth J. Carruthers
 Confidential
 C.R.H.A. Kingston Division
 C.R.H.A. Saint Lawrence Valley Division
 Sandra and Peter Dawes
 Dr. R.J. Gardiner
 François Gaudette
 Marc Giard
 David Henderson
 Raymond L. Kennedy C.P.R. (Ret'd)
 Geoffrey & Mary Lester
 A.C. MacDougall
 Donald J. McCartney
 R. R. Real
 Marie-Claude Reid
 Anthony Rubin
 James R. Scott
 Len Thibeault
 Denis Tremblay
 Mike Wragg
 John Zondag

Autres / Others

Ernest J. Aplin
 John Belford
 Roger Béliveau
 Wayne Blackburn
 Hugues W. Bonin
 Gordon Brownrigg
 W.E. Bruton
 John C. Bryant
 Selkirk J. Bryson
 Bytown Railway Society
 George B. Carpenter
 Paul Chapman
 Alain Chatigny
 J.P.T. Clough
 Ronald L. Colpitts
 Confidential
 Confidential
 Charles Cooper
 Richard Crawford
 In memory of Walter Bedbrook, Stanley D. Stamariski and Stanley Suley
 C.R.H.A. Niagara Division
 André D'Astous

Howard Davidson
 William Dmytruk
 Mel Dobrin
 John W. Durnford
 J. Howard Easton
 Charles A. Evans
 Samuel Flannelly
 Maurice Gervais
 John Godfrey
 Robert S. Halfyard
 John B. Henry
 George E. (Ted) Holman
 Andrew F. Jaap
 Howard M. Kessler
 Peter Lacey
 In memory of Mary & Madeleine LeSurf
 Raymond J. Lillie
 Hollie Lowry
 Michael Mann
 Lon Marsh
 K.A. Matheson
 Donald McKinsey
 Fred McQueen
 Robert T. Melvin
 James Miller
 K.D. Moir
 N. Monsour
 Foster M. Palmer
 Andrew Panko
 Joseph-Jean Paques
 Gilles Paradis
 Michael Piette
 Jacques Raiche
 In memory of Edward Ratcliffe
 David J. Scott
 Peter Shergold
 Jack A. Steels
 Stafford Swain
 R.H. Tivy
 Robert A. Valentino
 Jean-Pierre Vermette
 Ian Wheal
 Don Wilden
 Arthur W. Worth
 W.A. Douglas Yuill
 Robert D. Zinc

Photo Credits, this issue

GH Gordon Hill
 PM Peter Murphy
 FA Fred Angus
 DJ David Johnson
 SC C. Stephen Cheasley
 JPV Jean-Paul Viaud
 RL Raymond Létourneau

Exterior site map

SITE LEGEND

- ① Main pavilion
- ⊗ ② Restoration shop
- ③ Turntable
- ⊗ ④ Hays pavilion (offices)
- ⑤ Rolling stock open reserves
- ⊗ ⑥ Closed storage
- ⑦ Barrington station & garden
- ⑧ Rail yard

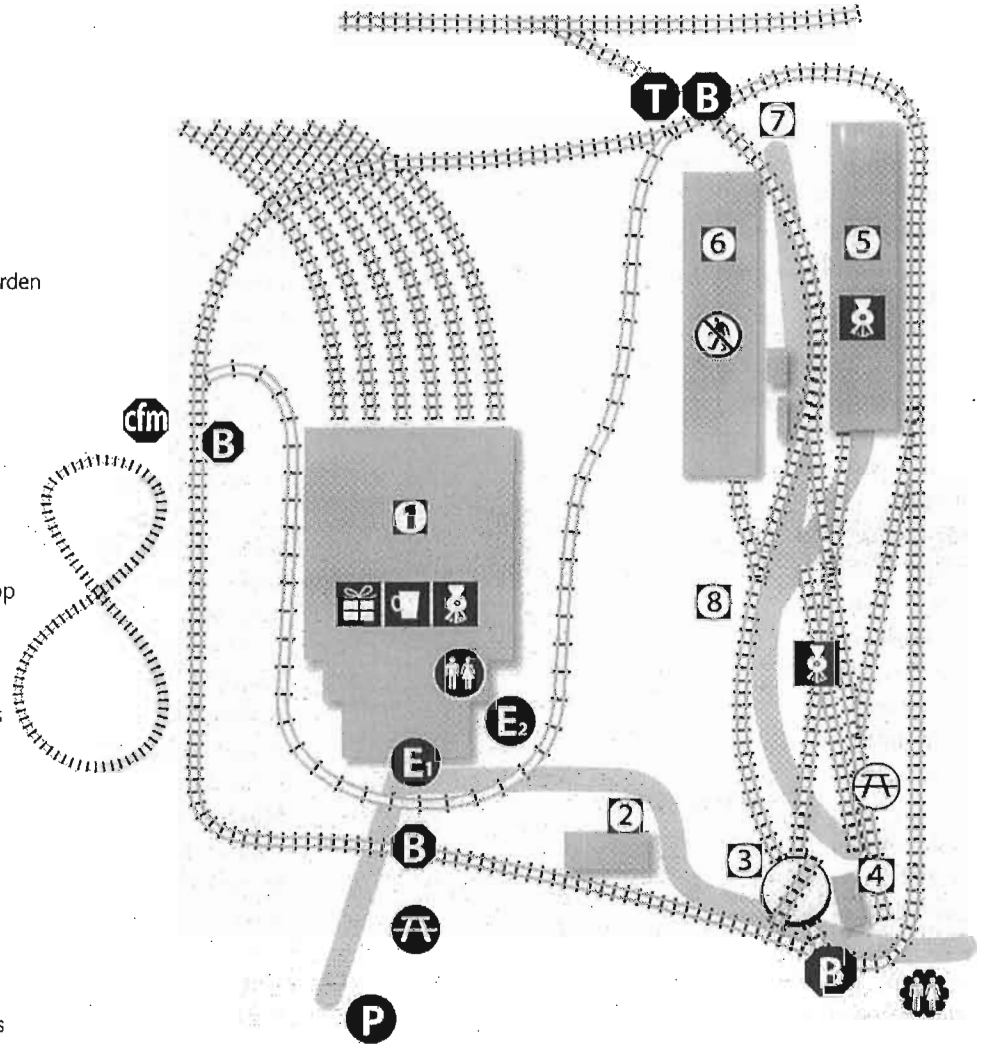
SERVICES LEGEND

- P Museum parking
- E₁ Main entrance
- E₂ Group entrance
- 🎁 Gift Shop
- ☕ «Streetcar» Coffee shop
- 👤 Exhibits
- 🚻 Washrooms
- 👨‍👩‍👧 Seasonal washrooms
- 🌳 Picnic area
- 🚲 Picnic railway car

RIDE LEGEND

- B Street car stops
- T Passenger train stop
- cfm Miniature railway departure point tracks

||||| Tracks
 - - - - - Tracks under construction



The Museum's regular activities are funded by the ministère de la Culture et des Communications du Québec and benefit from the support of the cities of Delson and Saint-Constant. The ministère des Affaires municipales et de la Métropole provides financial support for the activities relating to the Museum Express train. Financial support is also provided by Emploi-Québec. The government of Canada, through Canada Economic Development and the Department of Canadian Heritage, participates in the development of Exporail and its special projects. The Museum is an initiative of the Canadian Railroad Historical Association.



CHEMIN DE FER
CANADIEN
PACIFIQUE

DANADIAN
PACIFIC
RAILWAY



The Alberta Foundation
for the Railway Museum

Grand Gallery vehicles on display

Track 11

Vehicle	Type	Date built	Builder	Description
CPR 284845	Exp. Reefer Wagon réfrigéré	1923	NSC	Ice reefer, fish belly steel underframe used to transport beef. Wagon réfrigéré à la glace, avec châssis de type 'ventre de poisson', pour le transport de viande.
UTLX 11204	Tank Citerne	1916	CC&F	Example of first generation single dome tank car. Exemplaire de la première génération de voiture citerne à dôme unique
CNR 173543	Stock Voiture à bestiaux	1913	CC&F/CNR	Example of first generation stock car. Exemplaire de la première génération de voiture à bestiaux
ACR 4341	Ore hopper Wagon à minerais	1901	PSC	Probably the oldest freight car preserved in Canada. Réputé comme le plus vieux wagon marchandise préservé au Canada
CNR 53315	Hopper Wagon tombereau	1948	NSC	First generation outside braced covered hopper car. Première génération de wagon tombereau couvert à membrure extérieure
CNR 77	Diesel	1929	CLC	CNR's first diesel switcher. Première locomotive diesel du CNR

Track 12

CP 4744	Diesel	1971	MLW	M-640 AC traction prototype after conversion by ABB. Locomotive M-640, prototype de traction C.A. après une conversion par ABB
CPR 8905	Diesel	1955	CLC	Only Trainmaster preserved in the world. Seule locomotive Trainmaster préservée au monde
CNR 9400	Diesel	1950	MLW	FA-1 first cab unit built in Canada. Locomotive FA-1, première du type construite au Canada

Track 13

CNR 51223	Rotary Souffleuse	1928	MLW	One of only two rotary snow plows preserved in Canada. L'une de deux souffleuse à neige préservé au Canada
CNR 4100	Steam Vapeur	1924	CLC	2-10-2 heavy transfer locomotive. Locomotive de type 2-10-2 pour service lourd de transfert
CNR 78214	Caboose Fourgon de queue	1939	CNR	Typical example of classic CN wooden caboose. Exemplaire typique de fourgon de queue en bois du CN

Track 14

S&L 4	Combine Voiture combine	1894	RC	Wooden combine fully restored. Voiture en bois ' combinée '(bagage – coach) entièrement restaurée
CPR 51	School Voiture école	1898	CPR	Northern Ontario school car, a popular exhibit. Voiture école, anciennement du nord de l'Ontario. Pièce la plus populaire
CNR 477632	Box Wagon de marchandise	1939	CNR	Typical CNR steel box car. Wagon de marchandise en métal du CNR

Track 15

CNR 63	Business Voiture d'affaire	1897	Wagner	Charles Melville Hays' business car Canada. Canada, voiture privée de Charles Melville Hays
CPR Neville	12-1 sleeper Voiture-lits 12-1	1921	CC&F/CPR	Heavyweight sleeper fully restored. Voiture-lits, entièrement restaurée
CNR 3684	Diesel	1958	MLW	RS-18 road switcher, newly painted and operational. Locomotive RS-18, nouvellement peinte

Track 16

CNR 6765	Diesel	1955	MLW	FPA-4 cab unit, only one preserved in Canada. Locomotive FPA-4, utilisée sur le service Rapido
CPR Saskatchewan	Business	1883	B&S	Sir William van Horne's business car. Voiture privée de Sir William Van Horne
CPR 492	Steam	1914	CPR	4-6-0 ten wheeler. Locomotive de type 4-6-0

Track 17

CPR 2850	Steam	1938	MLW	Royal Hudson, pulled Royal Train in 1939. Locomotive Royal Hudson, qui a remorqué le train royal de 1939
CPR 3618	Mail-Express Voiture Poste et Express	1940	CPR	Smooth sided car, fully restored including mail room. Voiture de la poste, entièrement restaurée incluant l'intérieur
CPR - M235	Inspection	1938	GM	Buick hi-rail inspection car with integral turntable. Automobile Buick pour l'inspection de la voie

Track 18

CPR 1554	Coach Voiture coach	1908	CPR	First class wooden coach. Voiture de première classe en bois
CPR 3987	Baggage	1913	CPR	Wooden baggage car (with original wood ends). Voiture à bagages en bois, non-modifiée
CPR 144	Steam	1886	CPR	Oldest Canadian built steam loco preserved. Plus vieille locomotive à vapeur construite au Canada

Track 19

GTR 713	Steam	1900	GTR	Early Mogul, used on CNR museum train. Locomotive de type 4-6-0, ayant opéré au Maine, U.S.A.
ICR 495	Combine	1866	NSR	Wooden combine. Voiture 'combinée' en bois
ICR 531	Sleeper	1904	Crossen	Sleeper, fully restored. Voiture-lits, entièrement restauré

Track 20

GTR 64182	Flat Wagon-plat	1914	?	Typical early flat car. Ancien wagon plat typique
GTR 17084	Box	1910	WSC	Wooden box car, lettered Grand Trunk. Wagon de marchandise en bois Grand Trunk

CPR 1	Business	c1867	?	Business car used by Sir John A MacDonald etc. Voiture privée utilisée par Sir John A. MacDonald, etc.
-------	----------	-------	---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------

Track 21

MTC 1	Observation	1905	MSR	First Montreal observation streetcar. Premier tramway observatoire de Montréal
CSR 7	Electric loco.	1901	MP&IR	Oldest preserved electric loco in Canada. Plus ancienne locomotive électrique préservée au Canada
MTC Y5	Shunt loco.	?	MSR	Unusual single truck shop shunter. Exemplaire particulier d'un engin de traction pour ateliers
M&SC 611	Interurban	1917	Ottawa	Classic wooden passenger interurban. Exemplaire d'une voiture interurbaine en bois classique
CNR 49	Steam	1914	MLW	4-6-4T locomotive used in Lakeshore commuter service. Locomotive de type 4-6-4T utilisée en service de train de banlieu sur la ligne du Lakeshore

Track 22

MTC 350	Tram	1892	Brownell	First electric streetcar in Montreal. Premier tramway électrique à Montréal
MTC 859	Tram	1906	Kuhlman	PAYE streetcar. Tramway avec système de perception PAYE
MTC 1046	Tram	1902	MSR	Suburban streetcar, fully restored. Tramway pour lignes de banlieu, entièrement restauré
MTC 3200	Tool	1928	MTC	Tool / farebox car, fully restored. Tramway pour outillage et transport des boîtes de perception, entièrement restauré
CNR 6711	Box cab	1914	GE	First loco through Mt. Royal tunnel. Première locomotive à traverser le tunnel du Mont-Royal

Building No. 5 – vehicles on display**Track 1**

Vehicle	Type	Date built	Builder	Description
MTC 8	Tram	c1895	P&C	Single truck open tram, restored and operational. Tramway ouvert à un bogie, restauré et opérationnel
MTC 3	Observation	1924	MTC	Operational Montreal observation tram. Tramway observatoire de Montréal
MTC 3517	PCC	1944	CC&F	Last streetcar to operate in Montreal. Dernier tramway en operation à Montréal
MTC 2222	Tram	1929	CC&F	Two man tram as used on St. Catherine St. Tramway à deux hommes utilise sur la rue Ste-Catherine
MTC 997	Tram	1911	Ottawa	PAYE steel streetcar. Tramway en acier de configuration PAYE
OTC 423	Mail	1906	Ottawa	Sand car, formerly Royal Mail streetcar. Tramway sableur, anciennement pour le transport de la poste

Track 2

CNR 55063	Plough	1919	CC&F	Single track snow plough, newly painted. Chasse-neige pour voie unique, repeint récemment
CPR 5935	Steam	1949	MLW	2-10-4 Selkirk, last Canadian standard gauge loco built. Locomotive de type Selkirk 2-10-4, dernière construite pour le Canada
CNR 5702	Steam	1930	MLW	4-6-4 Hudson first used on Montreal to Toronto run. Locomotive Hudson 4-6-4, utilisée entre Montréal et Toronto
BR60010	Steam	1937	Doncaster	4-6-2 'Dominion of Canada' high speed British locomotive. Locomotive britannique à haute vitesse 4-6-2 ' Dominion of Canada'

Track 3

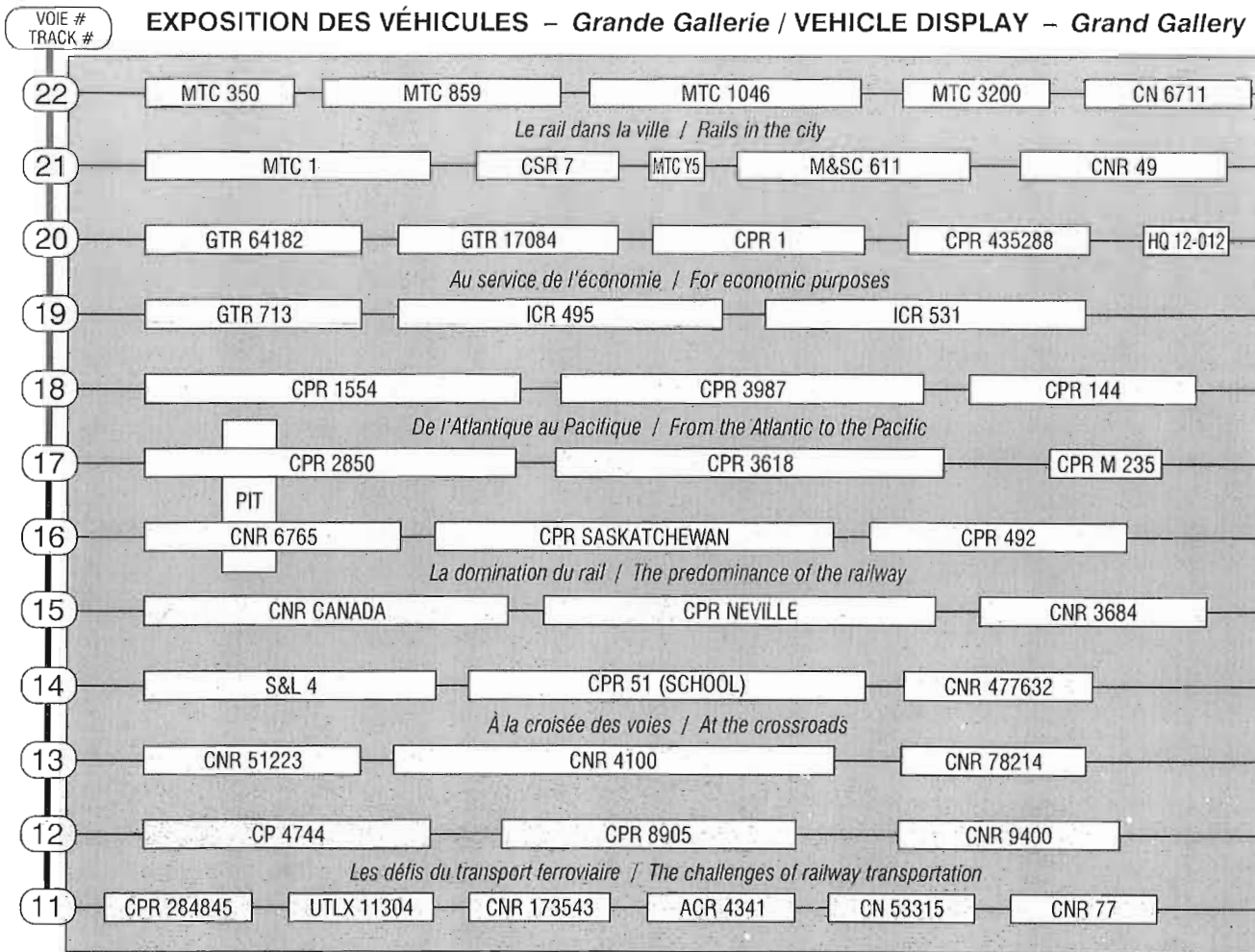
R&S 20	Diesel	1949	MLW	RS-2 First generation road switcher. Locomotive RS-2, première generation de locomotive de manoeuvre de ligne
CNR 6153	Steam	1929	MLW	4-8-4 Northern type, last regular service steam loco on CNR. Locomotive Northern 4-8-4, dernier type en service régulier au CNR
CPR 7000	Diesel	1937	NSC	First diesel on the CPR. Première locomotive diesel du CPR
L&PS FA1	Flanger	1938	L&PS	Wooden flanger with snow fighting display inside. Flanger en bois – exposition à l'intérieur
Stelco 9	Gas/Electric	1928	Porter	Purchased from Merrillees, first operating loco at museum. Acheté de Merrillees, première locomotive opérationnelle au musée
SNCF 030C841	Steam	1883	SACM	0-6-0 French locomotive. Locomotive française de type 0-6-0

Track 4

John Molson	Steam	1970	Kawasaki	2-2-2 Replica operates on scheduled days. Une réplique d'une 2-2-2 en operation régulière
CPR Malahat	Official car	1893	CPR	Only E & N car preserved. Seule voiture du E&N préservée
NJ 34	Caboose	1912	D&H	Wooden caboose open to visit. Fourgon de queue en bois ouvert aux visiteurs
GTR 766	Baggage	1912	GTR	Wooden baggage car newly painted. Voiture à bagages en bois, récemment peinte
CNR 5550	Steam	1914	MLW	4-6-2 First vestibule cab series locomotive. Locomotive de type 4-6-2, première série avec cabine fermée

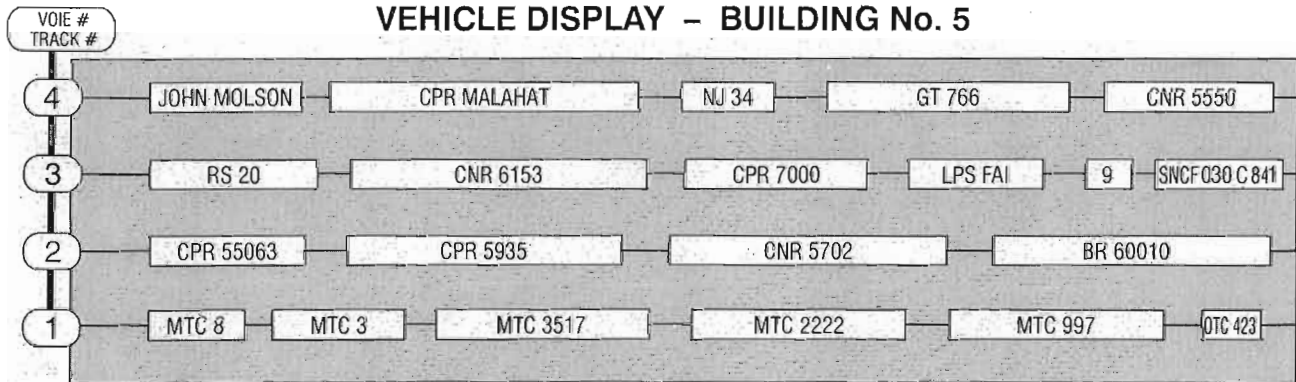
For complete descriptions please refer to either the 'Portrait of the Collection' guidebook, or our website at 'exporail.org'.
Pour une description complète, vous référer au livre Portrait d'une collection ou à notre site web www.exporail.org

In addition, CPR van 435388 and Hydro-Quebec locomotive 12-012 are displayed on track 20 of the Grand Gallery. (Ed.)



(Not to scale)

**EXPOSITION DES VÉHICULES – ÉDIFICE No. 5
VEHICLE DISPLAY – BUILDING No. 5**



(Not to scale)

Diagrams by / par Gary McMinn

BACK COVER TOP: With Charles de Jean in the cab, S&L number 4 approaches the door of the great hall, May 15, 2003. (FA)

Avec Charles de Jean dans la cabine, S&L numero 4 approche la porte du grand hall, le 15 Mai, 2003. (FA)


BACK COVER BOTTOM: View from the back of tracks 12 through 15. (SC)

Vue prise de l'arrière des voies 12 à 15. (SC)

Canadian Rail

110, rue St. Pierre, St.-Constant, Quebec
Canada J5A 1G7

Postmaster: If undelivered within 10 days,
return to sender, postage guaranteed.

POSTES		CANADA
CANADA		POST
Port payé		Postage paid
Poste		Publications
Publications		Mail
40066621		

