



# Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 525 • JULY - AUGUST • 2008

A HISTORY OF EXPORAIL • L'HISTOIRE D'EXPORAIL



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





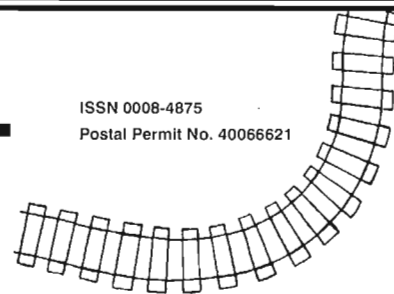
# CANADIAN RAIL

ISSN 0008-4875

Postal Permit No. 40066621

PUBLISHED BI-MONTHLY

BY THE CANADIAN RAILROAD HISTORICAL ASSOCIATION



## TABLE OF CONTENTS

A Concise History of the CRHA, The Museum Era / Un aperçu de l'histoire de l'ACHF . . . . .	131
CRHA Preserved Equipment Photo Gallery / Galerie de photos des pièces conservées au musée de l'ACHF . . . . .	150

*FRONT COVER: On the morning of October 9, 1961 Canadian Pacific Railway's train Number 202 en route to Sherbrooke, Quebec stopped at the Saint Constant station to unload passengers, including volunteers heading for the first work day at the CRHA's Canadian Railway Transportation Museum (later Canadian Railway Museum and Exporail). CRHA Archives, Fond Angus # 3372*

*PAGE COUVERTURE : Le 9 octobre 1961 en matinée, le train no 202 du Canadien-Pacifique à destination de Sherbrooke, s'arrête à la gare de Saint-Constant pour y laisser descendre des voyageurs, parmi eux des bénévoles qui allaient entreprendre leur première journée de travail au Musée canadien du transport ferroviaire de l'ACHF (plus tard, l'emplacement sera connu comme le Musée ferroviaire canadien et Exporail). (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 3372)*

*BELOW: The earliest large artefacts acquired by the CRHA were this pair of wheels from the Albion Mine in Nova Scotia, a wooden signal mast from Quebec's Eastern Townships and three 'U' rails. These items were among many stored at Donald Angus' summer home at Senneville, Quebec until the museum could accommodate them. CRHA Archives.*

*CI-DESSOUS : Les premières grosses pièces de collection acquises par l'ACHF comprenaient une paire de roues provenant de la Mine Albion en Nouvelle-Ecosse, un mât de signalisation des Cantons de l'Est et trois longueurs de rail en "U". Pendant plusieurs années, ces pièces et plusieurs autres furent entreposées à la résidence d'été de Donald Angus Senneville QC) en attendant que le musée puisse les accueillir. (Archives de l'ACHF)*

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

CRHA, 110 Rue St-Pierre, St. Constant, Que. J5A 1G7

Membership Dues for 2008:

In Canada: \$45.00 (including all taxes)

United States: \$43.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$80.00 Canadian funds.

Canadian Rail is continually in need of news, stories, historical data, photos, maps and other material. Please send all contributions to Peter Murphy, X1-870 Lakeshore Road, Dorval, QC H9S 5X7, email: psmurphy@videotron.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".

INTERIM CO-EDITORS:

Peter Murphy, Douglas N.W. Smith

ASSOCIATE EDITOR (Motive Power):

Hugues W. Bonin

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING: Impression Paragraph

DISTRIBUTION: Joncas Postexperts Inc.

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



## A Concise History of the CRHA

By Stephen Wray and Peter Murphy  
Part 3

### THE MUSEUM ERA

The acquisition of two wheel and axle sets from a primitive coal car of the Albion Rail Road which began serving the mines of the General Mining Association in the Stellarton, Nova Scotia area in the 1830s, a signal mast from the Eastern Townships, and Montreal tram Number 274 in 1950, motivated the CRHA to consider establishing a formal railway museum. Initial plans for a proposed museum were discussed between Leonard Seton, QC and Omer S.A. Lavallee in Leonard's living room in Lachine, Quebec. Other directors and members were approached and the project gathered steam. Meanwhile requests for donations of other streetcars were made and, in most cases, granted as early passenger cars employed as work cars in 1950 were being scrapped.

The Canadian National Railways collection began in 1955 when the Association requested one, and received two, Montreal and Southern Counties interurbans – Number 104 and 611. These cars were still in regular service at that time! The M&SC was an interurban subsidiary of Canadian National that provided commuter service from McGill Street in Montreal, across the Victoria Bridge, to St. Lambert, Marieville and Granby on Montreal's South Shore. On June 19, 1955 all M&SC operations on the Island of Montreal (McGill Street terminal) ended. Cars 104 and 611 were left behind at McGill Street; the other cars were either brought over to Saint Lambert for continued service, or scrapped at Pointe St. Charles. The MTC agreed to store the two interurbans at Youville shops along with the 274, which was already there. All M&SC operations ended in October 1956.

Our first steam locomotive, E.B. Eddy 0-4-0T Number 2, was stored at G. M. Gest in Dorval, Quebec after its acquisition in 1956. The Canadian Pacific portion of the collection began in 1958, when the Association took possession of the Business Car "Saskatchewan", thereby preserving a vehicle that was used as the office of Sir William Cornelius Van Horne during the construction of much of the CPR in Western Canada.

The "Saskatchewan" is one of the most significant pieces in the collection as it carried Sir William Van Horne, Sir Stanford Fleming and Donald A. Smith to Craigellachie, British Columbia, to the driving of the last spike in the transcontinental line on November 7, 1885. After its arrival from Toronto, the Dominion Bridge Company in Lachine, Quebec provided temporary

## Un aperçu de l'histoire de l'ACHF

Par Stephen Wray et Peter Murphy  
Texte traduit en français par Denis Vallières,  
Traduction de descriptions de photos par Denis Latour  
Troisième partie

### LE MUSÉE

En 1950, l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) fit l'acquisition de deux roues et d'un essieu d'un ancien wagonnet de charbon que l'Albion Rail Road avait utilisé vers 1830 pour les mines de la General Mining Association à Stellarton, en Nouvelle-Écosse, ainsi que d'un mât de signalisation provenant des Cantons de l'Est et d'un tramway de Montréal, le No 274. À la suite de ces achats, l'Association se pencha sérieusement sur l'idée d'implanter un musée ferroviaire. Dans son salon à Lachine, au Québec, Leonard Seton discuta ainsi longuement avec Omer S. A. Lavallée de divers plans de musée. D'autres administrateurs et membres se joignirent à eux et le projet prit de l'ampleur. Entretemps, on présenta des demandes de dons de tramways. Ces véhicules anciens ayant d'abord servi au transport de passagers et souvent, par la suite, à l'entretien, étaient souvent concédés puisque, en 1950, ils devaient de toute manière être démantelés.

La collection du Canadien National débuta en 1955 lorsque, après avoir demandé un tramway interurbain à la Montreal & Southern Counties, l'Association en reçut deux, les Nos 104 et 611, qui étaient d'ailleurs encore en service! La M&SC était une filiale du CN et fournissait un service de transport de banlieue : à partir de la rue McGill, à Montréal, elle empruntait le pont Victoria pour desservir sur la rive sud les villes de Saint-Lambert, Marieville et Granby. Tout transport à partir du terminus McGill cessa le 19 juin 1955. Les voitures 104 et 611 demeurèrent rue McGill tandis que les autres furent déplacées, soit pour continuer le service à partir de Saint-Lambert, soit pour être détruites à Pointe Saint-Charles. La Commission de transport de Montréal (CTM) accepta d'entreposer les Nos 104 et 611 dans ses ateliers d'Youville près du tramway No 274, qui s'y trouvait déjà. Tous les services de la M&SC prirent fin définitivement en octobre 1956.

Notre première locomotive à vapeur, une 0-4-0T arborant le No 2 de la E. B. Eddy, fut entreposée chez G. M. Gest à Dorval après son acquisition en 1956. La collection du Canadien Pacifique débuta en 1958 lorsque l'Association prit possession de la voiture de fonction Saskatchewan, utilisée par Sir William Cornelius Van Horne durant la majeure partie de la construction du CPR dans l'Ouest canadien.

Cette locomotive est l'une des pièces les plus significatives de la collection puisqu'elle transporta Sir



*The CRHA's first steam locomotive was E.B. Eddy number 2, this 0-4-0T was built by Montreal Locomotive Works in 1925 and was stored at G.M. Gest's Construction Company premises in Dorval until it could be accommodated at the museum. CRHA Archives, Fond Angus # 3992.*

*La première locomotive à vapeur de l'ACHF fut la Numéro 2 de la Compagnie E.B. Eddy. Cette machine, construite aux ateliers de la Montreal Locomotive en 1925, fut entreposée sur les terrains de la compagnie G.M. Gest Construction, à Dorval, jusqu'à ce que le musée puisse l'accueillir. (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 3992)*

storage space. Ottawa streetcar Number 696, which had been purchased from the scrapper and moved to Montreal, was held at Canadian Allis Chalmers, also in Lachine. This car was returned to OC Transpo in 1989 and is now undergoing a major restoration to operating condition by a group of volunteers.

Every piece of equipment in the CRHA collection has a story to tell pursuant to its acquisition. Unfortunately some choice pieces were missed for various reasons. Others were a near miss. One example is Montreal Pay as You Enter tram 859 which, despite being on the MTC's 'to be saved' list, was unfortunately partially scrapped by accident. The car was pulled from the scrap line, it was later moved to Senneville, Quebec where it was restored by the Angus family, and then returned to the museum.

### THE STORY OF CAR 38

In the early 1950's with CPR's wooden passenger and business car fleet being scrapped, the CPR offered private car 37 to the CRHA for preservation. A firm condition of the donation was that the car had to be removed from CPR property forthwith. The CRHA had no place to store the car and unfortunately (or perhaps fortunately as events turned out) we could not accept the donation. By the mid 1950's, the CRHA has streetcars in storage at various locations across eastern Canada including Cornwall and Ottawa, Ontario, Montreal's MTC Youville shops, and Rothesay, New Brunswick.

On September 12, 1958, our member Mr. Leonard Seton Q.C. was in Toronto to attend a meeting of the Canadian Bar Association at the Royal York Hotel.

William Van Horne, Sir Stanford Fleming et Donald A. Smith à Craigellachie, en Colombie-Britannique, pour la pose du dernier crampon sur la ligne transcontinentale, le 7 novembre 1885. Après son arrivée de Toronto, la voiture fut temporairement installée sur le terrain de la Dominion Bridge à Lachine. Le tramway No 696 d'Ottawa, acheté d'un ferrailleur, fut lui aussi acheminé à Montréal et entreposé à la Canadian Allis Chalmers, également à Lachine. Le véhicule fut retourné en 1989 à OC Transport d'Ottawa et est maintenant en voie de restauration majeure par un groupe de bénévoles.

Chaque véhicule de la collection de l'ACHF a une histoire reliée à son acquisition. Malheureusement, pour une raison ou une autre, certains n'ont pas eu la chance de faire partie de cette collection. D'autres ont été sauvés de justesse, par exemple le tramway Pay as You Enter No 859 de la CTM. Étiqueté « à sauvegarder », il a été partiellement démolé, pour être ensuite transporté à Senneville au Québec, où il a été restauré par la famille Angus avant d'être remis au Musée.

### L'HISTOIRE DE LA VOITURE No 38

Au début des années 1950, le CPR entreprit de se départir de ses voitures de passagers et de ses voitures de fonction construites en bois, en les envoyant à la ferraille. L'entreprise offrit à l'ACHF la voiture No 37 pour préservation à la condition qu'elle soit promptement retirée de sa propriété. Malheureusement, faute d'espace pour l'entreposer, l'ACHF n'eut d'autre choix que de refuser l'offre. Au milieu des années 1950, l'ACHF possédait déjà plusieurs tramways entreposés à différents endroits dans l'est du Canada, dont Cornwall, en Ontario, les ateliers Youville de la CTM de Montréal, Ottawa et Rothesay au Nouveau-Brunswick. Cependant, l'Association n'avait jamais envisagé d'entreposer un véhicule ferroviaire pleine grandeur.

Le 12 septembre 1958, Leonard Seton, du Québec, participa à une rencontre de la Canadian Bar Association à l'hôtel Royal York de Toronto. À un moment, il s'esquiva d'une réunion pour aller fureter à la rotonde et au triage du CPR, rue John. Une voiture de fonction en bois, avec des vestibules ouverts à chaque extrémité et arborant le numéro 38, attira son attention. Ayant en tête la perte récente de la voiture No 37 par l'ACHF, Leonard demanda la permission au chef de triage d'inspecter et de photographier le véhicule, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur. Le chef lui expliqua que la voiture était destinée aux ateliers Angus de Montréal afin d'y être démolie avec d'autres voitures similaires construites en bois.

Leonard retourna aussitôt à l'hôtel pour téléphoner à Omer Lavallée, membre de l'ACHF et directeur du Service de paie au CPR à Montréal. Omer comprit aussitôt que cette voiture était la Saskatchewan, la voiture de fonction de Sir William Van Horne. Il fit en



He skipped one of the committee meetings and walked across the street and down to CPR's John Street Roundhouse and yards to see what was up.

Of particular interest was a wooden business car, complete with open platforms at either end of the car, numbered 38. With memories fresh from the CRHA's loss of car 37, Leonard sought out the yardmaster. He was granted permission to visit the car and he inspected and photographed both its exterior and interior. The yardmaster told him that the car was scheduled to be sent to Angus shops in Montreal for scrapping with other wooden equipment.

Leonard returned to the Royal York Hotel and immediately telephoned long time CRHA member and Director the late Omer Lavallee, who worked in the CPR's paymasters department in Montreal. Omer immediately recognized car 38 as being the Saskatchewan, Sir William Van Horne's private car. He told Leonard that he would request that the scrapping order be rescinded immediately. The car was set aside and donated to the CRHA with the same condition that it must be removed from CPR property forthwith.

By good fortune, Leonard had a contact at the Dominion Bridge Company in Lachine – Ms. May Parr, the private secretary to the President, Mr. Taylor-Bailey. When he explained the situation and the need to find a temporary storage site for the car for a few years, Ms. Parr told Leonard to write a letter to the President and she would put on top of his mail pile. This was done and a favourable response was received back from Mr. Taylor-Bailey!

The car was soon delivered and placed within sight of Dominion Bridge's head office building where Ms. Parr kept an eye on it from her office window. There the car was cleaned and maintained by CRHA members. On one occasion, it was the venue for a tea for members of the Lachine Historical Society. The car resided at Dominion Bridge until it could be moved and put under cover at the Canadian Railway Museum circa 1963.

This is but one example of how a significant Canadian railway artifact was saved, partially by sheer luck, dogged determination by a small group of CRHA members, and the kind co-operation of a sympathetic corporate executive.

It must be recognized that railway preservation in the 1950's was not in vogue. Scrap lines were everywhere - if it was wood, it got burned; if it was steel, it got cut up. CNR's Turcot yards, CPR's Angus Shops, MTC's Youville Shops, were all beehives of scrapping activity. 'Why would you want to spare this piece of junk' was the cry of the day!

Fortunately the CRHA had friends on the inside – the late Richard Binns at the MTC, Omer Lavallee at CPR and the late Norman Lowe at CNR. All three, who were noted railway historians in their own right,

*Leonard Seton on the back platform after inspecting the car. Leonard Seton.*



*Leonard Seton photographié sur la plate-forme arrière de la voiture Saskatchewan, suite à l'inspection de la célèbre voiture. (Leonard Seton)*

sorte qu'on la retire immédiatement de la liste de celles vouées à la ferraille. Le véhicule fut aussitôt mis de côté et donné à l'ACHF à la condition qu'il soit retiré de la propriété du CPR rapidement.

Par chance, Leonard connaissait des gens influents à la compagnie Dominion Bridge. Il communiqua avec Mlle Parr, secrétaire privée du président Taylor Bailey, et lui expliqua le problème : la recherche d'un endroit temporaire pour garer la voiture 38 pendant quelques années. Mlle Parr proposa à Leonard d'écrire une lettre à M. Bailey. Puis elle plaça celle-ci sur le dessus de la pile de courrier de son patron, qui répondit tout de suite favorablement.

La voiture fut aussitôt livrée et installée devant l'édifice du siège social de la Dominion Bridge, à Lachine – Mlle Parr s'offrit pour la surveiller de la fenêtre de son bureau! Elle fut nettoyée et entretenue par des membres de l'ACHF, et servit comme salon de thé pour la Société historique de Lachine. Elle demeura à la Dominion Bridge jusqu'à son installation au Musée ferroviaire canadien vers 1963.

Voilà qui illustre bien comment un artefact important du chemin de fer canadien a pu être sauvé avec un peu de chance, mais surtout grâce à la détermination d'un petit groupe de membres de l'ACHF et à l'aimable collaboration d'un directeur d'entreprise.

Il faut reconnaître que la préservation ferroviaire en 1950 n'était pas populaire. On démantelait de tous côtés; si c'était du bois, on le brûlait, et si c'était du métal, on le découpait. La cour Turcot du CNR, les ateliers Angus du CPR, les ateliers Youville de la CTM, partout on s'activait à démolir. « Pourquoi vouloir récupérer cette pièce de ferraille? », entendait-on toujours.

Heureusement que l'ACHF avait des amis bien placés, les regrettés Richard Binns à la CTM, Omer Lavallee au CPR et Norman Lowe au CNR. Tous trois

recognized what was going on and that a once in a lifetime opportunity to preserve equipment lay before them. Clearly a solution was necessary. Faced with a growing collection, it was decided in 1959 to establish a museum that would permit already acquired pieces of equipment to be moved from their temporary storage locations.

With the commitment made to establish a permanent museum, thoughts then turned to just what should be included in the collection. Trams, interurbans, steam locomotives and wooden railway cars were being retired at a rapid rate. A Collection Committee was created to select equipment while it was still available. Many interesting and heated discussions took place at committee meetings to determine what would be requested from the transportation companies for preservation. It is important to note that the CRHA collection was created by design with some of the era's most knowledgeable enthusiasts involved in the selection process.

Although formulated at a later date, the following definition from the Collections Committee summarizes the challenges and difficulties inherent in choosing what was / was not to be saved: The "National Collection of Railway Rolling Stock" is defined as "those artifacts that are representative, and/or historically or technologically significant, and which illustrate and contribute to an understanding of the evolution and social impact of rail transportation systems in Canada."

Saving steam locomotives from the scrapper's torch was amongst the biggest challenges in that era. The following, again from the Collections Committee, gives a general description of an ideal national collection of steam locomotives:

1. Every common wheel arrangement used in Canada should be represented.
2. Major technological advances in Canadian steam locomotives should be represented.
3. Every principal pre-1922 Canadian railway should be represented, including:
  - a) Canadian Northern,
  - b) Grand Trunk,
  - c) Intercolonial,
  - d) Canadian Pacific,
  - e) Short lines, industrial, etc.
4. Every major Canadian locomotive builder should be represented.
5. That a balance be maintained between the CP and the CN collections.
6. Every major variety of steam locomotive should be represented, i.e. freight, passenger, transfer, switchers and special service locomotives.
7. Foreign, i.e. non-Canadian, locomotives could be included for comparison and contrast to the Canadian locomotives.

Similar standards were applied, and continue to be applied to other parts of the collection.

étaient des historiens ferroviaires notables et savaient reconnaître ce qui devait être préservé parmi tous ces véhicules.

Une solution s'imposait à mesure que la collection prenait de l'ampleur... Ainsi il fut décidé, en 1959, d'établir un musée permettant de recevoir tous ces véhicules, éparpillés jusque-là sur différents sites.

Mais que devrait contenir cette collection à l'avenir? Tramways, véhicules interurbains, locomotives à vapeur et voitures en bois, tout fut retiré à une vitesse phénoménale. On forma au sein de l'ACHF un comité chargé de sélectionner les pièces encore disponibles. Des discussions intéressantes et fort animées eurent lieu afin de déterminer ce qui serait demandé aux entreprises ferroviaires, toujours dans une optique de préservation. Il est important de noter que la collection de l'ACHF fut montée avec l'appui des plus grands experts et passionnés ferroviaires du temps.

Plus tard, le comité de la collection illustra les défis inhérents à ce qui devait être sauvegardé ou pas en définissant comme suit la Collection nationale du matériel roulant : « Artéfacts qui sont représentatifs et/ou signifiants du point de vue historique ou technologique et qui [...] contribuent à une compréhension d'une évolution et de son impact social sur les systèmes de transport ferroviaire au Canada ».

Le plus grand défi de l'époque était sans doute la sauvegarde des locomotives à vapeur. Le comité de la collection donna une description générale de ce qui devait constituer une collection idéale de locomotives à vapeur :

1. Toutes les configurations de roues utilisées au Canada devront être représentées.
2. Les progrès techniques signifiants des locomotives à vapeur canadiennes devront être représentés.
3. Les principales entreprises ferroviaires d'avant 1922 devront être représentées, dont :
  - a) Canadian Northern
  - b) Grand Trunk
  - c) Intercontinental
  - d) Canadian Pacific
  - e) Les petits réseaux, les industries, etc.
4. Chaque constructeur canadien de locomotives devra être représenté.
5. Un équilibre entre les collections du CP et du CN devra être maintenu.
6. Chaque catégorie de locomotives à vapeur devra être représentée, i.e. fret, passager, de manœuvre et d'usages particuliers.
7. Des locomotives provenant de pays étrangers pourront être incluses pour comparaison avec les locomotives canadiennes.

Des règles similaires furent appliquées et continuent de l'être pour les autres pièces de la collection.





*This photo typifies the sweat and determination that went into the building of the Canadian Railway Museum in the early days. Ottawa street railway postal car 423 was unloaded in Domtar's yard and pushed about one kilometre slightly uphill, out onto the CPR siding (by prior arrangement), then down the Candiatic Spur and onto our property. The date is December 1, 1962, CRHA Archives, Fond Angus # 4244.*

*Cette photo nous donne un exemple de la détermination et des efforts qu'ont requis la construction du Musée Ferroviaire Canadien à ses débuts. Le 1er décembre 1962, le tramway postal no 423 d'Ottawa fut livré dans la cour de la compagnie Domtar. Après l'avoir descendu du wagon-plat, il fallut le pousser sur environ un kilomètre en utilisant la voie d'évitement du Canadien-Pacifique (avec l'accord du chemin de fer, bien entendu) et l'embranchement de Candiatic vers le Musée. (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 4244)*

*Old Sydney Collieries number 25 is being unloaded in Domtar's yard on November 3, 1962. Today this locomotive is displayed at the main entrance to Exporail. CRHA Archives, Fond Angus # 4183.*



*Le 3 novembre 1962, la locomotive à vapeur no 25 du Old Sydney Collieries fut livrée dans la cour de la compagnie Domtar; aujourd'hui, elle est en montre à l'entrée principale d'Exporail. (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 4183)*



*Quebec North Shore and Labrador number 1112 has been pulled forward onto volunteer laid track. The track will be shoo flied over, connected and then L.A. Hebert's bulldozer will pull the 1112 back and into bay 4 of Building One to become the first piece of our collection to be put under cover at the museum. The date is November 24, 1962, CRHA Archives, Fond Angus # 4211.*

*Le 24 novembre 1962, la locomotive à vapeur du chemin de fer Quebec, North Shore & Labrador fut avancée sur la voie installée par les bénévoles; placée sur une voie de raccordement temporaire, elle fut alors remorquée dans l'allée 4 de l'Edifice No 1; la 1112 devenait la première pièce de notre collection à être préservée à l'intérieur. (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 4211)*



*It was a happy day when gas-electric switcher No. 9 arrived on site. It had been purchased from Andrew Merrillees & Company and immediately named 'Sans Pareil' (without equal) by museum volunteers. Gone were the days of pushing steam locomotives and streetcars! CRHA Archives, Fond Angus # 4434.*

*Ce fut un heureux événement lorsque la locomotive de manœuvre (gas-électrique) no 9 arriva au Musée; elle avait été acquise de la Compagnie Andrew Merrillees. Les bénévoles lui donnèrent le nom de "Sans Pareil". Finis les déplacements à la main des locomotives à vapeur et des tramways! (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 4434)*



## THE COLLECTION

For seventy-five years, the Canadian Railroad Historical Association has collected and preserved an exceptional range of archival documents, small artifacts, and full-size railway and tramway equipment. These artifacts reflect the major role that the railways had in the development of Canada. The collection was carefully chosen to reflect the Canadian experience - the necessity to serve a sparse population separated by long distances in some of the worst climatic conditions for railroading in the world. These artifacts reflect the innovation by Canada's railways and their employees to meet the needs of an ever-expanding economy.

The paper, art and small artifacts are housed in the CRHA Archives / Library. The Archives includes over 80 archival fonds (groups of documents, photographs, or artifacts from a single source) and collections from railway companies such as CN, CP and the Grand Trunk; from manufacturers such as Montreal Locomotive Works and Canadian Car and Foundry; and from prominent men such as Charles Melville Hays, President of the Grand Trunk Railway in its period of greatest expansion and Sir William Cornelius Van Horne. Numerous private collections also call the Exporail archives home including the Raymond Corley fond recently donated by his family in Toronto. At this time the historical papers, artifacts, models, and photographs from the late Fred Angus' private collection are being added to the Archives. At present, the Archives contain over 80,000 plans, 32,000 photographs, and 90 metres of documents of every description. The Archives has its own documentation centre and archivist.

The larger artifacts include buildings, such as Barrington Station, built for the Canada Atlantic Railway in 1882, and which subsequently became a Grand Trunk and then Canadian National station and a turntable.

The original objective to preserve a collection representative of Canadian railroading, has largely been achieved. The collection includes rolling stock representing all major wheel arrangements in Canadian steam locomotives; the major classes of diesels; representative freight and passenger equipment, with contributions from both of Canada's world-class railways as well as lesser-known operations. Other rolling stock was selected to represent historical events, or technological innovations. Additional rolling stock continues to be added. Today Exporail is acquiring

## LA COLLECTION

Depuis plus de 75 ans, l'ACHF a collectionné et préservé un éventail exceptionnel de documents d'archives, de petits artéfacts ainsi que des véhicules ferroviaires et des tramways pleine grandeur. Ces objets reflètent le rôle important du chemin de fer dans le développement du Canada. Les pièces de la collection ont été soigneusement choisies pour représenter la réalité canadienne, soit la nécessité de desservir une population éparse, séparée par de longues distances et ce, dans des conditions climatiques parmi les plus sévères au monde pour des chemins de fer. Ces pièces de la collection nous montrent les innovations introduites par les entreprises ferroviaires du Canada et leurs employés afin de répondre aux besoins d'une économie toujours en croissance.

Les documents sur papier, les objets d'art et les petits artéfacts sont gardés dans le local de la Bibliothèque et des Archives de l'ACHF. On y trouve plus de 80 fonds d'archives (groupes de documents, photographies ou artéfacts d'une même source) en plus des collections d'entreprises ferroviaires telles que le CN, le CP et le Grand Tronc, des manufacturiers tels que la Montreal Locomotive Works et le Canadian Car & Foundry, et celles d'hommes remarquables tels que Charles Melville Hays, président du Chemin de fer le Grand Tronc dans la période de grande expansion, et de Sir William Cornelius Van Horne. Les Archives Exporail contiennent aussi de nombreuses collections privées, dont celle de Raymond Corley, récemment remise par sa famille originaire de Toronto. Les documents historiques sur papier, les artéfacts, les modèles réduits et les photographies de la collection privée du regretté Fred Angus s'y ajoutent peu à peu. Les archives contiennent plus de 80 000 plans, 32 000 photos et 90 mètres de documents de toutes sortes. Elles ont leur propre centre de documentation, géré par un archiviste.

Un des artéfacts les plus volumineux est sans contredit la gare Barrington, construite pour le Chemin de fer Atlantique en 1882, qui devint plus tard une gare du Grand Tronc, puis du Canadien National. La plaque tournante est un autre artéfact de grande dimension.

L'objectif original de préservation d'une collection représentant le chemin de fer au Canada a été grandement atteint. Cette collection, qui comprend un matériel roulant représentant les plus importantes configurations de roues de locomotives à vapeur canadiennes et les catégories de diesels les plus représentatives ainsi que des wagons et des voitures parmi les signifiants, a été rendue possible autant par la collaboration d'entreprises ferroviaires de classe internationale que par de petits chemins de fer locaux peu connus. D'autres éléments de matériel roulant furent sélectionnés pour représenter des événements historiques ou des innovations technologiques. De

equipment that was not even built at the time that the museum was founded in 1961.

### THE CANADIAN RAIL TRANSPORTATION MUSEUM

(The name was soon changed to 'The Canadian Railway Museum', the operating name Exporail was coined in 1992)

As has already been noted, the Association from its infancy began to collect Canadian railroiana. At first these relics were pictures, books, documents and small three dimensional objects. They were stored at the Chateau de Ramezay, in Montreal courtesy of the Antiquarian and Numismatic Society. During our first decade, our possessions increased in number and size – let alone in scope!

The Directors were concerned that the CRHA had overstayed its welcome at the Chateau. Alternative space was sought, and usually found in the basements, attics, yards and gardens of members. News that such a member had sold his house or was moving away would precipitate a crisis, an oftentimes frantic search for alternative storage space. Inevitably some 'treasures' were 'mislaïd' when transfers from one house to another had to be made in a hurry.

nouveaux véhicules sont constamment admis dans la collection. Aujourd'hui, Exporail accepte du matériel roulant qui n'était pas encore construit au moment de sa fondation en 1961.

### LE MUSÉE CANADIEN DU TRANSPORT SUR RAIL

(Ce nom fut changé peu de temps après pour Le Musée ferroviaire canadien et plus tard, en 1992, pour Exporail)

Tel que noté auparavant, l'Association a collectionné dès ses débuts du matériel ferroviaire. Images, livres, documents, petits objets, tout était entreposé au Château Ramezay, à Montréal, grâce à la courtoisie de la Société des antiquaires et des numismates. Durant la première décennie, les possessions ne cessèrent d'augmenter en nombre et en volume!

Les administrateurs estimèrent cependant un jour que l'ACHF avait peut-être abusé de l'accueil du Château. On trouva donc des solutions à la recherche d'espace dans des sous-sols, des combles, des cours arrière et des jardins de membres. Certaines nouvelles, tel un membre qui avait vendu sa maison ou déménagé, créaient des situations de crises et souvent des recherches frénétiques de solutions de rechange! Inévitablement, des trésors furent égarés lors de ces transferts précipités d'un endroit à un autre.

#### CAR 274

In September, 1950 the Montreal Transportation Commission offered the Association tram Number 274 for preservation and restoration. A single truck passenger car, the 274 had been built by Newburyport in 1892 – the inaugural year of electric tram service in Montreal. Its later years had been spent in work service as a brine car. This donation was organized by Richard Binns. The problem was where to put the car? Happily the donors themselves solved the dilemma. They offered to store the car 'for a while' and give access on weekends



#### LA VOITURE NO 274

En septembre 1950, la Commission de transport de Montréal offrit à l'Association le tramway No 274 pour qu'elle s'occupe de le préserver et de le restaurer. Ce véhicule, monté sur un bogie unique et destiné au transport de passagers, fut construit par la Newburyport en 1892, l'année même où fut inauguré le service de tramway électrique à Montréal. Il fut cependant utilisé pendant les dernières années pour le transport de sel de déglacage. La remise du tramway à l'Association fut organisée par Richard Binns. Cependant, un problème

de taille se posa : où installer le véhicule? Heureusement, les bienfaiteurs solutionnèrent eux-mêmes le dilemme. Ils offrirent d'entreposer tramway « pour un certain temps » dans un hangar de la CTM tout en y donnant accès les week-ends à une équipe de travail.

*Brine car 274 in its work car grey paint scheme as donated to the CRHA in 1950.*

*Le tramway Brine dans sa livrée grise de véhicule d'entretien tel qu'offert à l'ACHF en 1950. Ronald Ritchie.*



to a working party in the MTC car barn. The car was first stored at the Cote St. Paul barn, then later moved to Youville shops. As it turned out MTC employees helped CRHA volunteers restore the car, because while the CRHA work crew had access to the car, they could not use any MTC tools or equipment.

'For a while' turned out to be thirteen years, in the meantime other pieces of rolling stock had been donated, with three cars were stored at the MTC's Youville shops and other pieces stored at various other locations.

Car 274 was given a cosmetic exterior restoration in time for the NRHS convention that was held in Montreal in 1951. The overall restoration continued for many years culminating in the use of the car on an excursion service on June 23, 1957.

Car 274 is a very historic car for two reasons; first it is as old as 'The Rocket', Montreal's first electric streetcar. It was only by chance that the 274 wasn't chosen to make the first electric run in 1892. Second, it is the first piece of rolling stock acquired by the CRHA and was the inspiration to expand the collection to that which we have today.

The late Frederick Angus left a specific bequest in his will offering \$ 120,000 towards the restoration of car 274 provided that work start on the car within one year of his death, which occurred on August 10, 2007. The Board of Directors and Exporail staff are honoring Fred's wish. Work has already started on the car under the watchful eye of Mr. Jean-Paul Viaud, our curator.

The Canadian Rail Transportation Museum was officially founded in 1958. A committee was formed to search for a suitable site to house the future museum. The choices were limited by several factors: soil bearing capacity, the need for a live rail connection, proximity to Montreal, and – above all – the land had to be available at no or little cost! A site on the Island of Montreal would have been ideal, but of course, even in 1960 such a site proved illusive. The City of LaSalle offered a suitable site, which is the location today of the Angrignon Metro Station, for \$25,000 – a very substantial sum of money even at that time. As a result, the site was rejected. Perhaps this was fortunate as in 2008 rail access to this site no longer exists.

Other sites considered and rejected were Granby, Quebec as it was too far from Montreal; a room in the foundation of the Jacques Cartier Bridge in Montreal which was too impractical and too small (but trust Montreal Mayor Jean Drapeau to come up with that idea!) and; near CNR's Wellington Tower, close to the Lachine Canal Peel Basin.

Le tramway fut d'abord installé dans le hangar de Côte Saint-Paul et par la suite aux ateliers d'Youville. Les ouvriers de la CTM aidèrent les bénévoles de l'ACHF car même si ceux-ci avaient accès au véhicule, ils ne pouvaient utiliser les outils et l'équipement de la CTM.

Le «... pour un certain temps» dura finalement plus de 13 ans. Pendant ce temps, d'autre matériel roulant fut donné, dont trois véhicules installés aux ateliers d'Youville de la CTM et d'autres répartis dans divers endroits.

Une restauration « cosmétique » extérieure du tramway 274 fut terminée juste à temps pour le congrès de la Société nationale d'histoire ferroviaire qui eut lieu à Montréal en 1951. On procéda à une restauration plus complète dans les années subséquentes jusqu'à l'utilisation du tramway pour une excursion le 23 juin 1957.

Le No 274 a une importance historique pour deux raisons. Il est d'abord aussi ancien que le Rocket, le premier tramway électrique de Montréal. D'ailleurs, c'est un simple hasard s'il n'effectua pas le premier parcours électrifié en 1892. Ensuite, il constitue la première acquisition de l'ACHF et incita cette dernière à se créer une collection telle que nous la connaissons aujourd'hui.

Fred Angus a légué une somme de 120 000 \$ pour la restauration de cette voiture en stipulant que les travaux devaient débiter au plus tard un an après son décès, qui eut lieu le 10 août 2007. Le conseil d'administration et le personnel d'Exporail ont respecté les volontés de Fred. Les travaux, en effet, sont en cours, sous la supervision du conservateur du Musée, Jean-Paul Viaud.

Le Musée canadien du transport sur rail fut officiellement fondé en 1958. Un comité se mit à la recherche d'un site adéquat pour y installer le futur établissement. Le choix était limité par certains facteurs tels que la solidité du sol, un lien avec une voie ferrée existante, une proximité avec Montréal et, en priorité, un terrain disponible gratuitement, ou du moins, à faible coût! Un site sur l'île de Montréal était l'idéal, mais déjà en 1960, il était illusoire d'y songer. La Ville de LaSalle offrit un emplacement, aujourd'hui occupé par la station de métro Angrignon, pour un montant de 25 000 \$, une somme substantielle à l'époque. Heureusement que l'offre fut rejetée, car le lien ferroviaire qui y existait à l'époque est maintenant disparu. D'autres sites potentiels furent aussi étudiés, puis ces idées rejetées. Ainsi, il y eut Granby, trop éloigné de Montréal; un espace dans les fondations du pont Jacques-Cartier à Montréal, trop étroit et peu pratique (mais avec l'assentiment du maire Jean Drapeau pour aller de l'avant avec l'idée); et enfin, un emplacement près de la tour Wellington du CNR à proximité du bassin Peel du canal Lachine.

After considering a number of sites, Dr. Robert V.V. Nicholls, then Chairman of the newly formed Museum Committee, announced in 1960 that the Canada Creosoting Company, a subsidiary of Domtar, had agreed to lease for an extended period, for nominal charge, a 10 acre site in Delson / Saint-Constant. This site met all of the prescribed criteria of the search committee: it was fifteen miles from downtown Montreal, could have a CPR live rail connection and interchange with the CNR at Delson, and soil conditions, though not the best, were acceptable. Except for the creosoting plant, the proposed land was surrounded by farms. The documents transferring the property on long term lease to the CRHA were signed on July 21, 1961 - the exact 125th anniversary date of the opening of Canada's first public railway! Access to the site was difficult, primary access was through the Canada Creosoting Company yard or by trespassing on the CPR bridge over the Saint-Pierre River.

Early construction materials like ties, rails and hardware were unloaded and stored in the creosoting yard. Relief arrived when the Canadian Army Corps of Engineers as part of a training session built the 'Gzowski' bridge across the Saint-



*A young C. Stephen Cheasley (now President of the CRHA) drew the short straw on October 9, 1961 and had the honour of cutting the first tree as land clearing commenced. CRHA Archives, Fond Angus # 3371*

*Reportons-nous au 9 octobre 1961 alors que le jeune C. Stephen Cheasley (aujourd'hui Président de l'ACF) abat le premier arbre alors que débute le défrichage des terrains qui accueilleront le Musée ferroviaire! (Archives de l'ACHE, Fonds Angus No. 3371)*

Pierre River giving light weight road access from Saint-Pierre Street to the site. This project was organized by our member and veteran the late Ian Macorquodale. Of note, in 1960 prior to massive passenger train discontinuances, it was indeed possible to get to and from the museum using the CPR's frequent scheduled Montreal-Farnham commuter trains or main line Montreal-Boston and

Après l'étude d'un certain nombre de sites, Robert V. V. Nicholls, président du nouveau Comité du musée, annonça en 1960 que la Canada Creosoting Company, une filiale de Domtar, acceptait de louer, pour un temps indéterminé et un montant dérisoire, 10 acres de terrain à Delson/Saint-Constant. Cet endroit répondait à tous les critères établis par le comité. Situé à moins de 24 kilomètres de Montréal, il y avait possibilité d'un lien ferroviaire avec le CPR et un embranchement avec le CNR à Delson; les conditions du sol n'étaient pas idéales, mais acceptables. À l'exception de l'entreprise de créosotage, le terrain était à l'époque entouré de fermes. La signature par l'ACHF des documents inhérents au bail à long terme du terrain concerné, le 21 juillet 1961, coïncida avec le 125e anniversaire de l'ouverture du premier chemin de fer public canadien!

L'accès au site était difficile, car il fallait traverser la cour de la Canada Creosoting Company ou le pont du

CPR au-dessus de la rivière Saint-Pierre. Les matériaux utilisés au début de la construction, tels que les dormants, les rails et la quincaillerie, étaient déchargés et entreposés dans la cour de créosotage. L'arrivée du corps des ingénieurs de l'armée canadienne, qui construisirent le pont Gzowski au-dessus de la rivière Saint-Pierre dans le cadre d'une session d'entraînement, régla en grosse partie les problèmes d'accès au terrain en créant un lien routier pour poids légers à

partir de la rue Saint-Pierre. Ce projet fut réalisé grâce à la collaboration d'un de nos membres et vétérans, le regretté Ian Macorquodale. Notons qu'en 1960, avant l'élimination massive des trains de passagers, il était possible de se rendre au Musée en utilisant le train de banlieue Montréal-Farnham du CPR, aux passages fréquents, ou le train Montréal-Boston et même le

*Initially the site was isolated due to the Saint-Pierre River; the Canadian Army Corps of Engineers made a training exercise out of building the 'Gzowski' Bridge which provided automobile and light truck access. This bridge only existed for a few years and was replaced by a stronger bridge which still exists. CRHA Archives, Fond Angus # 3499.*

*À l'origine l'emplacement du futur musée était isolé à cause de la Rivière Saint-Pierre. Le groupe de génie des Forces Armées Canadiennes décida à une date ultérieure de tenir un exercice sur les lieux et de construire le Pont Gzowski, permettant l'accès de lieux aux automobiles et camions légers. Ce pont ne fut utilisé que quelques années avant d'être remplacé par un plus robuste. (Archives de l'ACHE, Fonds Angus No 3499)*



Montreal-Sherbrooke trains. The St. Constant station was the proverbial; “hop, skip and a jump” by foot to the proposed Museum entrance off of rue Saint-Pierre.

Endorsement of the Canadian Rail Transportation Museum and a promise of tangible co-operation were sought and received from the Presidents of Canadian National and Canadian Pacific Railways. Both the Canadian and Quebec Governments granted charitable status to the Association thereby making donations to the museum project – whether of money, construction materials, or exhibits – a deduction from taxable income.

### 1961 - CONSTRUCTION BEGINS

As the first sod was turned on July 15, 1961, many members reckon this date to be the museum’s birthday. Construction commenced, and just in time, as by then the museum had accepted the donation of 35 locomotives and cars.

A financial campaign, headed up by Dr. Nicholls to raise \$ 210,000 for a building, yard trackage, fencing and other essentials, had been launched in 1960. Dr Nicholls, who was not used to fundraising, commenced making appointments with the presidents of various potential donor companies. The campaign was sufficiently successful to permit the Directors to authorize the expenditure of up to \$ 10,000 for the construction of the museum’s first building. This was planned to be a modest affair, 80 X 165 feet, built of wood poles and aluminum sheathing. Because of the level of donation, it was decided to build a more durable structure with proper cement footings and steel girders. As donations continued to come in, it was decided in 1962 to double the length of Building One (today Building 5) to 330 feet.

Supplies began arriving in Spring 1962. With the exception of the doors and back wall, the structure was entirely sheathed in aluminum siding by July 10th. The back wall was completed by May 1963, by which time temporary doors had been constructed by volunteers. Permanent roll up doors were put in place by November 2, 1963 – just in time to keep out the winter’s snow that would start falling later that month. Our member the late Frank Lewin, who was a residential developer in the St. Sauveur area, was a great help in the early construction phase of Building One at the museum.

*The first solicitation pamphlet requesting support for the new Canadian Rail Transportation Museum.*

*La première brochure sollicitant des contributions pour la réalisation du nouveau musée du transport ferroviaire. (Archives de l’ACHF)*

Montréal-Sherbrooke. La gare de Saint-Constant était le lieu du proverbial « En avant, saute! » d’où l’on se dirigeait vers l’entrée du Musée à partir de la rue Saint-Pierre.

Les présidents du Canadien National et du Canadien Pacifique promirent leur appui et leur coopération au Musée canadien du transport sur rail. Les gouvernements du Canada et du Québec accordèrent le statut d’organisme de bienfaisance à l’Association, permettant ainsi que les dons pour le projet de musée, sous forme d’argent ou de matériel, puissent être déductibles d’impôt.

### 1961- DÉBUT DES TRAVAUX

Plusieurs membres considèrent le jour de la première levée de terre, le 15 juillet 1961, comme la date anniversaire du Musée. Il n’était pas trop tôt pour commencer les travaux puisqu’on avait déjà accepté les dons de 35 véhicules ferroviaires.

Le regretté Dr Nicholls prit la tête d’une campagne de levée de fonds en 1960 afin d’amasser les 210 000 \$ nécessaires à la construction du bâtiment et de l’installation de voies de garage, de clôtures et autres éléments essentiels. M. Nicholls, qui n’était pas familier avec les campagnes de souscription, prit rendez-vous d’abord avec les présidents de différentes compagnies susceptibles de faire des dons. La campagne eut suffisamment de succès pour permettre aux administrateurs d’autoriser un montant de 10 000 \$ alloué à la construction d’un premier bâtiment pour le Musée. On songea d’abord à un modeste abri de 80 X 165 pieds (24 X 50 mètres) constitué de poteaux de bois et recouvert de tôles d’aluminium. Mais étant donné le montant élevé des dons, on décida plutôt de construire une structure plus durable avec fondation de béton et poutrelles d’acier. Comme les dons se poursuivirent, on décida en 1962 d’allonger ce hangar numéro 1 (actuel hangar numéro 5) de plus de 100 mètres.

Les matériaux arrivèrent au printemps 1962. Le 10 juillet, la structure était déjà entièrement recouverte de tôles d’aluminium, à l’exception des portes et du mur arrière. Ce dernier fut complété en mai 1963 tandis que des portes temporaires furent installées par des bénévoles. On posa enfin les portes coulissantes permanentes le 2 novembre 1963, juste avant les premières chutes de neige. Le regretté membre Frank Lewin, qui était à la tête d’une entreprise de construction domiciliaire dans la région de Saint-Sauveur, fut d’un grand secours pour la première étape de l’érection du hangar numéro 1.







*All construction material had to come in by rail because of the weight restriction on the Gzowski Bridge. Here volunteers are unloading aluminum sheathing material for Building One. Front left is Michael Leduc, front right is Paul McGee with Garth Stevenson behind him, Jacques Loiselle is standing half way back. CRHA Archives, Fond Angus # 3509.*

*Tous les matériaux de construction destinés au musée devaient y être acheminés par le chemin de fer étant donné la capacité portante très limitée du Pont Gzowski. Nous voyons ici des bénévoles déchargeant des panneaux d'aluminium qui deviendront les murs de l'Edifice No 1. A l'avant gauche, Michael Leduc; à droite à l'avant, c'est Paul McGee et Garth Stevenson juste en arrière de lui. Jacques Loiselle est à mi-chemin! (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 3509)*

Construction of the first track into the museum site from the CPR Candiac spur commenced on June 28, 1962 and twelve days later was well advanced into the site. The official "first spike" for the volunteer-built track was September 15, 1962.

Le 28 juin 1962, des bénévoles commencèrent l'installation des premiers rails sur le site du Musée afin de joindre l'embranchement du CPR de Candiac. C'est le 15 septembre de la même année que fut enfoncé le premier crampon officiel.

*The Canadian Pacific Railway was awarded a contract to install a switch on the Candiac Spur and build the curved lead onto the property ending near the front of Building One. Here the Burro Crane starts work moving fill for the switch lead, it's June 28, 1962. CRHA Archives, Fond Angus # 3854.*

*Un contrat fut accordé au Canadien-Pacifique pour l'installation d'un aiguillage sur l'embranchement de Candiac, ainsi qu'une voie d'accès courbe jusqu'à l'avant de l'Edifice No 1. On voit ici la grue, de type Burro, débutant des travaux de remplissage, le 28 juin 1962. (Archives de l'ACHF, Fonds No 3854)*



*The late Omer Lavallee showing us 'how it's done'! This is the first spike being driven on September 15, 1962, as we pick up where the CPR left off. Peter Murphy, Donald Angus and Robert Halfyard are paying close attention! CRHA Archives, Fond Angus # 4121.*

*Le regretté Omer Lavallée nous montre la "bonne façon de faire"! Notre premier crampon fut enfoncé le 15 septembre 1962, à l'endroit où le Canadien-Pacifique avait complété son travail. Peter Murphy, Donald Angus et Robert Halfyard observent la scène attentivement! (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 4121)*



*Carrying ties are Robert Cox front right, Omer Lavallee behind him and two unidentified volunteers. CRHA Archives.*

*Transportant des dormants, nous apercevons Robert Cox à l'avant droit; Omer Lavallée est en arrière. Les noms des deux autres bénévoles nous sont inconnus. (Archives de l'ACHF)*



*Moving rails into position on April 6, 1963, Dennis Peters is in the dark jacket looking back! CRHA Archives.*

*On installe les rails en position ... le 6 avril 1963. Reconnaissez-vous Dennis Peters, il porte un manteau foncé et regarde vers l'arrière!*



*'Heave Ho' as volunteers align track leading into Building One. From left to right are Fred Angus, Dennis Peters, James Sandilands, Ron Bryant, C. Stephen Cheasley and Omer Lavallee at right. CRHA Archives.*

*Scandant l'expression populaire des cantonniers "Heave Ho", les bénévoles alignent la voie ferrée menant à l'Edifice No 1. De gauche à droite, on reconnaîtra Fred Angus, Dennis Peters, James Sandilands, Ron Bryant et C. Stephen Cheasley; Omer Lavallée est à droite. (Archives de l'ACHF)*



*By November 18, 1962, volunteers had built the necessary track, we were now ready for the challenge of moving the 1112 into Building One without any type of motive power. CRHA Archives.*

*Au 18 novembre 1962, les bénévoles avaient construit la voie ferrée nécessaire et on était prêt à relever le défi de déplacer la locomotive à vapeur 1112 de la QNS&L vers l'Edifice No 1. Il est à noter qu'à l'époque, l'ACHF ne disposait pas de machinerie pouvant déplacer les véhicules ferroviaires et autres ... on devait compter sur la force musculaire des bénévoles! (Archives de l'ACHF)*

Quebec North Shore & Labrador 4-6-0 Number 1112 became the first piece of equipment delivered to the museum site on August 21, 1962. It sat on the lead for three months while volunteers laid track to Building One. On a cold and snowy November 24th, the volunteers L.A. Hebert's bulldozer pull the 1112 forward and then back into the building. The track had been shoo-flied into Building One to save building a switch. It became the first piece of equipment to be placed under cover.

Le 21 août 1962, le Musée accueillit son premier véhicule, la locomotive à vapeur de type 4-6-0, la No 1112, de la Québec North Shore & Labrador. Elle attendit sur la voie pendant trois mois, le temps que des bénévoles installent les rails vers le hangar numéro 1. Un certain 24 novembre, froid et neigeux, le bélier mécanique du bénévole L. A. Hébert tira, puis poussa la 1112 vers le bâtiment. La voie avait été dérivée vers le hangar de façon à éviter l'installation d'un aiguillage. Ce fut le premier véhicule sous abri.

*Car movers and muscle power was all we had to move the first arrivals including Old Sydney Collieries number 25 and QRL&P 401 and 105. Here the late Kenneth Chivers observes the clearance (or lack of) as the 401 is manhandled into building 1. By now it was December 29, 1962 but the push was still on to get exhibits under cover and reduce the risk of vandalism. Ken Chivers drove from Ottawa almost every weekend to volunteer for years at the museum. CRHA Archives.*

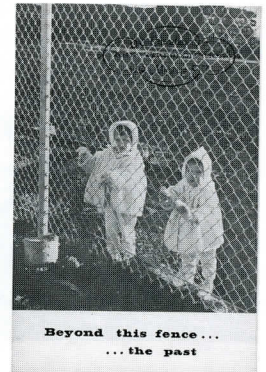


*Nos moyens à l'époque pour déplacer les premières pièces arrivant au Musée se résument à un outil rudimentaire qu'on appelait amilièrement un "car mover" et ... la force musculaire de nos bénévoles! Parmi les premières pièces livrées au musée, il y avait la locomotive à vapeur no 25 du "Old Sydney Collieries ainsi que les voitures 401 et 105 de la QRL&P. Il était impératif d'entreposer ces pièces à l'intérieur afin de réduire les risques de vandalisme. Nous voyons ici le regretté Kenneth Chivers qui surveille l'espace limité (ou insuffisant) lors de l'entrée du 401 dans l'Edifice No 1, le 29 décembre 1962. Pendant plusieurs années, Ken est venu d'Ottawa ON presque tous les weekends pour travailler au musée. (Archives de l'ACHF)*



*It's spring 1962 and David Henderson's two daughters Jo-Anne (left) and Sandra (right) look through the newly installed fence in this promotional folder. David Henderson, President of Railfare Enterprises is a long time member of the CRHA and was responsible for the Publications Committee which produced books, pamphlets, publicity material and Canadian Rail for many years.*

*Nous sommes au printemps 1962 et les deux filles de David Henderson (Jo-Anne à gauche et Sandra à droite) regardent à travers la clôture nouvellement installée et dont il était question dans le dépliant promotionnel mentionné précédemment. David Henderson, Président de Railfare Enterprises est un membre de longue date de l'ACHF; il fut Président du Comité des Publications, responsable de la production de livres, brochures, documents publicitaires, de même que la réalisation de la revue Canadian Rail pendant plusieurs années. (Archives de l'ACHF)*



In the early days, a lot of muscle power and ingenuity was required to move the rolling stock. Streetcars were easier than locomotives but still required effort. Mechanical help in the shape of gas electric

Au début, il fallut beaucoup de muscles et d'ingéniosité pour déplacer le matériel roulant. C'était évidemment plus facile pour les tramways que pour les locomotives, mais il fallait quand même fournir de gros



*The year 1963 was the year of the 'big move' and more! The Montreal streetcar system ceased operations in 1959, but the CRHA's historic collection which had been purchased for \$ 1 as well as the 2 M&SC cars were still stored at Youville Shops. Over a three week period in the summer of 1963, Youville Shops was emptied of all exhibits in a co-ordinated effort by ourselves, Seashore, Warehouse Point and Brantford, the USA trolley museums. The trams, lifted and transported on trucks (and railroad flatcars to the USA) were unloaded and moved into storage two abreast in bay three of Building One. Toronto Transportation Commission Peter Witt car 2300 arrived by rail and was unloaded on a make shift ramp, luckily light switcher 'Sans Pareil' number 9 was purchased in April of that year. In September of 1963 the first of three British and European locomotives arrived, the Waddon was unloaded on September 6, 1963. CRHA Archives, Fond Angus # 4559, 4612, 4663, 4715, 4489.*

*L'année 1963 fut celle du "grand déménagement" et plus! Les derniers tramways en service à Montréal furent mis au rancart en 1959; cependant la collection historique de la CTM (qui avait été acquise par l'ACHF pour la somme d'un dollar), de même que les deux tramways de la M&SC (aussi la propriété de l'ACHF) étaient encore entreposés aux ateliers Youville. Dans une période de trois semaines au cours de l'été, suite à un travail de coordination avec les musées américains de Seashore, Warehouse Point et Brantford, on procéda au déménagement de tous les trams vers leurs musées respectifs. Ceux destinés à Saint-Constant/Delson arrivèrent par fardiers; on les aligna, deux de large, dans l'allée 3 de l'Edifice d'entreposage no 1. Le "Peter Witt" 2300 de la TTC arriva par la voie ferrée; on le descendit du wagon avec l'aide d'une rampe improvisée! Heureusement que la petite locomotive de manœuvre "Sans Pareil" No 9, achetée en avril, était là pour nous aider à différentes tâches! En septembre, toujours en 1963, la première de nos trois locomotives européennes et anglaises arriva au Canada; la "Waddon" fut livrée au Musée le 6 septembre. (Archives de l'ACHF, Fonds Angus Nos 4559, 4612, 4663, 4715)*



switcher Number 9, the “Sanspareil” (built by Porter in 1928) appeared April 28, 1963, thereafter making switching less onerous. While Number 9 cost \$4,000.00, the volunteers were of the opinion that never had such a sum been so well spent!

Lucky Number 9 arrived when she did as 1963 was a very active year for equipment deliveries, including many pieces from the CPR in May followed by the MTC streetcar collection in June.

By 1963 the Museum had received 25 trams, 20 steam locomotives and 5 passenger cars. Building One had been designed with four longitudinal bays with one track in each. After the arrival of the Montreal and Ottawa trams and careful measurement, it was decided to double track one of the bays to get most of the trams under cover. This was only possible because of the narrow width of the streetcars. Clearances were mere inches between rows of cars and between the cars and columns.

Thanks to the generous donations from transit operators and the railways, the Exporail collection has few peers in North America. Particular thanks are owed to the Montreal Transportation Commission for the donations of representative streetcars from most major classes operated in the city and to Canadian National and Canadian Pacific Railway for the donations of steam and diesel locomotives and passenger, freight and work service equipment.

efforts. Le 28 avril 1963, l'arrivée de la locomotive de manœuvre gaz-électrique No 9, construite par Porter en 1928 et qu'on avait surnommée la Sans Pareille, rendit les manœuvres moins pénibles. L'engin coûta plus de 4 000 \$, mais les bénévoles estimèrent que jamais une somme n'avait été aussi bien investie!

L'arrivée inespérée de la locomotive No 9, en 1963, coïncida avec une livraison importante de matériel roulant, dont plusieurs véhicules du CPR en mai, suivie de la collection de tramways de la CTM en juin.

En fait, ce sont plus de 25 tramways, 20 locomotives à vapeur et 5 voitures de passagers qui émigrèrent au Musée cette année-là. On avait planifié pour le hangar quatre espaces longitudinaux avec chacun une voie. Mais avec l'arrivée des tramways de Montréal et d'Ottawa et après de méticuleux calculs, on décida de doubler la voie numéro 2 afin d'y abriter un maximum de tramways. Cela fut possible vu la largeur plus faible de ces véhicules, qui ne furent dorénavant distants que de quelques centimètres entre eux et entre les colonnes.

Grâce à la grande générosité des responsables du transport et des entreprises de chemins de fer, la collection d'Exporail a peu d'équivalent en Amérique du Nord. Un merci particulier revient à la CTM pour les dons de tramways représentant les modèles les plus utilisés dans la ville, et aux chemins de fer du Canadien National et du Canadien Pacifique pour les dons de locomotives à vapeur et diesel, de voitures passagers, de wagons de marchandises et de service.



*Switching crew on January 4, 1964, standing on the foot board from left to right are Robert Halfyard, unidentified, Dennis Peters, James Sandilands; the late Edward Plant is leaning out the left hand door with an unidentified volunteer in front of him. An unidentified volunteer (left) and Omer Lavallee (right) are in the cab. CRHA Archives, Fond Angus # 4901.*

*L'équipe de manœuvre du 4 janvier 1964! Debout sur le marche-pieds, de gauche à droite on peut y apercevoir Robert Halfyard, un bénévole non-identifié, Dennis Peters, James Sandilands; Edward Plant est dans la porte de gauche avec un bénévole non-identifié en avant de lui. On voit aussi Omer Lavallée (à droite) dans la cabine, avec un autre bénévole non-identifié! (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 4901)*



*The Ottawa streetcars were delivered over a time period ranging from 1962 to 1964, here we see car 696 and 854 being unloaded in Domtar's yard. Both cars have been returned to Ottawa, the 696 is being restored back to operating condition and the 854 is in storage at the NMST museum. CRHA Archives, Fond Angus # 4962.*

*Les tramways d'Ottawa furent livrés au Musée entre 1962 et 1964. Nous voyons ici les trams nos 696 et 854, alors qu'on se préparait à les descendre des wagons plats dans la cour de la compagnie Domtar. Curieusement, les deux tramways sont retournés à Ottawa; un équipe procède à la restauration complète du 696 et sa remise en état de fonctionnement. Le 854 est entreposé au Musée national des Sciences et de la Technologie. (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 4962)*

During the formative years of the museum, the CRHA was amply supported by the presidents of the railways, Mr. Norris R. Crump from Canadian Pacific and Mr. Donald Gordon from Canadian National. Mr. Crump indicated that by establishing a museum, the Association relieved the railway from doing so. He even insisted that the last steam locomotive to be produced for a Canadian railway, CP 2-10-4 5935, be preserved and it was. Few North American railways have provided such consistent support through donations to a rail enthusiast group and museum as has the Canadian National and Canadian Pacific Railways.

The collection in our care is the most extensive in Canada. It is interesting to note that relying on the experience of railway museums elsewhere, the museum's policy was (and is) committed primarily to the provision of covered space in its buildings for preservation and not to large scale train operation. Canada's winters are too severe and uncompromising to permit prolonged exposure of engines and cars to the elements.

### 1965 – PUBLIC OPENING

#### “Public Interest Keen”

*...And the interest in the museum is wide. When it allowed the public in for the first time, in a four hour period on the first Sunday of last month, (June 1965 – ed.) 200 people arrived though there had been no publicity.*

*“We’ve been forced to open before we were absolutely ready, said Doctor Nicholls because people were beating at the gates.”*

*They are drawn, he thinks, by the romantic atmosphere of the old trains, which seems to swirl around as heavily as engine smoke.*

*“Few people seem untouched by the romance and appeal of the steam locomotive,” said Dr. Nicholls. “Even if one doesn’t have any technical knowledge, one can feel that this is a living thing. Each one is different. They have their own personalities.”*

*“Then there is the wider appeal of railways. Even my own children feel this when they get into a train – eating and sleeping in a home on wheels; that’s not at all the same thing in an airplane.”*

*“For the more scholarly of us there is the fact that without the railways there couldn’t have been a Canada.” ...*

*The Montreal Star, July 17, 1965*

The original opening hours were on Sunday from 1 to 5 PM and Tuesday through Friday 10AM to 5PM. The museum was not open to the public on Saturday as this was the volunteer work day. Entrance fees were \$0.50 for adults and \$0.25 for children. The first season concluded on Sunday September 26th.

Pendant ces années où le Musée prit forme, l’ACHF fut grandement appuyée par les présidents des entreprises ferroviaires, comme Norris R. Crump du Canadien Pacifique et Donald Gordon du Canadien National. M. Crump indiqua qu’en établissant un musée, l’Association mettait en relief le chemin de fer canadien. Il apprécia particulièrement que la dernière locomotive à vapeur produite par un chemin de fer canadien, la CP 2-10-4 No 5935, soit préservée. Rares sont les entreprises ferroviaires nord-américaines qui aidèrent de manière aussi constante, par des dons, un groupe de passionnés du rail, comme ce fut le cas pour le Canadien National et le Canadien Pacifique.

La collection qui est sous notre responsabilité est la plus importante au Canada. Il est intéressant de noter que contrairement à ce qui se fait ailleurs dans d’autres musées, le principe du nôtre est avant tout de sauvegarder du matériel roulant dans des bâtiments, puis, sur une plus faible échelle, d’organiser des ballades en train. Les hivers canadiens sont trop rigoureux pour qu’on expose des engins et des wagons aux éléments climatiques.

### 1965 - L’OUVERTURE AU PUBLIC

#### « Public emballé »

*... Et l’intérêt envers le Musée est important. Lorsqu’il admit le public pour la première fois pour une période de quatre heures le premier dimanche du mois dernier (édition de juin 1965,) 200 personnes se présentèrent bien qu’il n’y ait eu aucune publicité. »*

*« Nous avons dû ouvrir avant d’être vraiment prêts, dit le Dr Nicholls, car les gens se bouscullaient déjà à la barrière. »*

*« Ils sont abasourdis, pense-t-il, par l’atmosphère romantique des anciens trains, qui semble les étourdir autant que la vapeur des engins. »*

*« Peu de personnes demeurent insensibles au romantisme et à l’appel de la locomotive à vapeur; dit M. Nicholls. Même si on n’a aucune connaissance technique en la matière, on peut ressentir cette chose vivante. Chacune (des locomotives) est différente et a sa propre personnalité. »*

*« Alors, il y a une plus grande attirance vers le chemin de fer. Même mes propres enfants le ressentent lorsqu’ils prennent le train : manger, dormir dans une demeure sur roues est différent de l’expérience vécue à bord d’un avion. »*

*« Les plus instruits parmi nous savent que sans le chemin de fer, il n’y aurait pas eu de Canada... »*

*The Montreal Star, 17 juillet 1965*

À l’origine, les heures d’ouverture étaient le dimanche de 13 h à 17 h et du mardi au vendredi de 10 h à 17 h. Le Musée n’était pas ouvert au public le samedi afin de permettre aux bénévoles d’y travailler. Les frais d’admission étaient de 0,50 \$ pour les adultes et de 0,25 \$ pour les enfants. La première saison se termina le dimanche 26 septembre.





*Aerial photo, probably taken late in 1963, Building One is full and steam locomotives are stored all over the place. Plans were then afoot to commence building Number 2 to house even more exhibits. All the rolling stock that arrived by truck was unloaded in Domtar's yard (top of photo) and brought in over the CPR main line siding and the Candiac Spur. Saint Pierre Street (foreground) is now built up with shopping centres and commercial buildings. CRHA Archives.*

*Une photo aérienne datant probablement tard en 1963 nous montre l'Édifice No 1 déjà rempli de pièces préservées et plusieurs locomotives sont stationnées sur le terrain! Les plans sont déjà complétés afin de débiter la construction d'un deuxième édifice d'entreposage. Tout le matériel roulant arrivant par camion est livré à la cour de Domtar (dans la partie supérieure de la photo) puis acheminé à destination via la voie d'évitement principale du C.P. et l'embranchement de Candiac. En avant-plan, l'aspect de la rue Saint-Pierre a bien changé depuis ... centre d'achats et édifices commerciaux, etc. (Archives de l'ACHF)*

### 1965-71 EXPANSION

Between 1965 and 1971 the Museum doubled its railway equipment storage capacity through the construction of an additional storage building similar in size to Building Number One. The Federal Government donated \$80,000 to help pay for its construction. Volunteers C. Stephen Cheasley and Stephen Walbridge undertook the procurement of material, hiring of contractors and oversaw the construction of the building and laying of track. The late Wyatt Webb, CPR Montreal Terminals engineer, undertook the preparation of the site. Without rolling front doors, the total cost was \$80,800. The building was valued for insurance was \$250,000.

### 1965-1971 L'EXPANSION

Le Musée a fait construire un deuxième bâtiment similaire au premier entre 1965 et 1971, doublant ainsi sa capacité d'abriter des véhicules ferroviaires. Le gouvernement fédéral a financé partiellement ce projet par un don de 80 000 \$. Les bénévoles C. Stephen Cheasley et A. Stephen Wallbridge ont géré l'achat du matériel, engagé les entrepreneurs et supervisé l'érection du bâtiment et l'installation des rails. Wyatt Webb, ingénieur du CPR au terminus de Montréal, a de son côté supervisé la préparation du terrain. Le tout a coûté 80 800 \$, portes coulissantes non incluses. L'édifice a été évalué pour les assurances à 250 000 \$.

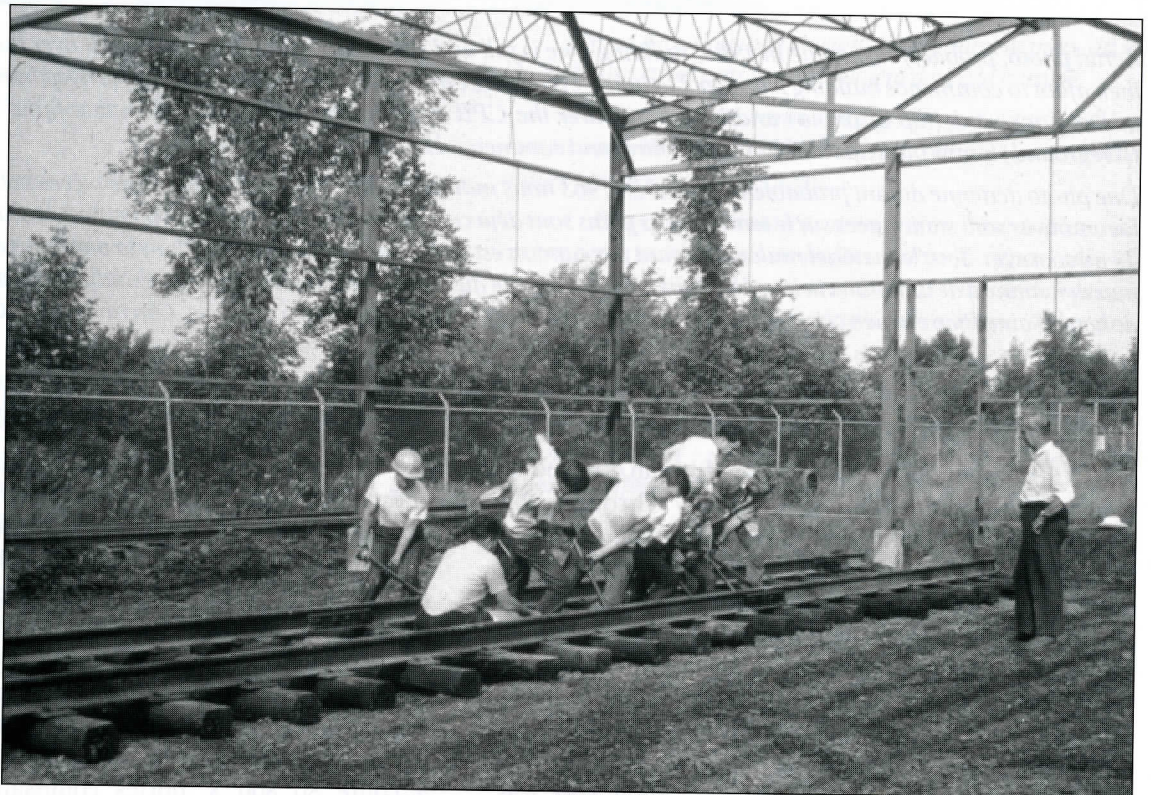




Group photo for the turning of the first sod for the construction of Building 2. We can identify the following: From right to left, Stephen Walbridge kneeling, Omer Lavallee behind him, the late Jack Beatty with his cigar, Donald Angus with the shovel, Dennis Peters to his left, Wyatt Webb holding stake in front, Robert Cox back row with engineers hat, Edward Plant and Walter Bedbrook second and third from left, Ron Bryant fifth from left. CRHA Archives.

Une photo de groupe prise lors de la levée de la première pelletée de terre en vue de la construction de l'Edifice No 2. On peut identifier les membres suivants (de droite à gauche) Stephen Walbridge (agenouillé), Omer Lavallée (juste en arrière), Jack Beatty (avec son traditionnel cigare, Donald Angus (avec la pelle), Dennis Peters à sa gauche. Wyatt Webb tient un piquet à l'avant et Robert Cox (avec le chapeau d'ingénieur) est dans la rangée arrière; Edward Plant, Walter Bedbrooke (troisième à partir de la gauche) et Ron Bryant (cinquième à partir de la gauche). (Archives de l'ACHF)

Donald Angus observes the gang aligning a track under the frame of Building two. Paul McGee and Fred Angus are on the right, that's Wyatt Webb calling the shots! CRHA Archives.



Donald Angus observe l'équipe qui aligne la voie ferrée sous la structure de l'Edifice No 2. Paul McGee et Fred Angus sont à droite. C'est Wyatt Webb qui voit à la bonne marche des travaux! (Archives de l'ACHF)





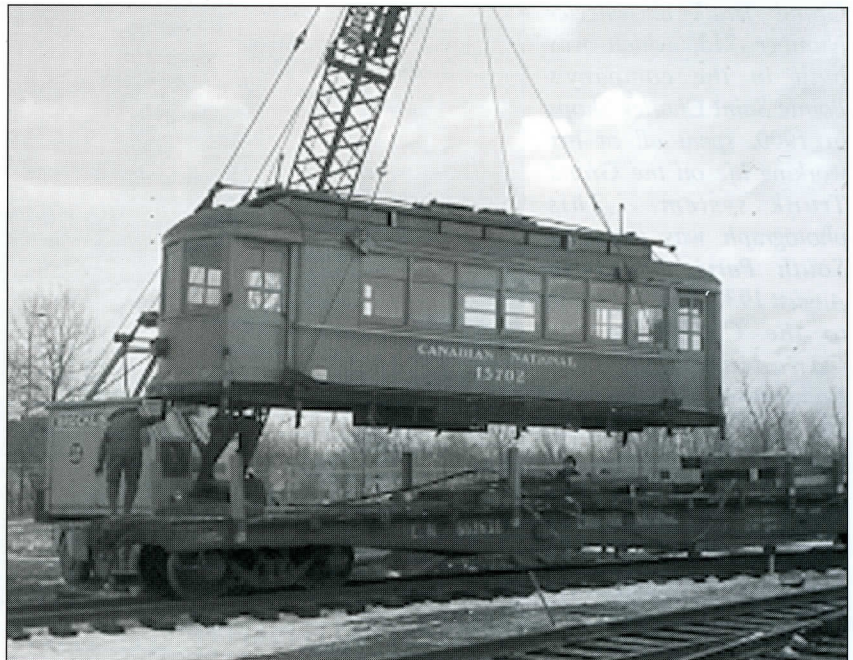
*It is easy to remember the ‘mechanical assists’ that arrived on site in those early years, first was the air compressor and pneumatic spike driver; then the number 9 switcher. In 1964 the CPR donated an air hoist mounted on a flat car, this was a invaluable in handling rails and other heavy items to this day. CRHA Archives, Fond Angus # 5122.*

*C’est facile de se rappeler lorsque les premiers outils mécanisés arrivèrent sur l’emplacement, à l’époque; le compresseur à air, le marteau pneumatique à crampons, puis ce fut au tour de la locomotive de manœuvre no 9. En 1964, le Canadien-Pacifique fit don d’un palan monté sur un wagon-plat; cette pièce de machinerie s’est avérée d’une grande utilité ... on s’en sert encore pour déplacer des rails et autres lourdes charges! (Archives de l’ACHF, Fonds Angus No 5122)*

When completed, Building Two (now Building Six) contained six tracks to allow for the protection of additional equipment. Equipment on tracks 2 and 5 of Building Two was pulled from the building during the

Le hangar numéro 2 (maintenant le hangar 6) complété, on y abrita du matériel supplémentaire réparti sur six voies. Les véhicules occupant les voies 2 et 5 étaient retirés du hangar 2 pendant la saison d’exposition,

*In 1964 Canadian National Railways donated a trolley train set twelve inches to the foot scale! It consisted of ex Toronto Suburban Railway car 15702 which had been used to shuttle train crews at Fort William, Ontario; its motor generator set; trolley support poles; brackets and wire. Some of this hardware is still in place today at Exporail. The car was leased to the Edmonton Radial Railway Society who restored it to operating condition and it is in regular service at Fort Edmonton Park. CRHA Archives, Fond Angus # 5786.*



*En 1964, le Canadien-National fit don d’un ensemble de train électrique à l’échelle de douze pouces au pied! Il s’agissait de l’ancienne voiture 15702 (originellement un tramway du Toronto Suburban Railway). La voiture a assuré la navette des équipages de trains à Fort-William ON. En plus du tram, le cadeau incluait une génératrice, des poteaux pour supporter les fils, etc. etc. Plusieurs des articles reçus sont encore en place à Exporail! Le tram est loué au Edmonton Radial Railway Society qui l’a restauré à son allure originale et remis en état de fonctionnement; il est en service régulier au Fort Edmonton Park. (Archives de l’ACHF, Fonds Angus No 5786)*

*continued on page 163*



## CRHA Preserved Equipment Photo Gallery

By Stan J. Smaill  
French Version, Michel Lortie

The CRHA collection of railway equipment is acknowledged to be the most comprehensive and important of its kind in Canada. Since 1950 the CRHA directors and collection committee have made a sincere effort to assemble a collection of railway vehicles that are both historic and representative. Some 45 of these pieces have been restored at least cosmetically and are on display in the Angus pavilion at Exporail along with various smaller artefacts.

In this photo gallery, we travel back in time to when these treasures from the CRHA collection were still in regular service. A note of thanks is due to the photographers Ronald Ritchie, Fred Angus and others, especially the custodians of the marvellous photo collections such as Dave Shaw, Al Paterson and the late Dick George. The fact that these images can be shared in publications such as Canadian Rail is wonderful.

## Galerie de photos des pièces conservées au musée de l'ACHF

Par Stan J. Smaill  
Traduction française : Michel Lortie

Il est bien connu que la collection du Musée de l'ACHF est l'une des plus complètes et des plus importantes du genre au Canada. Depuis 1950, les directeurs du musée et son comité d'acquisition ont fait un effort colossal afin de rassembler une collection de véhicules ferroviaires ayant une valeur à la fois historique et représentative du domaine. Quarante-cinq de ces véhicules ont été remis en état, principalement leur enveloppe extérieure, et sont exposés au pavillon Angus du Musée Exporail en plus de nombreuses autres vestiges de l'histoire ferroviaire. Cette exposition de photos vous fera revivre l'époque où ces pièces de collection étaient en exploitation sur les chemins de fer.

Nous sommes heureux de partager ces images historiques avec les lecteurs de notre magazine Rail Canadien.

Nous devons ces photos, entre autres, à Ronald Ritchie, Dave Shaw, Al Paterson, feu Fred Angus et Dick George.

*Grand Trunk ten-wheeler Number 713, which was built in the company's Pointe Saint Charles Shops in 1900, spent all of her working life on the Grand Trunk system. This photograph was taken at South Paris, Maine in August 1932. The 713 came to the CRHA via the Canadian National Railways museum train and the National Museum of Science and Technology in Ottawa. She is one of the main attractions at Exporail, especially by the children eager to ring her bell! Gordon R. Nichols – B.K. Enterprises, CRHA Archives*



*La No 713 du Grand Tronc. Elle fut construite en 1900 dans les ateliers de Pointe-Saint-Charles à Montréal. On la voit ici photographiée à South Paris, dans l'État du Maine aux États-Unis, en 1932. Elle a toujours été utilisée sur le réseau du Grand Tronc et s'est retrouvée au Musée de l'ACHF par l'intermédiaire du train muséal du CN et du Musée national des sciences et des technologies d'Ottawa. C'est l'un des objets les plus populaires à Exporail, surtout auprès des enfants... qui aiment bien faire sonner sa cloche! Photo : Gordon R. Nichols, BK Enterprises, Archives ACHF.*





*This classic photo of Maritime Railway ten wheeler Number 5 could have been taken at the turn of the century, but in fact it was taken on May 28, 1949. The five spot was built by the Pittsburgh Locomotive Company in 1895/96 and was never modified. It is scheduled for cosmetic restoration and will be put on display in the Exporail pavilion in the coming years. Omer Lavallee # 27, Ronald Ritchie Collection*

*La locomotive No 5 du Chemin de fer des Maritimes. La No 5, construite en 1895/96 par la Pittsburg Locomotive Co., n'a subi aucune modification au cours de sa carrière. Cette magnifique photo, qui aurait pu être prise au début du siècle dernier, date en fait du 28 mai 1949. Dans l'année qui vient, elle fera l'objet d'une restauration extérieure complète, puis sera mise en montre à Exporail. Photo : Omer Lavallée No 27, collection Ronald Ritchie.*

*Sydney Collieries engine number 25 and crew were photographed at Sydney Mines, Nova Scotia on June 23, 1952. This small engine could haul a surprising number of loaded hopper cars. Ronald Ritchie # 668*



*La No 25 de Sydney Collieries. Cette photo de la locomotive No 25 avec son équipe de travailleurs fut prise à Sydney Mines, en Nouvelle-Écosse, le 23 juin 1952. Une toute petite locomotive à vapeur, mais qui pouvait tirer un grand nombre de wagons chargés de charbon. Photo : Ronald Ritchie No 668.*



*Standing on the shop track at Norton, New Brunswick on July 4, 1952, Canadian Pacific Railway 4-4-0 Number 29 is ready to handle train Number 159 to Chipman, N.B. The 29 is still owned by the CRHA, but is on long term lease to Canadian Pacific Railway and presently graces their headquarters building in Calgary. Ronald Ritchie # 880*



*La No 29 du CP. Voici une locomotive de type 4-4-0 en attente aux ateliers de Norton, au Nouveau-Brunswick, où elle s'apprête à amener le train No 159 jusqu'à Chipman (N.-B.). Elle appartient toujours à l'ACHF, mais elle a été louée au CP, qui l'a mise en montre à son siège social à Calgary, en Alberta. Photo : Ronald Ritchie No 880.*



*Ronald Ritchie had four hours on April 4, 1953 to take this photo of train number 160 headed up by engine 144 on the Norton – Chipman branch after a sun kink developed under train Number 159. Luckily a lightweight 4-4-0 was the power, otherwise a derailment would have surely occurred on the outbound trip. As this occurred on Easter week-end, assembling three crews to deal with the track situation took longer than normal. Ronald Ritchie # 1060*

*Le train No 160 tracté par la locomotive 144 sur la ligne Norton-Chipman (N.-B.). Ronald Ritchie a disposé de plusieurs heures pour prendre cette photo. En effet, un flambage extrême (sun kink) du rail s'était développé lors du passage du train No 159 dans l'autre direction. Comme la locomotive de ce train était très légère, de type 4-4-0, un déraillement a heureusement été évité. Lorsque le train est revenu dans l'autre direction en ce 4 avril 1953, les réparations de la voie n'étaient pas encore complétées, car il avait été impossible de réunir une équipe pour exécuter le travail pendant le congé de Pâques. Photo : Ronald Ritchie No 1060.*





CNR 4-8-2 6015 was one of the Canadian National locomotives selected for the CRHA collection at the end of the steam era. The original U1 Mountain types were among the first locomotives purchased by the new Canadian National Railways in 1923. In this view from the early nineteen fifties, 6015 is seen at Antigonish, Nova Scotia as “the Sydney train” does her station work. When the 6060 was removed from its pedestal at Jasper, Alberta for restoration to operating condition, the CNR reclaimed the 6015 as it was only on lease to the Association. It was moved to Jasper where it remains on display to this day. James Hardie, G. Ness Collection

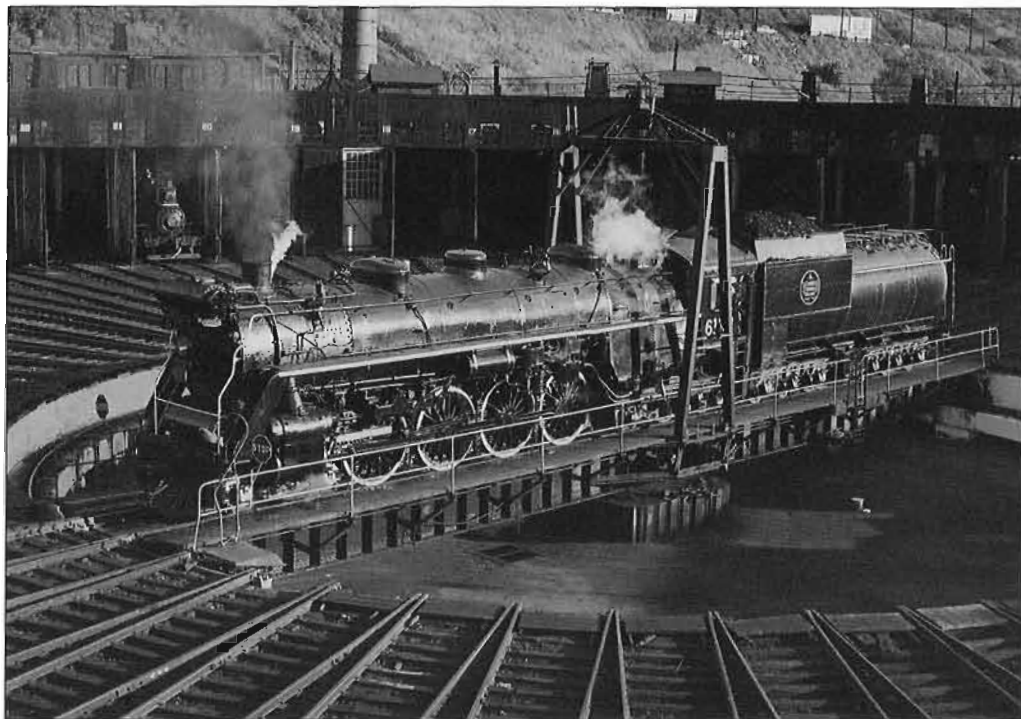
La No 6015 du CN. Cette 4-8-2 fut mise de côté par le CN pour la collection de l'ACHF à la fin de l'ère de la vapeur. Ce type de locomotive, dit Mountain de type U-1, a été la première achetée par le CN en 1923. Cette photo de 1950 nous la montre en gare d'Antigonish, Nouvelle-Écosse, en tête du train vers Sydney. Quand la 6060 a été retirée de son piédestal à Jasper, Alberta, pour une remise en état de marche, le CN a déménagé la 6015 de Saint-Constant à Jasper, où elle se trouve encore (la locomotive avait été louée par le CN à ce moment-là). Photo : J. Hardie, collection G. Ness.

CNR 4-8-4 6153 is featured in this 1937 photo pulling what appears to be a Fort Erie race track extra at Sunnyside, Ontario. CN initially dubbed its first 4-8-4s in the U2 class “Confederation” types as delivery was made in the sixtieth anniversary of the formation of the Dominion of Canada. Class leader 6100 briefly carried a “Confederation” name plate. Later all CNR 4-8-4s became known as “Northern” types in deference to the fact that the Northern Pacific Railway received the first 4-8-4s and so named them. Al Paterson Collection



La CN No 6153. Sur cette photo datée de 1937, on peut voir une locomotive de type 4-8-4 en tête d'un train spécial à Sunnyside, Ontario. Ce fut l'une des dernières nommées « Confederation ». Les premières locomotives de cette classe furent appelées ainsi parce qu'elles furent construites en 1927, année du soixantième anniversaire de la Confédération canadienne. La première de toutes, la No 6100, porta un certain temps une plaque avec le nom « Confederation »; puis, les locomotives furent renommées Northern parce que les premières de ce type furent livrées au chemin de fer Northern Pacific, qui les baptisa ainsi. Photo : collection Al Paterson.

More than twenty years have passed since the accompanying photo of CNR 4-8-4 6153 was taken at Sunnyside. In this fine image by noted photographer Victor Hand, the famous Northern takes a spin on the turntable at Turcot roundhouse in Montreal the 1960 Labour Day weekend. The 6153 had been brought east from the CNR Great Lakes Region to power the official "End of Steam" excursion to Ottawa and return. The locomotive joined the CRHA's collection after her retirement in 1962. Victor Hand, Smaill Collection



La 6153. Plus de vingt ans ont passé... depuis la photo précédente! Sur celle-ci, fort belle, de Victor Hand, on peut voir cette fameuse Northern sur la table tournante de la rotonde de la cour Turcot, à Montréal, durant la fin de semaine de la Fête du travail en 1960. Elle avait été amenée par le CN de la région des Grands Lacs spécialement pour tracter le train d'excursion spécial « Fin de la vapeur » de Montréal à Ottawa et retour. Cette locomotive fut remise à la collection de l'ACHF en 1962. Photo: V. Hand, collection Smaill.



CNR 4-6-4 5702 is pictured leaving Toronto on Train Number 14 destined for Montreal in 1930. The Canadian National Hudson's very distinctive Vanderbilt tender was different from those found behind the 6100 series 4-8-4's and the 4100 series 2-10-2's. In the 1940's, 5702 and her sisters received a make-over that included running board skirts with cast numerals, smoke deflectors and olive green paint livery. Paterson-George Collection from Al Paterson

La No 5702 du CN. On peut voir sur cette photo, prise vers 1930 à Toronto, la No 5702, une Hudson de type 4-6-4 en tête du train No 14 en direction de Montréal. Les Hudson du CN possédaient un « tender type Vanderbilt » très différent de ceux utilisés sur les classe 6100 4-8-4 et 4100 2-10-2. Durant la décennie 40, les locomotives de la série 5700 furent reconstruites. On leur ajouta des jupes de marchepied, des numéros moulés, des déflecteurs de fumée ainsi qu'une peinture neuve de couleur vert olive. Photo : collection Paterson-George de Al Paterson.





A very special Hudson, CPR 4-6-4 2850, the original "Royal Hudson" appears in this image taken at the 1939 World's Fair in New York City. The workman on the right appears to be affixing the "King's Crown" to 2850's left running board. Because of the stellar performance put on by 2850 in handling the 1939 Royal Train across CPR lines in 1939, King George VI permitted Canadian Pacific to dub the streamlined 2800's as Royal Hudsons. When the CRHA equipment collection was being assembled, 4-6-4 2850 was the preferred choice of the forty-four "Royals". Trackside Photo Collection

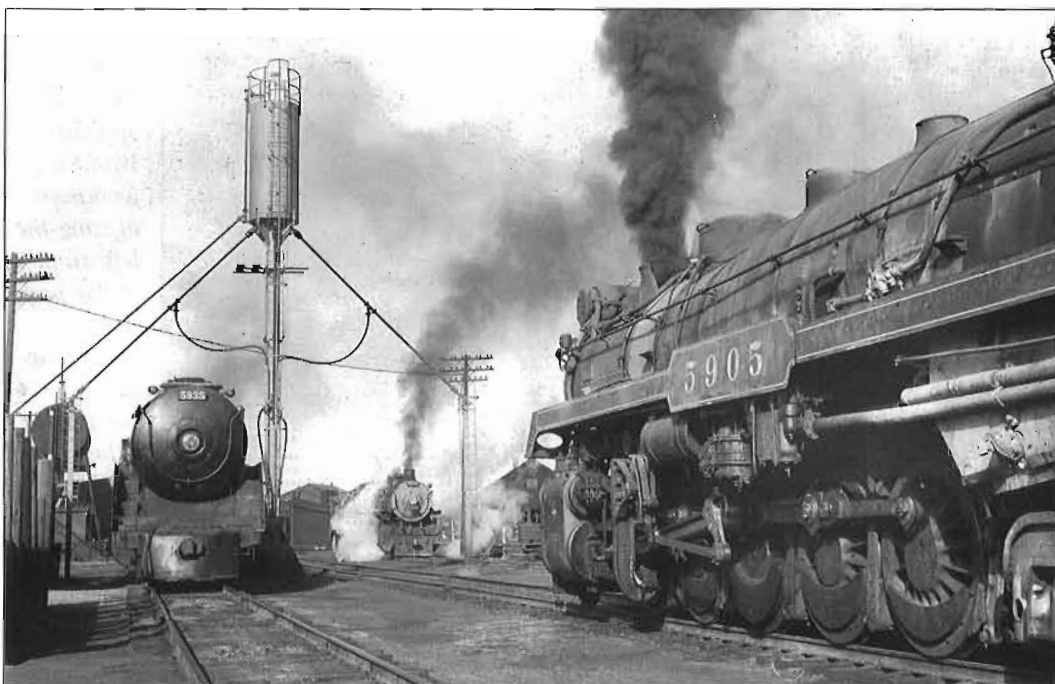
La No 2850 du CP. Une locomotive très particulière que cette Hudson de type 4-6-4 du CP. Elle fut la toute première à recevoir le titre de « Royal Hudson ». On peut la voir ici à l'Exposition universelle de New York en 1939. Le travailleur de droite semble être en train d'apposer la couronne royale sur le côté gauche de la locomotive. C'est grâce à la performance exceptionnelle de cette locomotive le jour où elle tracta le train royal lors de la visite du roi au Canada, en 1939, que celui-ci autorisa le CP à utiliser le nom Royal sur les locomotives profilées de la série 2800. Parmi les 44 locomotives de cette série, la No 2850 devint le premier choix de l'ACHF pour sa collection. Photo : collection Trackside.

The last CPR 2-10-4 Selkirk type, indeed the last steam locomotive built new for a Canadian railway, highballs Freight 965 westward near Suffield, Alberta in August 1956. After the Mountain and Laggan Subdivisions were dieselized in the early 1950's, the big T1's operated east of Calgary to Medicine Hat and Swift Current and north to Red Deer. Built to haul tonnage trains up the gruelling grades in the Rockies, they were poor performers in fast main line freight service and they were extremely hard on the track. On the 175.8 mile Brooks Subdivision between Calgary and Medicine Hat a T1 Selkirk often could not make the entire run without taking on oil at the fuel station installed for this purpose at Suffield. When the CPR steam collection was assembled by the CRHA, Mr. Norris Crump, then President of the CPR, specifically ordered that the 5935 be included in the collection! Al Paterson Collection



La No 5935 du CP. Voici la dernière locomotive de la série des Selkirk type 2-10-4 du CP, et même la toute dernière locomotive à vapeur construite pour un chemin de fer canadien. Elle a été photographiée en août 1956 près de la ville de Suffield en Alberta. Elle tractait un train rapide de marchandises en direction ouest. Après que les divisions Mountain et Laggan furent passées au diesel au début des années 50, les grosses locomotives de type T-1 ne voyageaient plus que de Medicine Hat à Swift Current ainsi qu'au nord de Calgary vers Red Deer. En service rapide de marchandises sur la ligne principale, leur performance laissait à désirer. De plus, elles endommageaient la voie ferrée, tellement que sur la sous-division Brooks, longue de seulement 175,8 milles entre Calgary et Medicine Hat, une T-1 ne pouvait souvent faire tout le trajet sans se ravitailler en huile à la gare de Suffield spécialement aménagée à cet effet. Lors de la préparation de la collection de locomotives à vapeur du CP par l'ACHF, le président du CP d'alors, N. R. Crump, ordonna que cette locomotive historique en fasse partie. Photo : collection Al Paterson.

On the shop track beside the bunker C fuel tank at Medicine Hat, we see last TIC 5935 in the company of older unstreamlined Selkirk 5905 and S class 2-10-2 5811. All three ten-wheel drive specimens had been banished from main line mountain territory by diesels. The 5935 is now a prize exhibit at Exporail while 5931 is at Heritage Park in Calgary, Alberta. Sadly, none of the older 5900's or the 5800 series 2-10-2's were saved. J. Barras Walker / Dave Shaw Collection



La No 5905 Du CP. On voit ici les ateliers d'entretien de Medecine Hat avec la T-1 No 5935 sous le réservoir d'huile, et à droite, une plus ancienne Selkirk, la 5905, non carénée, puis, au fond, une autre de type 2-10-2 de classe S, la No 5811. Toutes ces locomotives munies de dix roues motrices furent déplacées du territoire des montagnes Rocheuses par l'arrivée du diésel. La No 5935 fait partie de la collection Exporail et la No 5931 peut être vue à Calgary au parc Heritage. Malheureusement, aucune autre locomotive de la série 5900 ou du type 2-10-2 de la série 5800 ne fut conservée.



The high pressure P2 class CPR 2-8-2 were high efficiency machines that could be found all across the system. Number 5468 was one of twelve Mikados built in late 1948 and was one of the last new steam locomotives built for the CPR. Through her brief career she called Kamloops, Revelstoke and Alyth Yard in Calgary her home terminals. Pictured here at Alyth circa 1956, 5468 is now the star exhibit from the CRHA collection at the Revelstoke Railway Museum. Dave Shaw Collection

La No 5468 Du CP. Les locomotives à haute pression de classe P-2 Mikado 2-8-2 étaient des engins très efficaces que l'on retrouvait partout sur le réseau. La 5468 faisait partie d'une série de 12 Mikado construites vers la fin de 1948. Elle fut parmi les dernières locomotives à vapeur neuves acquises par le CP. Durant sa courte carrière, elle fut affectée successivement à Kamloop, à Revelstoke et finalement à la cour Alyth de Calgary. Ici, elle se trouve à Alyth, vers 1956. La No 5468 fait maintenant partie de la collection de l'ACHF et peut être vue au Musée du chemin de fer de Revelstoke en Colombie-Britannique. Photo : collection Dave Shaw.





CNR 2-10-2 Number 4100 is one of the most interesting locomotives in the CRHA collection. The big T2s were built by Canadian Locomotive Company in 1924. They were designed for heavy, slow speed transfer service between freight yards in the Toronto area and gained fame as the locomotives with the greatest tractive effort in the British Empire. Later in their careers they served as helper engines assisting through freights from Mimico Yard to Scarborough Junction. Number 4100 came to the CNR Montreal Terminals in the mid 1950's where it was renumbered to 4190, she powered the lengthy oil batch transfers from Montreal's east end refineries to Turcot Yard. She was also a familiar sight as the motive power for the famous Barber-Greene snow melter until 1960. In this 1953 view in the CNR Toronto terminal area, 4100's hogger looks back for a hand signal. Al Paterson

La No 4100 du CN. La 4100 du CN est l'une des plus intéressantes locomotives à vapeur de la collection de l'ACHF. Les engins de cette série furent les toutes premières locomotives neuves acquises par le Canadien National, qui venait d'être incorporé, en 1924. Sur cette photo de 1953, elle est stationnée au terminus du CN à Toronto. Les grosses T-2 furent construites à Kingston en Ontario par la Canadian Locomotive Co. en vue d'être utilisées pour transférer des trains d'une cour à une autre. Elles furent longtemps utilisées entre la cour Mimico et la Junction Scarborough en Ontario, puis on les envoya à Montréal vers 1955 et on les renumérota. La No 4190 fut affectée aux longs convois de wagons-réservoirs entre les raffineries de l'est de Montréal et la cour Turcot. On l'a souvent utilisée comme moteur de la fondeuse à neige de type Barber Green jusqu'en 1960. Photo : Al Paterson.

A clear train order signal beckons the famous CNR Museum Train hauled by ex Grand Trunk 2-6-0 Number 674. Coupled behind 674 are former GTR 4-4-0 40 and 0-6-0T 247 and several open platform passenger cars from various constituent railways of the CNR system. For Museum train service, the passenger rolling stock was painted yellow with gold lettering. The CNR donated the Museum train to the National Museum of Science and Technology in 1967. Since then, Exporail has been the recipient of various pieces de-accessioned from the NMST collection including ex ICR colonist car 531 seen here. CNR, Smaill Collection



Le train muséal du CN. Le signal est au vert pour le train muséal du CN tracté par l'ancienne locomotive du Grand Tronc No 674. Elle est de type Mogul 2-6-0 avec derrière elle la 4-4-0 du CN No 40 ainsi que la 0-6-0 T No 247 du Grand Tronc. Cette dernière ne fonctionne pas. Pour les besoins du train muséal, les wagons de passagers ont été peints de couleur jaune avec lettrage or. La Mogul No 674 fut remplacée par une Dix Roues 4-6-0, la No 713. Tout le train muséal du CN fut donné au Musée des sciences et des technologies d'Ottawa. Depuis, le Musée Exporail a été récipiendaire de nombreuses pièces de leur collection, dont la voiture de colons No 531, que l'on voit ici. Photo : collection Smaill.

Historic diesels are an important part of the CRHA collection. CNR 15824 is a sister to the famous 15820 whose record breaking cross Canada trip in 1925 set the stage for more diesel development on the CNR under the capable C.E. Brooks. In this scene from 1942, just after her rebuild that included the replacement of her Beardmore diesel with a Cummins engine, unit 15824 repose between runs at Lunenburg, Nova Scotia. Dave Shaw Collection



L'automotrice pétrole-électrique No 15824 du CN. Les véhicules historiques à moteur diésel forment une importante section de la collection de l'ACHF. La No 15824 est de la même série que la 15820, qui traversa le Canada en 1920 et qui lança au CN les recherches sur ce type d'engins sous l'habile direction de C. E. Brooks. Sur cette photo de 1942, on la voit peu de temps après les rénovations qui ont consisté, entre autres, à remplacer son moteur de marque Beardmore par un moteur Cummins. Photo prise à la gare de Lunenburg, Nouvelle-Écosse. Photo : collection Dave Shaw.



Mikados were ubiquitous on the CNR system, therefore it is no surprise that a CNR 2-8-2 was deemed a must for inclusion in the CRHA collection. Number 3239 was the selected representative. She was built by the Canadian Locomotive Company in 1917 as Canadian Government Railways 2839. In this view from August 1958, taken at Lindsay, Ontario, she has little over a year of service for the CNR before her retirement. Al Paterson Collection

La Mikado No 3239 du CN. Les locomotives de type Mikado 2-8-2 furent largement utilisées sur tout le réseau du CN. Il fallait donc en avoir une dans notre collection. La No 3239 est l'heureuse élue! Elle a été construite en 1917 par la Canadian Locomotive Co. pour les chemins de fer du gouvernement canadien et portait alors le No 2839. Par la suite, elle devint la 3239 du CN. Dans cette photo d'août 1958 à Lindsay, en Ontario, on peut la voir alors qu'il lui reste à peine un an à travailler pour le CN avant de prendre sa retraite au Musée Exporail. Photo : collection Al Paterson.





*Power for today's Owen Sound wayfreight is CPR G1 Pacific 2231. Coal and livestock are evident in 2231's train consist as the venerable 4-6-2 makes her way west at Lambton Park, Ontario back in August 1952. The 2231 is one of only two older G class light Pacifics preserved. The other is G2 2634 in Moose Jaw, Saskatchewan. Al Paterson Collection*

*La No 2231 du CP. Ici, une locomotive de type G-1 du CP, une 4-6-2 Pacific légère en tête d'un train local de marchandises dans la région de Owen Sound, en Ontario. Sur ce train, il y a surtout des wagons de charbon et d'animaux en route vers l'Ouest à Lambton Park. La No 2231 est l'une des deux seules Pacific légères de la classe G qui ont été conservées. L'autre, la G-2 No 2634, est en montre à Moose Jaw, Saskatchewan. Photo : collection Al Paterson.*

*CNR FPA-4 6765 is one of Exporail's absolute diesel treasures. Beautifully restored to her as-delivered green black and yellow paint scheme, today she resides on display in Exporail's Angus Pavilion beside CPR Royal Hudson 2850. Back in 1973, in the company of FP9 6530 she awaits a return run to Ottawa at Brockville, Ontario. Photo: Trackside Photo Collection*



*La diésel No 6765 du CN. Cette locomotive de type FP-A4 est l'un des trésors de la collection Exporail. Elle a été complètement rénovée et a retrouvé ses couleurs d'origine : vert, noir et jaune. Elle est en montre à côté de la Royal Hudson No 2850 du CP dans le pavillon Angus du Musée Exporail. Sur cette photo, elle est en gare de Brockville en compagnie d'une FP-9, la No 6530, alors qu'elle attend de retourner vers Ottawa, Ontario. Photo : collection Trackside.*

*The second generation of Canadian dieseldom is well represented at EXPORAIL by such examples as CPR C424 Number 4237. Back in August 1975, when the 4237 awaited assignment at North Bay, Ontario, she still sported grey and Tuscan red livery. Helmut Osterman Collection*



*La diésel No 4237 du CP. Les locomotives diésel de seconde génération sont bien représentées dans la collection du Musée Exporail. Cette ALCO C-424 en est un bon exemple. La photo, qui date d'août 1975, nous montre la 4237 en attente à la gare de North Bay, Ontario. Elle est toujours dans sa livrée d'origine, en marron et gris et surlignée en jaune. Photo : collection Helmut Osterman.*



*MU car 6734 leads train number 953 into Val Royal Station on August 3, 1987. Ronald Ritchie # 10580*

*L'automotrice électrique No 6734. Cette automotrice, avec plusieurs autres, forme un train de banlieue en gare de Val Royal au nord de Montréal. Photographiée le 3 août 1987. Photo : Ronald Ritchie No 024.*





VIA Rail's LRC-3 6921 idles the morning away at Toronto's Spadina Roundhouse in d o w n t o w n Toronto on March 9, 1985. John Godfrey

La locomotive LRC de type LRC-3, la No 6921 de VIA Rail. Cette locomotive est en attente à la rotonde Spadina de Toronto au petit matin du 9 mars 1985. Photo : John Godfrey.

Departing White River Junction, Vermont on August 3, 1957, Canadian Pacific RDC Number 9069 is operating as Boston & Maine's train number 332, the Montreal to Boston day service. The historic four ball 'ball signal' was still in use in 1957. When the balls were up they signified "clear board", hence the term 'highball'! Ronald Ritchie # 2808



L'automotrice Budd No 9069 du CP. Elle se prépare à partir de la gare de White River Junction au Vermont. Elle fonctionnait comme le train No 332 du Boston & Maine (appelé L'Alouette) qui reliait Boston à Montréal en service de jour. On peut voir l'antique signal de type « à boules » qui fut utilisé jusqu'en 1957. Quand toutes les boules étaient en haut du signal, cela indiquait que la voie était libre. Photo : Ronald Ritchie No 2808.



When Montreal introduced a small fleet of PCC streetcars in 1944 they were assigned to the Outremont 29 route where they spent their working life. Here car 3517 is seen about to round the corner of Bellingham and Cote St. Catherine Road in Montreal's Outremont district on August 20, 1958. CRHA Archives, Fond Angus # 1633



Les tramways PCC. Montréal fit l'acquisition en 1944 d'une petite flotte de tramways de type PCC qui furent utilisés sur le circuit Outremont No 29 durant toute leur carrière. Ici, on voit le tramway No 3517 s'appêtant à tourner au coin de la rue Bellingham (renommée Vincent-D'Indy) en direction du chemin de la Côte-Sainte-Catherine à Outremont. Photographiée le 20 août 1958. Photo d'archives ACHF, fonds Angus No 1633.



Canadian National's first diesel switcher as photographed at Turcot Yards on February 13, 1955. Ronald Ritchie # 1822.

La No 77 Du CN. La toute première locomotive diésel de manœuvres du CN, la No 77, est photographiée dans la cour Turcot le 13 février 1955. Photo : Ronald Ritchie No 1822.



exhibit season from May to October and the ties on these two tracks were entirely covered with rock cinder dust to allow a safe walkway. The construction of storage Building Two allowed for the removal of the second track in bays 2 and 3 of Building One. Building Number Six is currently off limits to the general public and is used for storage purposes only.

During this period a very unusual delivery was made to the museum. The historic rural railway station, built 1882 by the Canada Atlantic Railway at Barrington Québec, approximately 35 miles southwest of the museum site, was delivered intact by truck in January 1965. It was subsequently restored as closely as possible to its original appearance. The late Walter Bedbrooke supervised the transportation of the station. Three different sets of foundations, erected under very difficult conditions, preceded the present permanent one. It should be noted that the CNR intended, as was the case with so many older and / or underutilized buildings, to demolish the station. Today not even the rail line exists through Barrington.

qui s'étendait de mai à octobre. Les dormants de ces voies étaient entièrement recouverts de poussière de roche afin de créer un passage piétonnier sécuritaire. La construction du nouveau hangar permit aussi de retirer la voie supplémentaire de la voie de garage numéro 2 de l'autre hangar, le numéro 1. Les visiteurs ne sont désormais plus admis dans le hangar numéro 6, puisqu'il sert dorénavant d'entrepôt.

Une livraison inusitée eut lieu pendant cette période au Musée. En effet, la gare rurale historique de Barrington, au Québec, construite en 1882 par le Canada Atlantic Railway et située approximativement à 50 kilomètres au sud-ouest du Musée, fut livrée intégralement par camion en janvier 1965. Par la suite, elle fut restaurée en respectant le plus possible son apparence originale. Le regretté Walter Bedbrooke avait supervisé son déplacement. Trois différents types de fondations furent érigées, dans des conditions difficiles, avant l'installation des assises permanentes. Il faut savoir que le CNR avait eu l'intention de démanteler cette gare, comme bien d'autres d'ailleurs parfois plus anciennes ou simplement inutilisées. Il n'existe plus aucune voie ferrée dans la localité de Barrington.



*On January 16, 1965 Barrington Station rolled onto the site. The former Canada Atlantic Station had been donated to the CRHA and the move was organized by Walter Bedbrook. Barrington is a typical rural station of the 1880's with separate men's and women's waiting rooms. It is the departure point for Exporail's Sunday train ride fulfilling its intended role even today. CRHA Archives, Fond Angus # 5794.*

*Le 16 janvier 1965, la Gare de Barrington QC arrivait au Musée. Le déménagement de cette ancienne gare du Canada Atlantic avait été planifié par Walter Bedbrook. Le bâtiment est typique des gares rurales des années 1880; il y avait des salles de toilette séparées pour les hommes et les femmes! Comme point de départ de la randonnée en train du dimanche, la vieille gare perpétue le rôle pour lequel elle avait été construite! (Archives de l'ACHF, Fonds Angus No 5794*

According to “The Montreal Gazette”, in 1970 the entrance fee was \$0.75 for adults, \$0.25 for children under 12 and free “for the small fry”. By this point the museum was open seven days a week during the summer season; 9-5 on weekdays and 10-6 on weekends. For an additional \$0.25 per family, a ½ mile train ride was available on Sundays in CNR railcar 15824 or attached van (caboose). Family train rides have been a part of Museum visits ever since.

In 1971 a replica of a divisional point station was constructed thanks to a gift from the three daughters of Charles Melville Hays, the President of the Grand Trunk and Grand Trunk Pacific Railways until his death in 1912. The Hays Building served as a visitor reception centre and archives repository until the opening of the Exporail building many years later. Mr. Hays’ vision of a Pacific

Les tarifs d’admission en 1970, selon The Montreal Gazette, étaient fixés à 0,75 \$ pour les adultes et à 0,25 \$ pour les enfants de moins de 12 ans. C’était gratuit pour les « tout-petits ». À ce moment-là, le Musée était ouvert toute la semaine pendant la saison estivale, de 9 h à 17 h les jours de semaine et de 10 h à 18 h les fins de semaine. Le dimanche, pour un supplément de 0,25 \$ par famille, les visiteurs pouvaient faire une randonnée de 0,8 kilomètre à bord de l’automotrice du CNR No 15824 auquel était attelé un fourgon de queue. Les randonnées en train devinrent par la suite partie intégrante de la visite du Musée.

Grâce à la générosité des trois filles de Charles Melville Hays, président du Grand Tronc et du Chemin de fer du Grand Tronc Pacifique jusqu’à son décès en 1912, une réplique d’une gare intermédiaire fut construite en



*When the CRHA ran its excursion to St. Lin, Quebec on November 6, 1960 little did we know that we would wind up with both the locomotive No. 29 and the turntable it was turned on! Unloading the turntable at the museum on October 24, 1964. In 2008 the turntable underwent a major overhaul including roller bearing replacement and thorough paint job by Exporail’s volunteers. CRHA Archives, Fond Angus # 5757.*

*Le Canadien-Pacifique fit don d’une plaque-tournante, anciennement utilisée à St-Lin QC; elle fut livrée au Musée le 24 octobre 1964. Cette année, on a procédé à une révision majeure de l’appareil, y compris le remplacement des coussinets à rouleaux; les bénévoles d’Exporail en ont profité pour la repeindre au complet. (Archives de l’ACHF, Fonds Angus No 5757)*



coast port to rival Vancouver became a reality when the Fairview Container Terminal in Prince Rupert, BC was officially opened September 12, 2007.

Prior to the construction of the Hays Building, a turntable from St. Lin, Quebec that had been donated by the CPR was moved into its present position at the museum. This was accomplished by volunteers the heavy lifting being done by Brockelsby Transport. Wyatt Webb supervised the construction of the pit and the circular track therein.

Also with great fanfare in 1971, regular live steam operations came to the Canadian Railway Museum in the form of the “John Molson”, an operating replica of a circa 1848 locomotive from Canada’s first steam railway, the Champlain and St. Lawrence Railroad. The C&SL was opened between La Prairie and St. John (now St-Jean sur Richelieu), Quebec, in 1836. The Molson Foundation financed the building and delivery of the replica at a cost of \$75,000. Built by Kawasaki Heavy Industries in Japan to a Scottish design, the locomotive’s arrival in August was a key element in celebrations marking 10 years since the Museum’s founding. The late Mr. Gordon Small of Scotland volunteered his time in designing the locomotive.

### **1972 ONWARDS – CONTINUED GROWTH – TO MOVE OR NOT TO MOVE**

With the increasing scope and importance to Canadian history of the collections entrusted to the CRHA, it became evident that additional capital and operational funds were required to expand and improve the facilities and to add professional staff. Without such commitments, the irreplaceable collections and volunteer enthusiasm would not be maintained. Therefore the CRHA approached National Museums of Canada (NMC), who at that time had the responsibility for both the national museums and the federal programs designed to support museums across the country. Subsequently the CRHA submitted a 5 year capital plan and a set of goals for the Canadian Railway Museum. Discussions led to funding from the Museums Assistance Programme for a management study of the general museum situation that would identify problems and potential directions. The Guidelines for Planning report in April 1977, prepared by David H. Scott Consultants, provided an independent, detailed analysis of both the current situation of both the CRHA and the CRM and a series of recommendations aimed at the development of a first-class museum of professional quality.

Consideration of the recommendations in the Guidelines for Planning was, however, affected by another report, also released in 1977, entitled Specialized

1971. L’édifice Hays a servi de point d’accueil pour les visiteurs et de local d’archives jusqu’à l’ouverture, beaucoup plus tard, du pavillon Exporail. Le souhait d’un port sur la côte du Pacifique, exprimé par M. Hays, port concurrent à celui de Vancouver, devint une réalité lorsque le Fairview Container Terminal fut officiellement ouvert à Prince-Rupert en Colombie-Britannique le 12 septembre 2007.

Précédant la construction de l’édifice Hays, une plaque tournante en provenance de Saint-Lin, au Québec, fut offerte par le CPR et déménagée à l’endroit qu’elle occupe actuellement au musée. Le travail fut accompli par des bénévoles, et le lourd fardeau a été soulevé par la firme Brockelsby Transport. C’est le regretté Wyatt Webb qui avait supervisé l’excavation de la fosse et l’installation du rail circulaire.

L’arrivée au Musée de la John Molson, une réplique d’une locomotive à vapeur de 1848 de la première compagnie de chemin de fer au Canada, la Champlain & St. Lawrence Railroad, fut saluée avec grande pompe en 1971. La C&SL reliait La Prairie et Saint-Jean (maintenant Saint-Jean-sur-Richelieu), au Québec, à partir de 1836. La Fondation Molson finança la construction et la livraison de cette réplique au coût de 75 000 \$. Construite par la Kawasaki Heavy Industries au Japon selon un design écossais, l’arrivée de la locomotive en août 1971 fut la clé des célébrations de 10e anniversaire de la fondation du Musée. L’Écossais Gordon Small avait gracieusement travaillé au design de cette locomotive.

### **1972-VERS L’EXPANSION, DÉMÉNAGER OU PAS!**

Avec l’expansion et l’importance du point de vue historique canadien de la collection confiée à l’ACHF, il devint évident qu’on avait besoin de fonds supplémentaires, tant pour l’immobilier que pour le roulement du Musée, afin d’améliorer les aménagements et d’ajouter du personnel professionnel. Sinon, impossible de maintenir cette irremplaçable collection et de motiver le bénévolat. Aussi, l’ACHF entra en communication avec Musées nationaux canadiens (MNC), qui, à cette époque, était responsable des musées nationaux et du Programme d’aide aux musées à travers le Canada. L’Association avait préparé un plan quinquennal et établi un ensemble d’objectifs à atteindre pour le Musée ferroviaire canadien. On discuta de la façon d’utiliser les fonds potentiels du Programme d’aide aux musées et de la situation en général du Musée. Le rapport remis en avril 1977 par les Consultants David H. Scott, Guidelines for Planning (Directives pour une planification), donna lieu à une analyse détaillée des situations de l’ACHF et du MFC ainsi qu’à une série de recommandations pour le développement d’un musée de qualité professionnelle.

Museums in Canada. This report, prepared by Barry Lord for the National Museums of Canada, pointed out that:

“unique collections of national significance, particularly of transportation, communications and industrial artifacts are not adequately accessible to Canadians ...the existing grants programmes have been unsatisfactory in their effect on these collections, and some are in peril of destruction, dispersal or deterioration.”

This report recommended the establishment of the “Specialized Museums Programme in Canada” to ensure the preservation and accessibility of these collections for the Canadian public.

The major recommendation made in Specialized Museums Programme in Canada with respect to the Canadian Railway Museum was:

“Recommendation 9: That the Specialized Museums Programme take as its own first priority the development of the Canadian Railway Museum at Delson, Quebec into a museum of national stature commensurate with the importance of the collections, through the support for land acquisition, new construction, upgrading of present facilities and staff, management studies, training, registration, cataloguing and archival programmes, but not through the support of routine operating costs.”

Additional recommendations referred to the constitution of the CRM board, and of a National Railway Council, and to the need to consult the Canadian Conservation Institute and National Inventory Programme.

Subsequent to this report, the CRHA applied to the NMC for designation of the CRM as a specialized museum. In April 1978, the CRM became the first institution to receive this designation with the approval of the NMC Board of Trustees that it be designated the “Specialized Museum for Railways in Canada”. The CRM thus became eligible for capital funding under the Specialized Museums Programme. The letter of agreement was signed on behalf of the CRHA by Charles DeJean, who was president at this crucial time in the Association’s history.

This designation and agreement is still in effect as they have never been terminated by either party.

### **SITE SELECTION REVISITED**

The National Museums of Canada undertook a site selection study for the CRM. Under the chairmanship of André Bachand, Vice-Chair of the NMC

Les observations et les recommandations du Guidelines for Planning se retrouvèrent dans un autre rapport édité lui aussi en 1977 et intitulé Specialized Museums in Canada (Les musées spécialisés au Canada). Celui-ci, préparé par Barry Lord pour Musées nationaux du Canada, précise ce qui suit :

« [...] ces collections uniques, significatives au niveau national, particulièrement pour le transport, les communications et les artefacts industriels, ne sont pas adéquatement accessibles pour les Canadiens [...] les programmes de subventions existants ont une portée insuffisante sur ces collections et certaines sont en danger de destruction, de dispersion ou de détérioration. »

Ce rapport recommande l’implantation du Programme des musées spécialisés au Canada.

Voici la recommandation principale inscrite dans ce dernier programme quant au Musée ferroviaire canadien :

« Recommandation numéro 9: Que le Programme des musées spécialisés adopte comme priorité le développement du Musée ferroviaire canadien de Delson, Québec, en un musée de nature nationale, proportionné à l’importance de sa collection, par un support financier à l’acquisition de terrains, à une nouvelle construction, à une amélioration des aménagements du musée et [à un ajout de] personnel, à des études de gestion, à de la formation, à des programmes d’archivage et de catalogage, mais excluant l’aide aux coûts d’exploitation usuels. »

D’autres recommandations renvoient à la constitution du conseil d’administration du MFC et à un conseil national ferroviaire, ainsi qu’à la nécessité de consulter l’Institut canadien de conservation et le Programme d’inventaire national.

À la suite de ce rapport, l’ACHF demanda à MNC de reconnaître le MFC en tant que musée spécialisé. En avril 1978, le MFC devint la première institution à recevoir ce statut. Il reçut l’assentiment du conseil d’administration de MNC d’être désigné le Musée spécialisé pour le chemin de fer canadien. Le MFC devenait, par ce fait, admissible au fonds immobilier du Programme des musées spécialisés. À ce moment décisif de l’histoire du Musée, Charles DeJean, alors président de l’ACHF, signa la convention au nom de l’Association.

Cette désignation et la convention qui y est rattachée, demeurent encore en vigueur puisque aucune des deux parties n’en n’ont rompu les conditions.

### **CHOIX D’EMPLACEMENT**

Musées nationaux du Canada a réalisé une étude sur le choix de l’emplacement du MFC. Une rencontre sous la présidence d’André Bachand, vice-président du





*Dr. R.V.V. Nicholls (standing at left) and Donald Angus (motorman) inaugurate electric tramway service on a straight piece of electrified track along the west fence, the date was September 23, 1972. Power was provided by the CNR motor-generator set. CRHA Archives, FondAngus # 11929.*

*Le Dr R.V.V. Nicholls (debout à gauche) et Donald Angus (le garde-moteur) inaugure le service de tramways électriques au Musée, le 23 septembre 1972. A l'époque, le parcours consistait en une courte section de voie ferrée en bordure de la clôture, du côté ouest. L'électricité était fournie par une génératrice venant du Canadien-National. (Archives de l'ACHF, FondsAngus No 11929)*

Board, Dr. R.V.V. Nicholls, and Stephen Walbridge, representing the CRHA, met with David Baird, Director of the National Museum of Science and Technology; Barry Lord, Specialized Museums Programme Coordinator; and André Juneau, directeur de la Direction des musées et centres d'exposition, Ministère des Affaires culturelles, Quebec. This august group agreed on the set of criteria required for a suitable site for a railway museum, and then looked at twenty-eight (28) sites available or potentially available through various federal and provincial government agencies. On May 20, 1978 the NMC Site Selection Committee reported:

“It is the conclusion of this investigation that no superior site to the Delson/St. Constant location is to be found. Particularly if the possibility of the CPR spur ride of a mile of track is taken into account, the current location is superior to any site examined in the course of this investigation.”

This conclusion allowed the Chairman of the Committee to present a recommendation to the NMC

conseil d'administration de MNC, eut lieu entre R. V. V. Nicholls et A. Stephen Walbridge, représentants de l'ACHF, et David Baird, directeur du Musée des sciences et technologies, Barry Lord, coordinateur du Programme des musées spécialisés, et enfin, André Juneau, directeur de la Direction des musées et centres d'exposition, ministère des Affaires culturelles du Québec. Ce prestigieux groupe accepta les critères retenus pour le choix du site pour un musée ferroviaire, puis procéda à l'examen de 28 sites possibles en consultant différentes agences gouvernementales, tant fédérales que provinciales. Le 20 mai 1978, le comité de sélection de site de MNC déclara :

« En conclusion de notre enquête, aucun site supérieur à celui de Delson/Saint-Constant n'a été trouvé. Si on tient compte en particulier de la possibilité du CPR de créer un embranchement ferroviaire de un mile (1,6 kilomètre), le site actuel demeure supérieur à tout autre examiné au cours de cette recherche. »

Board of Trustees that a grant for the purchase of property adjacent to the existing site be approved. This was granted, subject to the proviso that if an alternative site was found, the present site would be sold and the funds used for relocation to the new site.

Grants from the Specialized Museums in Canada Programme were received and allowed the purchase of the neighbouring pig farm and the block of 32 acres at Des Bouleaux along the CPR Candiac Spur. The site acquisition was completed with the purchase of the spur from Marathon Realty, Canadian Pacific's real estate arm in 1982.

In 1992 a two track shop building was built at a cost of approximately \$ 267,000 with capital funds provided by the Government of Canada. This is a first class facility, insulated and heated for year round restoration and repairs, it has a pit and a small machine shop and storage area.

### THE NEXT SPIKE

Given the designation as the "Specialized Museum for Railways in Canada" and the support of funding from the Specialized Museums in Canada Programme, the CRHA Board of Directors established a working group to develop the concept for the expanded museum. Under the chairmanship of Charles DeJean, president of the CRHA, the working group included Dr. David Johnson, Working Group Coordinator - Chairman CRM and Vice-President CRHA; C. Stephen Cheasley, Director of Forward Planning, CRHA; Dr. Robert Nicholls, Archivist / Librarian CRM, Honorary President and Director, CRHA; and Stephen Walbridge, Vice President and Treasurer CRHA. In addition, Pierre Lachapelle, Special Advisor for Museums of the Government of Quebec, participated in many of the meetings in an advisory capacity.

The Working Group recognized from the beginning, that while the development of the museum concept was within the framework of the Specialized Museums Programme, and thus the National Museums of Canada was specifically involved, it was equally important that consultation with the relevant agencies of the Government of Quebec was equally important. Therefore the Director of the Direction des musées et centres d'exposition, Ministère des Affaires culturelles, was provided with all of the working documents, notes and plans developed by the Working Group, and the direct input of Pierre Lachapelle was invaluable.

The Working Group engaged Henry Sears of Urban Design Consultants and Hanscomb Roy Associates to guide and focus the development of the concept and plans for the expanded CRM. While the major focus was, necessarily, on the Delson / St. Constant site, the Working Group considered it to be the first step in implementing a unified programme for other CRHA locations.

Cette conclusion permit au président du comité de recommander au conseil d'administration du MNC d'accorder une subvention permettant d'acquérir une propriété adjacente au site actuel. Cette subvention était liée à une clause spéciale : si un autre site était retenu, le site actuel serait vendu et les fonds, ainsi récupérés, seraient utilisés pour la relocalisation du musée.

Les subventions du Programme des musées spécialisés du Canada furent ainsi attribuées à l'achat de la porcherie voisine et de 32 acres à Des Bouleaux, le long de l'embranchement de Candiac du CPR. Ces acquisitions furent complétées en 1982 par l'achat de l'embranchement à l'agence immobilière Marathon, une filiale du Canadien Pacifique.

En 1992, un bâtiment servant d'atelier et comprenant deux voies fut construit au coût de 237164 \$ grâce à un fonds provenant du ministère des Communications du Canada (maintenant Patrimoine Canada) dans le cadre du Programme d'initiatives culturelles. C'est une installation de première classe, isolée et chauffée, où l'on peut réaliser de la restauration et de la réparation pendant toute l'année. Il comporte une fosse et un petit atelier d'ajustage mécanique.

### LE PROCHAIN CRAMPON

Après avoir été désigné Musée spécialisé pour le chemin de fer canadien, et ayant reçu le support financier du Programme des musées spécialisés du Canada, le conseil d'administration de l'ACHF institua un groupe de travail afin de développer le concept d'un musée en expansion. Cette équipe, sous la présidence de Charles Dejean, président de l'ACHF, était constituée des membres suivants : le Dr David Johnson, coordinateur du groupe, président de MFC et vice-président de l'ACHF; C. Stephen Cheasley, administrateur de projet à l'ACHF; le Dr Robert Nicholls, archiviste/bibliothécaire du MFC, président honoraire et administrateur à l'ACHF; et A. Stephan Wallbridge, vice-président et trésorier de l'ACHF. De plus, Pierre Lachapelle, consultant pour Musées du gouvernement du Québec, participa à plusieurs réunions.

L'équipe de travail a reconnu dès le début que même si le développement du concept se faisait dans le cadre du Programme des musées spécialisés et de Musées nationaux du Canada, il était important de consulter les agences du gouvernement du Québec. Ainsi, tous les documents, notes et plans élaborés par le groupe furent mis à la disposition de la Direction des musées et centres d'exposition du ministère des Affaires culturelles. L'implication de Pierre Lachapelle fut à ce moment-là grandement appréciée.

L'équipe de travail retint les services de Henry Sears, de Urban Design Consultants and Hanscomb Roy Associates, pour le guider dans le processus de développement du concept et des plans pour l'expansion du MFC. Le travail touchait en priorité le site de



Over a six month period the Working Group and consultants met at least bi-weekly and produced the report “The Next Spike”.

The first task tackled by the Working Group and the consultants was to express the requirements for a railway museum site in more quantifiable terms, and to see if the private sector realtors could provide any additional sites. This resulted in a number of additional sites located within 45 miles of Montréal’s City Hall, being evaluated in detail as well as some of the previously identified sites, but none better met the criteria than the present site, even with its constraint of limited access by public transportation. It must be remembered that at the time Delson / Saint-Constant was still largely rural and public transport non-existent. In the 1970’s rail transport to Saint-Constant was reduced to one commuter train on workdays carrying passengers in the opposite direction to museum’s needs (inbound in the AM, outbound in the PM).

Based on the designation of the CRM as the specialized museum for railways in Canada, and the work of the Working Group, in April 1979 the Canadian Railway Museum received formal accreditation as a “Classe 1” museum from the Québec Ministère des Affaires culturelles. This accreditation made the Museum eligible for provincial operating funding in accordance with an agreement which identified specific conditions regarding public access and professional staff. The Canadian Railway Museum has benefited greatly from the operating and special grants from the Quebec Government every year from 1979 to the present.

The Working Group, after extensive research, several field trips and much discussion, produced a statement of goals and objectives for the museum. Based on these goals, a detailed statement of themes and sub-themes was developed, and an outline of programs and activities for the expanded museum was articulated. While these steps now form part of the development of any new or expanding institution, at the time the Working Group was at the forefront of the process, having to develop its own understanding of the terminology, the rationale for the process and the potential benefits and outcomes of such efforts. The definition of the goal of the Canadian Railway Museum developed by the Working Group was:

*The basic goal of the Canadian Railway Museum is to foster an awareness of the role of railways\* in Canada.*

\*Throughout the discussions, the use of the term “railways” is understood to include “tramways”.

To achieve this goal the Museum would undertake:

- To preserve and expand its collections of locomotives, rolling stock, streetcars, buildings structures, and other relevant railway artifacts.
- To undertake the relevant research and

Delson/Saint-Constant, mais le groupe se pencha aussi sur un programme d’unification des autres sites de l’ACHF. Tous se rencontrèrent au moins deux fois par semaine pendant six mois, au terme desquels ils produisirent le rapport intitulé The Next Spike (Le prochain crampon).

Leur première tâche fut d’établir les exigences pour un site de musée ferroviaire en termes quantitatifs et de voir si le secteur immobilier privé pourrait fournir des espaces additionnels. Ceci mena à l’étude détaillée de nombreux autres sites dans un rayon de 45 miles (72 kilomètres) de l’hôtel de ville de Montréal, tout comme dans l’étude précédente. Cependant, aucun site ne répondait mieux aux critères que le site de Delson, et ce, malgré la contrainte de l’accès limité par transport public. Il faut se rappeler qu’à cette époque, Delson et Saint-Constant étaient situés dans un secteur plutôt rural où le transport en commun était inexistant. Dans les années 1970, le transport ferroviaire était réduit à un seul train de banlieue pendant les jours ouvrables. De plus, ce train transportait les voyageurs dans la direction opposée (vers Montréal le matin et en direction de Delson/Saint-Constant en fin d’après-midi).

En avril 1979, le musée reçut l’accréditation de « musée de classe 1 » du ministère des Affaires culturelles du Québec, ce qui le rendait le musée admissible au plan de financement provincial en concordance avec les conditions concernant l’accès du public et le professionnalisme du personnel. Depuis 1979 et jusqu’à aujourd’hui, le Musée ferroviaire canadien a largement bénéficié de subventions d’exploitation et autres subventions spéciales de la part du gouvernement du Québec.

Après des recherches poussées, des observations sur le terrain et beaucoup de discussion, le groupe de travail conçut un plan d’objectifs pour le Musée. On développa en détail des thèmes et des sous-thèmes qui permirent d’élaborer des programmes et des activités. Toutes ces étapes font maintenant partie intégrante du développement de toute institution nouvelle ou en pleine croissance. Mais à l’époque, le groupe de travail était à l’avant-garde. Il devait créer la terminologie, rationaliser les étapes, prévoir les retombées, etc. La définition suivante fut retenue :

*« Le but principal de Musée ferroviaire canadien est de favoriser une meilleure compréhension du rôle du chemin de fer\* au Canada ».*

\*Après discussion, il fut convenu que le terme « chemin de fer » incluait les tramways.

Pour atteindre ce but, le musée verrait à :

- Préserver et étendre sa collection de locomotives, matériel roulant, tramways, édifices et autres artefacts en lien avec le chemin de fer.

- documentation, including the acquisition and categorization of selected archival materials, and to make available to the public the results of its research.
- To communicate to the public “the total experience” of railways through the presentation of its collections in both live and static displays and to provide the opportunity for the public to learn about railways in Canada.
  - To operate the museum in a manner that reflects the needs and aspirations of the general public, the railway enthusiasts, other components of the CRHA, other railway museums in Canada, the industry and government.
  - To present a character that is reflective of the nature of the railway industry.

Each objective was then described more fully as to how it would be achieved in the expanded museum.

The goals and objectives were then used to determine the facilities required. It is amazing to review the description of the facilities provided by the Working Group in *The Next Spike* and compare it to the present resources at Exporail. *The Next Spike* outlines a central building with visitor reception, cafeteria, bookshops, cloakroom and washrooms, educational facilities, including a 250 seat auditorium, and administrative and curatorial offices and facilities. This space was to open into major exhibit areas - the railway and tramway displays, that were to be also accessible from mezzanines. The exhibit areas was to contain the highlights of the railway and tramway equipment and thematic displays to convey their significance. The streetcar ride was to circulate throughout the southwest portion of the site, stopping at most of the buildings. There also was to be buildings necessary for the operation of the equipment including the turntable, storage facilities and limited access to vehicular traffic on the site. All of this has taken twenty years, but it has come to pass.

In order to turn *The Next Spike* into reality, and to serve as the basis for the development of a major fund raising campaign, the CRHA produced *The Next Spike: A Plan of Action*. Just as the fund raising campaign was to begin in 1982, the Société du Vieux-Port approached the Association with the first of what was to become multiple proposals to relocate the Museum.

*The Next Spike* served as the touchstone for all other development proposals to come forth over the next 10 years, and there were many. Some came from various governments and agencies, and had to be considered. Some came from developers. Some provided the possibility of much greater public accessibility and had to be considered. Some of the more interesting locations considered during this period included:

- Isle Ste Helene, one of the Expo 67 islands in the St. Lawrence River, was proposed by Montréal's Mayor

- Se charger de toute recherche et documentation pertinentes, y compris l'acquisition et le classement de matériel d'archives sélectionné, et mettre à la disposition du public le résultat de ces recherches.
- Communiquer au public « l'expérience entière » du chemin de fer par la présentation de sa collection d'une manière à la fois vivante et statique, et créer l'occasion pour le public d'acquérir des connaissances sur chemin de fer au Canada.
- Gérer le musée de sorte qu'il puisse refléter les besoins et les aspirations du public en général, des passionnés du ferroviaire, des membres de l'ACHF, des autres musées ferroviaires du Canada, des industries et des gouvernements.
- Présenter l'image de l'industrie ferroviaire.

Chacun des objectifs fut précisé afin d'élaborer des applications pour un musée en expansion.

Les objectifs furent ensuite étudiés en lien avec les installations requises. Il est intéressant de comparer les descriptions des installations proposées par le groupe de travail dans le document *The Next Spike* avec les ressources actuelles d'Exporail. Dans l'ébauche du plan de *The Next Spike*, on trouve un édifice central comportant un hall d'accueil pour les visiteurs, une cafétéria, une bibliothèque, un vestiaire et des toilettes, un centre éducatif comportant une auditorium 250 sièges et un centre administratif. On explique que le bâtiment devra abriter une aire d'exposition où seront installés des véhicules ferroviaires et des tramways, et accessible par des mezzanines. L'aire d'exposition devra mettre en évidence le matériel ferroviaire et les tramways les plus représentatifs et offrir des expositions thématiques illustrant leur pertinence. Le circuit de tramway devra desservir la section sud-ouest du site avec des arrêts à la plupart des bâtiments. On devra pourvoir l'installation d'équipements nécessaires à l'utilisation du matériel, dont la plaque tournante, à l'entreposage et prévoir un accès limité des véhicules routiers sur le site. Vingt ans plus tard, tous ces objectifs sont atteints!

Afin que *The Next Spike* serve de base tangible pour lancer des campagnes de souscription majeures, l'ACHF produisit le document *The Next Spike : A Plan of Action*. Au moment où on s'apprêtait à lancer la campagne de souscription de 1982, la Société du Vieux-Port approcha l'Association avec le début de ce qui deviendra une proposition multiple de relocalisation du musée.

*The Next Spike* devint la référence pour les nombreuses autres propositions de développement dans les dix années subséquentes : certaines en provenance des gouvernements et des agences, d'autres amenées par des investisseurs. Celles qui devaient permettre une plus grande accessibilité du public devaient être aussi considérées. Voici les propositions les plus intéressantes :



Jean Drapeau. The lack of rail access was no problem to him because a spur could be built from the Victoria Bridge to the island. Cost quickly eliminated this proposal.

- One of the piers in the Vieux Port de Montréal, was proposed by the Société du Vieux-Port. It would have been in the heart of the vieux port redevelopment, which was attracting over a million visitors a year. Unfortunately a 300 x 30 meter linear museum with little room for storage, operation or display of other artifacts, just couldn't meet the goals of the CRM.
- Place Viger, site of the former CPR Viger Station and hotel, was also proposed by the Société du Vieux-Port, though at the time it was still a working railway facility and not yet under the control of the Société.
- The Lachine Canal Site, straddling the canal at the turning basin at the foot of Peel Street in Montréal. Well over a year and significant money went into producing the "Strategic Plan for the Lachine Canal Site", a preliminary cost estimate, and a detailed economic impact study in 1988, which led nowhere when the then Minister of Canadian Heritage visited the site and proposed his own solution (see below).
- CPR's St. Luc Roundhouse, was proposed by the then Canadian Minister of Heritage, Marcel Masse. While this would have preserved the last roundhouse built in Canada, the roundhouse was still in use by the CPR and located beside a working rail yard.

Each proposal that minimally met the requirements had to be studied in order to address the identified concern of access by the public. Each proposal took a great deal of time and money, generally provided by the Specialized Museums Programme, or other federal government departments, to determine if it was better than the development proposed in *The Next Spike*, and *The Next Spike: A Plan of Action*.

During all this time the CRHA recognized and acknowledged that railway history was not limited to the pre-1960 period and further acquisitions were made to represent the modern era. To this end, we have continued to acquire new artifacts: diesels, freight and passenger rolling stock. Many of the more recent arrivals were built after the museum originally opened to the public.

Cases in point: CP 4563 (M-630) built in 1969; SLQ 3569 (M420W) built in 1977; and VIA LRC-3 6921, built in 1983. We recently acquired RPRX 2003 – the prototype "Green Goat" from Railpower Technologies, a type of motive power that wasn't even conceived much less in operation at the end of the steam era.

By 1992 the CRHA decided that it could not take more time to examine alternate sites / proposals for the Canadian Railway Museum, so the project known as *Exporail* was developed.

Yet another Working Group, this time under the chairmanship of Daniel Laurendeau, President of the

- L'île Sainte-Hélène, l'une des îles de l'Expo 67 situées dans le fleuve Saint-Laurent, fut proposée par le maire de Montréal, Jean Drapeau. Le manque d'accès ferroviaire n'était pas un problème selon lui, car, disait-il, un embranchement pouvait être construit à partir du pont Victoria. La proposition fut aussitôt éliminée en raison du coût.
- La Société du Vieux-Port de Montréal proposa l'utilisation d'un de ses quais. Il deviendrait ainsi le pôle d'attraction du nouveau projet de développement du Vieux-Port, qui devait attirer annuellement plus d'un million de visiteurs. Malheureusement, un espace linéaire de 30 mètres sur 300 mètres, avec peu de place pour l'entreposage, l'exploitation du matériel ferroviaire ainsi que l'exposition des artefacts, ne pouvait d'aucune manière satisfaire aux objectifs du MFC.
- La Société du Vieux-Port de Montréal proposa aussi la place Viger, site de l'ancienne gare Viger du CPR et de l'hôtel attenant. Cependant, cet emplacement demeurait une installation ferroviaire active et n'était pas encore sous le contrôle de la Société.
- On proposa un espace empiétant sur le bassin du canal Lachine au pied de la rue Peel à Montréal. Pendant plus d'un an, des sommes importantes furent investies pour produire le Plan stratégique pour le développement du site du canal Lachine, une étude préliminaire du coût et des impacts économiques qui ne mena nulle part puisque le ministre canadien du Patrimoine, ayant visité le site, proposa une autre solution, celle qui suit.
- Marcel Masse, ministre canadien du Patrimoine, proposa l'installation du musée dans la rotonde de la cour de triage Saint-Luc du CPR. C'était la dernière rotonde construite au Canada; elle était encore utilisée par le CPR et était localisée près d'une cour de triage ferroviaire encore active.

Chaque proposition satisfaisant aux conditions minimales devait être étudiée quant à son accessibilité pour le public. On investit beaucoup de temps et d'argent, provenant pour la plupart du Programme des musées spécialisés ou d'autres institutions gouvernementales, pour déterminer si les propositions étaient plus avantageuses que le projet présenté dans *The Next Spike* ou dans *The Next Spike: A Plan of Action*.

Pendant ce temps, l'ACHF prenait conscience que l'histoire ferroviaire ne se limitait pas à la période précédant les années 1960 et qu'il fallait prévoir des acquisitions pour représenter l'ère moderne. On acheta de nouveaux artefacts : des locomotives diesel et du matériel roulant tant pour le fret que pour les passagers. Plusieurs acquisitions furent faites après l'ouverture du musée. Par exemples, pour les locomotives : la CP No 4563 (M-630) construite en 1969, la SLQ No 3569 (M420W) construite en 1977 et la LRC-3 No. 6921 de Via

Management Committee of the Canadian Railway Museum, with Dr. David W. Johnson, Past-President of the CRHA; Alan Blackburn, Charles DeJean, François Gaudette, members of the CRHA Board; and Marie-Claude Reid, directrice of the Canadian Railway Museum, were mandated to develop a current approach to fulfilling the goal and objectives of the Canadian Railway Museum as previously articulated, at the Delson / St. Constant location.

Again, a comprehensive report, *Priorité Collections*, published in March of 1993, formed the basis of the development of the detailed architectural, exhibit design, and fund raising for the development of the Exporail facility. A key element in the design process was the inclusion of significant meeting areas and facilities that could be used by local communities when not required by the CRHA.

In 1997 the government of Québec agreed to fund \$3.4 million dollars of the proposed EXPORAIL project at the Canadian Railway Museum, on the condition that the Federal Government provided matching funds. On October 5, 2000 the Government of Canada announced that they would provide \$3.0 million dollars from regional economic development funds, and the EXPORAIL project was launched.

Not included in the initial Exporail fundraising plan was the estimated \$1.6 million that would allow for the rehabilitation of the original 2 display buildings and completion and execution of the interpretation plan for the site.

### **CONSTRUCTION OF EXPORAIL**

Once a final building design had been established, construction tenders were called and a private financial campaign was launched with an objective of \$ 3 million matching the Canada and Quebec funding. Thus the project became a true private – public partnership.

Campaign tools were prepared including a printed descriptive / solicitation booklet, a promotional DVD and other materials. Potential donor lists were drawn up and the campaign was launched. As was done in 1961, we solicited both cash and gifts in kind.

On October 6, 2000 a ceremony was held to launch the Exporail project. The great construction adventure was underway, the next four years would not be without their construction trials and tribulations. As construction progressed, it became evident that there would be some modest cost overruns. A parcel of land owned by the CRHA at Des Bouleaux Street, which was zoned residential, was sold to a private developer and the proceeds used to fund up the project. A strip of land was

Rail, construite en 1983. Nous avons reçu plus récemment la RPRX 2003, le prototype Green Goat de Railpower Technologies, un concept unimaginable à la fin de l'ère de la vapeur.

En 1992, l'ACHF décida de ne plus consacrer de temps à l'étude de propositions d'autres sites pour le Musée ferroviaire canadien et de concentrer dorénavant toutes ses énergies au développement du projet Exporail.

Un nouveau groupe de travail fut créé, cette fois sous la présidence de Daniel Laurendeau, président du comité d'aménagement du Musée ferroviaire canadien : le Dr David W. Johnson, ex-président de l'ACHF, Alan Blackburn, Charles DeJean, François Gaudette, membres du conseil de l'ACHF, et Marie-Claude Reid, directrice du Musée ferroviaire canadien. Leur mandat : développer une approche pour réaliser les objectifs du MFC élaborés en fonction du site Delson/Saint-Constant.

Un rapport publié en mars 1993, *Priorité Collections*, constitua la base pour la conception des détails architecturaux et du design de l'exposition, et pour les campagnes de financement en vue de la réalisation des installations d'Exporail. L'inclusion de locaux de réunion et d'installations pouvant être utilisés par les communautés locales, un élément clé dans le processus du design, ne fut pas demandée par l'ACHF.

En 1997, le gouvernement du Québec alloua un montant de 3,4 millions de dollars pour le projet Exporail du Musée ferroviaire canadien, à la condition que le gouvernement fédéral investisse un montant équivalent. Le 5 octobre 2000, le Gouvernement du Canada annonça qu'il accordait une somme de 3 millions de dollars provenant du Fonds de développement économique régional. Ainsi fut lancé le projet Exporail.

Un montant supplémentaire estimé à 1,6 million, non inclus dans le plan de financement d'Exporail, serait alloué à la rénovation des deux édifices d'exposition existants et au plan d'interprétation du site.

### **CONSTRUCTION D'EXPORAIL**

Une fois le design de l'édifice bien établi, on publia les soumissions et une campagne de financement fut lancée dans le secteur privé avec un objectif de 3 millions de dollars, l'équivalent du financement public du Canada et du Québec. Ce projet devint ainsi un partenariat entre le privé et le public.

On prépara des outils de promotion pour la campagne, dont une brochure de sollicitation, un document en format DVD et autres. Une liste de bienfaiteurs potentiels fut dressée et la campagne prit son élan. Comme en 1961, nous avons alors sollicité des dons en argent et en espèces.

Une cérémonie pour le lancement du projet Exporail eut lieu le 6 octobre 2000. Le début d'une aventure de quatre ans parsemée d'épreuves et de problèmes! Au fur et à mesure de la progression des travaux, il devint de plus en plus évident qu'il y aurait



retained to relocate the old CPR Candiac spur which was used by the Sunday train operation. Canada and Quebec also contributed an additional \$ 1.2 million each to see the project through to completion.

A great deal of planning and volunteer work went into preparing for the new building by our own forces. By and large most jobs were not glamorous. For example, James Scott and Karen Burroughs spent two years lubricating every steam locomotive on the site so that they could be moved, either into the new pavilion or at least repositioned to clear the way for exhibits that were being placed in the new hall.

All exhibits that 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 intended to be open to the public were vacuumed, windows cleaned and dusted inside.

The major component in the lead up to opening was the track laying required to roll in the exhibits. Volunteers had laid the twelve 220 feet long display tracks in the building over the 2003 winter months when outside work is near impossible in the harsh Canadian climate. Daniel Laurendeau had arranged for the donation of several loads of streetcar special track work and cobblestones from Panzini Construction who were demolishing the old MTC St. Henri car barn to make way for a Home Depot big box store. Gord Hill took it upon himself along with Charles DeJean, Dr. David Johnson and other members of the track crew to assemble the streetcar tracks and cobblestones to resemble a Montreal street in the streetcar era.

Both time and lack of funds did not allow completion of a 12 track yard and switches to reach the all display tracks in the pavilion. Early in 2003, it was decided to install only four switches and three lead tracks to the grand hall. The lead tracks would be shoo-flied three times to permit the switching of all 12 bays, a throwback to the earliest days at the museum when 1112 was switched into our first building! This arrangement did save time and money, but in doing so it created other headaches. Foremost was that 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 locations, washing, painting, and / or other preparation, switching the equipment into the proper order for display, and finally coordinating with the track laying, ballasting

quelques légers dépassements des coûts. Une parcelle de la propriété de l'ACHF de la rue Des Bouleaux, une zone résidentielle, fut vendue à un promoteur immobilier et ces fonds furent investis dans le projet. Cependant, une bande de terrain localisée le long de l'embranchement de Candiac de CPR fut retenue pour les ballades de train du dimanche. Les gouvernements du Canada et du Québec allouèrent un montant supplémentaire de 1,2 million de dollars chacun afin de permettre l'achèvement du projet.

Il fallut ensuite planifier le travail des bénévoles. Une grande partie de leurs tâches n'étaient pas des plus fascinantes! Par exemple, pendant deux ans, James Scott et Karen Burroughs lubrifièrent chacune des locomotives du site afin qu'elles puissent être déplacées vers le nouveau pavillon ou pour libérer la voie pour les autres qui seraient installées dans la grande galerie.

Toutes les pièces d'exposition destinées à l'intérieur furent nettoyées, et les locomotives à vapeur lavées avec un mélange d'eau et de dégraissant sous pression, puis cirées. Les véhicules en bois tels que les tramways, fourgons de queue et voitures de fonction furent lavés à la main. Les véhicules ouverts au public virent leurs intérieurs dépoussiérés et leurs fenêtres lavées de l'intérieur.

L'étape principale de pré-ouverture fut l'installation des rails afin de pouvoir exposer les véhicules à l'intérieur du bâtiment. Ce que firent les bénévoles pendant le dur hiver canadien de 2003, alors que de toute manière le travail à l'extérieur devenait impossible. Ils posèrent ainsi plus de 60 mètres de rail. Daniel Laurendeau fit les démarches nécessaires auprès de la firme Panzini Construction, responsable de la démolition de l'ancien garage de Saint-Henri de la CTM pour faire place à un Home Depot, afin d'obtenir le don de rails spécialement conçus pour les tramways ainsi que des pavés qui s'y trouvaient. Gord Hill prit l'initiative, avec Charles DeJean, David Johnson et d'autres membres de l'équipe d'installation des voies, d'installer ces rails et pavés de façon à reconstituer une rue de Montréal comme à l'époque des tramways.

Le manque de temps et l'insuffisance de fonds ne permirent pas de compléter l'installation dans la cour des 12 voies et des aiguillages permettant de joindre chacune des voies à l'intérieur du pavillon. Au début de 2003, on décida d'installer seulement quatre aiguilles et trois voies principales vers la grande galerie. Ces voies seraient dérivées trois fois pour obtenir ainsi 12 voies de garage, comme à l'époque des débuts du Musée lorsqu'on aiguilla la locomotive No 1112 à l'intérieur du premier bâtiment. Cette façon de faire permit d'économiser du temps et de l'argent, mais provoqua cependant certains maux de tête. D'abord, le matériel ne pouvait être déplacé comme on le souhaitait. Chaque mouvement devait se faire de manière minutieuse. Il fallait retirer les véhicules de leurs emplacements d'origine, les laver, les peindre et les préparer, les aiguiller dans l'ordre pour



*The impromptu gathering to welcome S&L No. 4 into the new Exporail pavilion on May 15, 2003. From left to right: unidentified, Dr. David Johnson, unidentified, Josee Vallerand, Alain Bosse, Jacques St. Gelais, Yves Gladu, Francine St. Jean, James Bouchard, Marie-Claude Reid, Peter Murphy, Nora Nicholls, Denis Maille, Dr. Robert Nicholls, Fred Angus, Sally Nicholls, C. Stephen Cheasley, Gordon Hill, Robert Nantel, Jean-Paul Viaud, Raymond Letourneau. Raymond Letourneau Studio photo.*

*Une rencontre impromptue pour accueillir la voiture no 4 du chemin de fer Sydney & Louisbourg dans le nouveau pavillon d'Exporail, le 15 mai 2003. De gauche à droite, personne non-identifiée, Dr David Johnson, personne non-identifiée, Josée Vallerand, Alain Bossé, Jacques St-Gelais, Yves Gladu, Francine St-Jean, James Bouchard, Marie-Claude Reid, Peter Murphy, Nora Nicholls, Denis Maille, Dr Robert Nicholls, Fred Angus, Sally Nicholls, C. Stephen Cheasley, Gordon Hill, Robert Nantel, Jean-Paul Viaud et Raymond Létourneau. (Studio Raymond Létourneau)*

and switching crews as to which track would be ready to receive what and when!

At 0900 on Thursday, May 15, 2003 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 12:20PM, Sydney & Louisburg combine Number 4 became the first piece of equipment to be positioned into the new facility. Dr. Robert V.V. Nicholls cut the ribbon and proudly posed beside the incoming car as his life-long dream was realized.

Meanwhile, indoors, all 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.

l'exposition, et finalement, épandre le ballast. L'équipe d'aiguillage devait connaître quelle voie serait prête pour recevoir quoi et quand!

À 9 heures, le mardi 15 mai 2003, on déclara que la voie 14 pouvait recevoir le premier véhicule. La dérivation était prête, le ballast intérieur appliqué et la poussière du ballast retirée... Allons-y! À 12 h 20, la voiture mixte Sydney & Louisburg No 4 fut le premier véhicule installé dans le nouvel aménagement... Le Dr Robert V.V. Nicholls coupa le ruban inaugural et fut photographié près de la voiture au moment où le rêve de sa vie se réalisait.

Parallèlement, toutes les surfaces intérieures du pavillon Exporail furent peintes, tant par les bénévoles que par le personnel du Musée (principalement après les heures de travail ou les fins de semaine et sur une base volontaire). Deux couches de peinture partout et une troisième couche sur les murs de couleur.

Le samedi matin 31 mai 2003, Exporail, la nouvelle entité du Musée ferroviaire canadien, était



On Saturday morning, May 31, 2003, Exporail, the new name for the Canadian Railway Museum opened to the public - over one year late, slightly over budget, and still not fully complete.

Due to mechanical problems with the contractors ballasting equipment, exhibits could not be placed on tracks 15 and 20 until 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 staffed. Station signs were hung from the reception hall ceiling, as it was still incomplete – a clever touch!

### **2004 – THE OFFICIAL OPENING OF EXPORAIL**

The official opening of Exporail, the new look of the Canadian Railway Museum took place on Friday, August 27th, 2004. This 9,000 square meter (96,800 square foot), climate controlled facility was funded by the Governments of Canada, Quebec, the City of Saint Constant, the railway industry and private donations. It comprises a great hall wherein some 47 pieces of historic railway and tram vehicles are on display, two exhibit rooms, library and archive rooms, a 330 person multifunctional hall, boutique, 'Le Tramway' coffee shop, offices and comfort facilities. More than a museum, Exporail is a window on the future of the railway industry in Canada.

Since the design of Exporail permits pieces of rolling stock to be moved on their own wheels, some of the rolling stock from the Exporail collection is lent from time to time to other railway museums across Canada for exhibition. In addition, traveling displays about Canadian railways are prepared and sent to other museums. As well, rolling stock from the Exporail collection is loaned to other institutions. The Revelstoke Railway Museum currently houses CPR steam locomotive 5468 while CNR Number 1112 is on loan to the Smith Falls Division.

For a detailed account on the construction of Exporail please refer to the July – August 2003 issue of Canadian Rail (No. 495), copies are still available from the CRHA.

### **THE ROLE OF GOVERNMENT – PAST, PRESENT & FUTURE**

Government aid was received for the first time in 1962 with Quebec contributing \$25,000 and the Dominion of Canada \$50,000. At that time no legislation was in place authorizing the Federal Government to support a museum of technology, so a clever subterfuge was used. The grant was given for the preservation of three 'historic sites' and funds provided to care for them. Thus CNR 4100, the first locomotive ordered by the then newly created Canadian National Railways, CPR 2850

ouvert au grand public avec un an de retard, un léger dépassement des coûts et... pas complètement terminé. En raison de problèmes mécaniques avec l'équipement de ballastage de l'entrepreneur, les véhicules prévus pour les voies 15 et 20 ne furent installés qu'une semaine plus tard. Autrement, tout allait pour le mieux : l'extérieur était nettoyé, l'intérieur lavé et dépoussiéré, la boutique installée et l'aire de réception... occupée par du personnel! Des enseignes de gare furent suspendues du plafond du hall de réception, le temps que ce plafond soit complété; une touche d'ingéniosité!

See pages 158-163 'Canadian Rail' 495, July-August 2003

### **2004- OUVERTURE OFFICIEL D'EXPORAIL**

L'ouverture officiel d'Exporail, le nouveau « look » du Musée ferroviaire canadien, eut lieu le vendredi 27 août 2004. Cet espace de 9000 mètres carrés, à atmosphère contrôlée, fut financé par le gouvernement du Canada et celui du Québec, par la Ville de Saint-Constant, par des entreprises ferroviaires et des dons privés. Exporail est constitué d'une grande galerie où sont installés 47 véhicules ferroviaires et tramways historiques, de deux salles d'exposition, d'une bibliothèque et d'une salle d'archives, d'une salle multifonctionnelle pouvant accueillir 330 personnes, d'une boutique, de la cafétéria Le Tramway, de bureaux et d'installations sanitaires. Plus qu'un musée, Exporail est une fenêtre sur le futur de l'industrie ferroviaire au Canada.

Comme la configuration d'Exporail permet au matériel roulant de se déplacer sur ses propres roues, une partie peut être prêtée de temps à autre à d'autres musées ferroviaires, partout au Canada, pour des expositions. De plus, des expositions itinérantes sur le chemin de fer canadien sont préparées et expédiées à d'autres musées. Le musée ferroviaire de Revelstoke accueille présentement la locomotive à vapeur CPR No 5468 tandis qu'une autre, la No 1112 du CNR, est en séjour à la Division de Smith Falls. Pour plus d'information sur la construction d'Exporail, veuillez vous référer à l'édition de juillet/août 2003 du Canadian Rail (no 495). Des copies sont encore disponibles à l'ACHF.

### **LE RÔLE DU GOUVERNEMENT- PASSÉ, PRÉSENT ET FUTUR**

L'aide des gouvernements débuta en 1962 avec une contribution du Québec de 25 000 \$ et une du Canada de 50 000 \$. Or, à cette époque, aucune législation n'autorisait le gouvernement fédéral à soutenir un musée à caractère technologique. On trouva donc un subterfuge. La subvention fut offerte pour la préservation de trois « sites historiques ». Ainsi, la première locomotive acquise par le chemin de fer du Canadien National, la No 4100, la locomotive Royal Hudson utilisée sur des lignes du CPR pour le Royal Tour of Canada en 1939 et la voiture de fonction du CPR, la

“the” Royal Hudson used on CPR lines during the highly successful Royal Tour of Canada in 1939, and CPR Business Car “Saskatchewan”, used by William Cornelius Van Horne during his management of the construction of the Canadian Pacific Railway, are likely the only rolling historic sites in Canada.

In 1965 the museum received an additional \$13,000 from Quebec and in 1968 an additional \$25,000 from Ottawa.

After several studies the Federal Government created the Specialized Museums in Canada Program in 1978 and designated the Canadian Railway Museum as the specialized museum for railways in Canada. The only other organization designated at the time was the Maritime Museum of the Atlantic.

A representative of the Québec provincial government had participated throughout the development period. In May 1979 Québec recognized the Canadian Railway Museum as a “Classe 1” museum eligible for operating grants. The ongoing support of Québec has permitted the Museum to engage professional staff. Presently, there are eight full-time staff, including an Executive-Director and Curator.

Over the past 45 years, Exporail has received capital grants for certain infrastructure projects and Museum Assistance Program project grants from the federal government, but no operating grants for the preservation, conservation and interpretation of this important Canadian collection. The existing federal policy is not to provide operating grants to non-government owned museums. As a result, Exporail's operating funds for the past 27 years have been largely from the Province of Quebec and self generated. Exporail covers a substantially higher amount of operating expenses from self-generated revenue than most other similar institutions.

In many ways for 45 years, Exporail has played the role of Canada's national railway museum, with operating support from the railway industry, the Quebec government, local municipalities, and private companies and individuals.

### TODAY

Exporail is situated on 50 acres of land containing three display buildings, with a total of 125,600 square feet of exhibition space (Buildings One and Five), a 25,000 square foot storage space (Building Six), an 1882 country station, a replica of a divisional point station, a restoration shop and a turntable. It is a facility that all Members should be proud of. Indeed – a recent report by LORD Cultural Resources Planning & Management Inc. deemed the collection to be a National Collection and rated as “World Class”.

Our wonderful pavilion has been named the Angus Pavilion in memory of the Angus family who have

Saskatchewan, utilisée par William Cornelius Van Horne pendant qu'il supervisa la construction du chemin de fer du Canadien Pacifique, sont les seuls sites historiques « roulants » au Canada!

En 1965, le Musée reçut un montant supplémentaire de 13 000 \$ de Québec et en 1968 un montant de 25 000 \$ d'Ottawa.

Après plusieurs études, le gouvernement fédéral créa le Programme des musées spécialisés du Canada en 1978 et désigna le Musée ferroviaire canadien comme musée spécialisé sur le chemin de fer au Canada. La seule autre organisation à l'époque à recevoir cette désignation fut le Musée maritime de l'Atlantique.

Le gouvernement provincial du Québec a apporté son aide tout au long de la période de développement. En mai 1979, Québec a reconnu le Musée ferroviaire canadien comme musée de « classe 1 », le rendant ainsi admissible aux subventions d'exploitation. Le support de Québec permit l'embauche de personnel professionnel. Présentement, huit postes à temps plein sont attribués, dont celui de directeur exécutif et celui de conservateur du Musée.

Depuis 45 ans, Exporail a reçu d'importantes subventions dans le cadre de projets d'infrastructure ou du Programme d'assistance au musée de la part du fédéral, mais aucune pour la préservation, la conservation ou l'interprétation de cette importante collection canadienne. La politique d'Ottawa est de ne pas pourvoir au fonds de roulement des musées qui ne lui appartiennent pas. C'est pourquoi, depuis les 27 dernières années, c'est surtout le Québec qui a contribué à des fonds de roulement, et Exporail en a assumé une part substantiellement plus élevée que la plupart des institutions similaires.

Ainsi, depuis près d'un demi-siècle, Exporail joue le rôle de musée ferroviaire national du Canada, avec des fonds de roulement supportés par l'industrie ferroviaire, le gouvernement du Québec, les municipalités locales, des entreprises privées et des individus.

### AUJOURD'HUI

Exporail est situé sur une propriété de 50 acres abritant trois bâtiments d'exposition, pour un total de 125 600 pieds carrés d'espace de montre (édifices un et cinq), un entrepôt de 25 000 pieds carrés (édifice 6), une gare rurale de 1882, une réplique de gare intermédiaire, un atelier de restauration et une plaque tournante. Tous les membres doivent être fiers de cette installation. En effet, un rapport récent de Lord Cultural Resources Planning & Management Inc. déclare qu'il s'agit là d'une collection nationale de « classe mondiale ».

Notre merveilleux pavillon a été nommé pavillon Angus en mémoire de la famille Angus, qui a longuement soutenu l'Association. Frederick F. Angus, auparavant





*The main pavilion at Exporail was christened the Angus Pavilion in 2008 in honour of the Angus Family long time benefactors of the CRHA and Exporail. Jean-Paul Viaud.*

*On a donné le nom de Pavillon Angus à l'édifice principal d'Exporail. La famille Angus a pendant de nombreuses années été bienfaitrice de l'ACHF et d'Exporail. (Photo Jean-Paul Viaud)*

*Barrington Station today, one of the attractions at Exporail, the semaphore signal in the background came from Waterloo, Quebec. Jean-Paul Viaud.*



*La gare de Barrington est aujourd'hui une des attractions principales à Exporail. Le signal ferroviaire (sémaphore) à l'arrière-plan provient de Waterloo QC. (Photo Jean-Paul Viaud)*



*Hays Station was funded by the grand daughters of Charles Melville Hays, President of the Grand Trunk Railway of Canada. Jean-Paul Viaud.*

*Les petites filles de Charles Melville Hays, un des présidents du chemin de fer Grand Trunk of Canada, ont souscrit les sommes nécessaires à la construction de la gare Hays. (Photo Jean-Paul Viaud)*



*Exporail continues its mandate to preserve significant pieces of rolling stock, here we see Canadian Pacific Railway No. 4563 an M-630 model diesel built by Montreal Locomotive Works in 1969 on the turntable. C. Stephen Cheasley.*

*Exporail continue son mandat en ce qui concerne la préservation de matériel ferroviaire représentant une valeur historique. On voit ici la locomotive diésel no 4563 du Canadien Pacifique sur la plaque-tournante du Musée. La machine, construite par la Montreal Locomotive en 1969, est de type M-630. (C. Stephen Cheasley)*

*A stunning photo of the 'John Molson' taken by Stephen Low in 2007.*

*Une photo spectaculaire de la "John Molson", réalisée par Stephen Low en 2007. (Stephen Low)*





long supported the Association. Frederick F Angus, former editor of “Canadian Rail”, and Donald and Mary Angus, his parents, were life long supporter of the Canadian Railroad Historical Association, its aims and projects. Fred was most generous to the CRHA in his final bequest to this institution and many others. It should be noted that Fred’s great grandfather, R.B. Angus, was one of the five members of the CPR Syndicate formed in 1881 to build the CPR.

Exporail is designed to appeal to Canadians of all ages. Besides the exhibit hall and artifacts, the public can enjoy rides on a one mile tramway line, a two mile railway line and an outdoor miniature railway. There also is an extensive HO-gauge model railway installation. The facility includes a library, an archive center, temporary exhibit spaces, a multi-purpose hall, and food and retail spaces. Currently showing in the new theatre is Stephen Low’s fantastic short film featuring Canadian Pacific Railway’s “Empress”, Hudson-type locomotive 2816. The film was shot mainly in October 2006 using an IMAX specialized camera system.

Fundamental to the success of Exporail has been the financing the multi-purpose hall by the city of Saint-Constant, giving its citizens preferential access for its use and in turn a direct connection to the museum.

Always willing to try something different and /or creative, Autumn 2007 saw Exporail successfully stage the Rocket Richard Exhibit. The tie in with railroading – the “original 6” National Hockey League teams traveled by rail between games until the league expended to 12 widely scattered teams. The CNR fall, winter and summer timetables included a footnote that on certain dates the departures of some overnight trains would be delayed an hour. What was not stated was this was done to accommodate the NHL schedule. Hockey and railways are two subjects near and dear to Canadians. The huge draw of “The Rocket” brought many visitors to our fine facilities who might not otherwise have visited.

The Archives/Library have benefited from the EXPORAIL project. Priceless documents, images and small objects are now stored in a properly climate controlled environment in line with government standards. There is now a proper consultation space for researchers and members are invited to make appointments with the Archivist before visiting the facility.

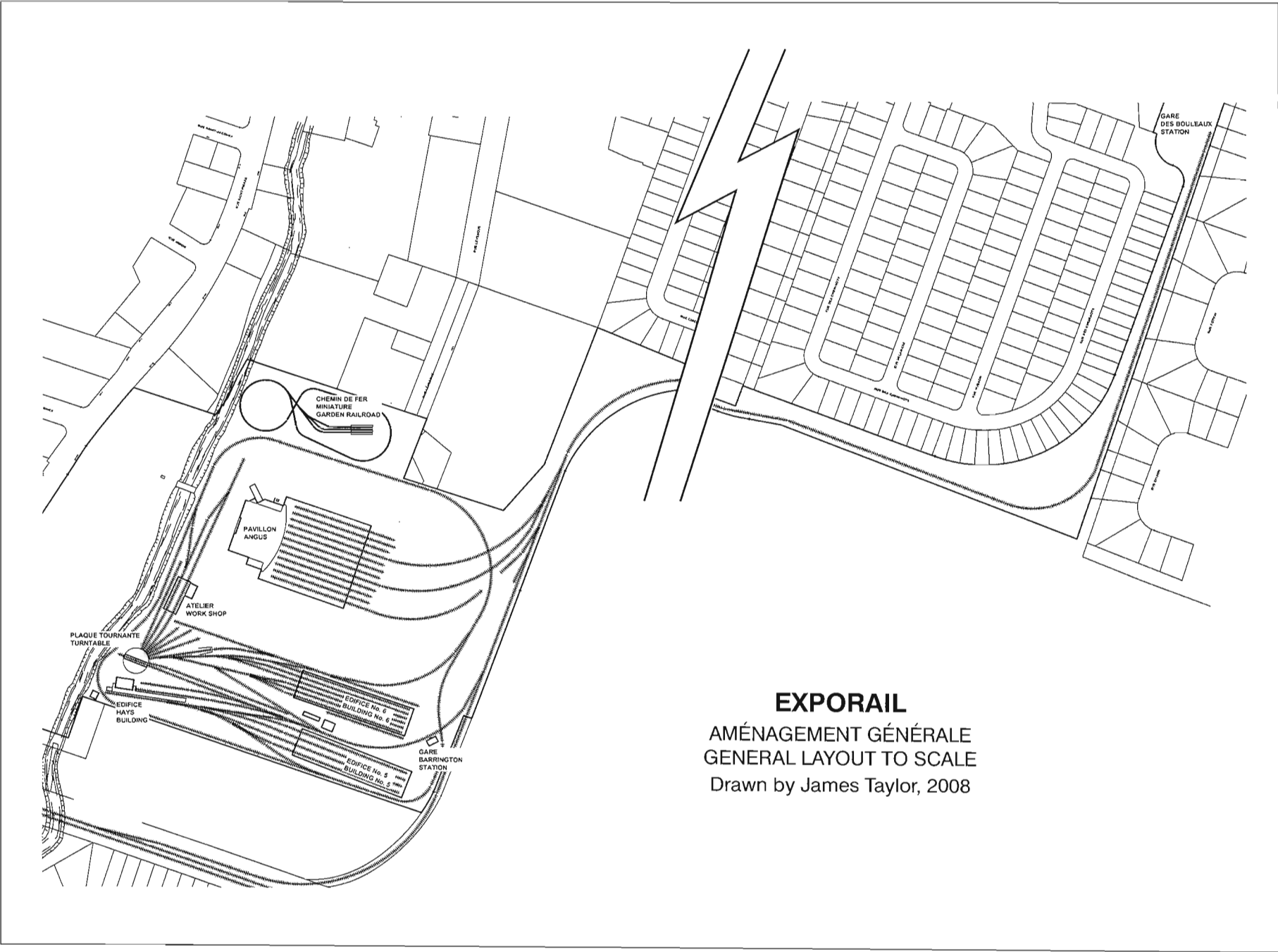
éditeur du Canadian Rail, Donald et Mary Angus, ses parents, furent pendant toute leur vie de vifs partisans de l’ACHF, de ses aspirations et de ses projets. Le regretté Fred fut très généreux, dans le contenu de ses dernières volontés, pour cette institution ainsi que plusieurs autres. Il faut noter que son arrière-grand-père, R.B. Angus, fut l’un des cinq membres du syndicat formé en 1881 pour créer le CPR.

Exporail est à la portée des Canadiens de tous âges. Près de la salle d’exposition et des artefacts, le public peut profiter de ballades de 1,6 kilomètre en tramway ou de 3,2 kilomètres sur une voie ferroviaire ou sur un chemin de fer miniature extérieur. Il y a aussi un vaste réseau de chemin de fer réduit, à l’échelle HO. Les installations comprennent une bibliothèque, un centre d’archives, des locaux d’expositions temporaires, une salle à usages multiples, des locaux pour se restaurer ou pour la vente au détail. Présentement, dans la salle de cinéma, on projette un fantastique court métrage de Stephen Low mettant en vedette l’Empress du Canadien Pacifique tiré par la locomotive de type Hudson No 2816. Ce film fut réalisé principalement en 2006 avec un système de caméras de format Imax.

Le financement de la salle multifonctionnelle par la Ville de Saint-Constant a été une contribution fondamentale pour Exporail, en permettant un usage privilégié pour les citoyens de cette municipalité et, en retour, un lien direct avec le Musée.

Désireuse d’explorer un nouvel aspect créatif, Exporail, à l’automne 2007, fut l’hôte de l’exposition itinérante portant sur le Rocket Maurice Richard. Le lien avec le chemin de fer? Le transport par rail de l’équipe entre les joutes de la ligue originale de hockey, composée de six équipes, jusqu’à son expansion à 12 équipes, largement dispersées. Les horaires des trains pour l’automne, l’hiver et l’été du CNR incluait une note indiquant qu’à certaines dates, les départs de certains trains de nuit seraient retardés d’une heure. Ce qui n’était pas mentionné, c’est que le CNR voulait « s’accommoder » avec l’horaire de la LNH. Le hockey et le chemin de fer sont deux sujets chers aux Canadiens. La grande attraction du « Rocket » amena beaucoup de visiteurs qui, autrement, ne nous auraient peut-être pas connus.

La bibliothèque et les archives ont bénéficié du projet Exporail. Des documents précieux, des images et de petits objets sont maintenant gardés dans un environnement à atmosphère contrôlée selon des standards gouvernementaux. Il existe maintenant un espace de consultation approprié pour les chercheurs. Les membres sont cependant invités à prendre rendez-vous avec l’archiviste avant de visiter cet endroit.



**EXPORAIL**  
AMÉNAGEMENT GÉNÉRALE  
GENERAL LAYOUT TO SCALE  
Drawn by James Taylor, 2008



## THE CANADIAN RAILROAD HISTORICAL ASSOCIATION FOUNDATION

On July 16, 2007, the Canadian Railroad Historical Association Foundation was incorporated. The establishment of a foundation is part of our strategic plan. The incorporators were Stephen Cheasley, Peter Murphy and Fred Angus. The main objects of the foundation are summarized as follows;

- 1) To support the conservation of, preservation of, interpretation of, display of, and dissemination of information on, as well as to advance the education about Canada's Railway Heritage,
- 2) To support the ongoing development of a library and archives and research into Canada's Railway Heritage,
- 3) To support the preparation and publishing of Canadian Rail and the publishing of books about Canada's railways, and
- 4) To support other institutions involved in conserving, preserving, interpreting and displaying Canada's Railway Heritage.

A request for a charitable receipt number for the foundation is underway. A Board of Directors for the foundation will be announced at a later date. The foundation will be a very valuable institution to protect Canada's Railway Heritage.

### THE FUTURE

As has been the case since 1932, the CRHA remains dedicated to the preservation of Canada's railway heritage. The forward thinking of a small group of individuals back in the 1930's has led to wonderful organization that last year celebrated its 75th anniversary.

Canada, more than most countries, was dependent on the development of the railways for its very existence, and that is why it is so important that this part of Canada's heritage be properly preserved for future generations. Railway history is a major part of the story of Canada, and it must be cherished, nurtured and retold to all Canadians.

What will the future bring? Just as in the 1950's when no one really knew the size that the collection would grow to, today we can only imagine what new exhibits a visitor in the year 2032 will see at Exporail. Canadian railways are always improving and changing, with the result that preserving our railway heritage presents the ongoing challenge of rescuing items of historical importance before they are lost to the scrap yard or to other countries. Certainly in keeping with our tradition, there will be rolling stock that today is busy making revenue for its railway owners that will be worthy of preservation.

It is also important that Exporail interpret the present dynamic growth to the public who are largely unaware of the dynamic growth of the industry which

## LA FONDATION DE L'ASSOCIATION CANADIENNE D'HISTOIRE FERROVIAIRE

Le 16 juillet 2007, la Fondation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire fut incorporée. La création d'une fondation fait partie de notre plan stratégique. Les fondateurs furent C. Stephen Cheasley, Peter Murphy et le regretté Fred Angus. Les objectifs principaux de la fondation sont résumés ainsi :

- 1) Soutenir la conservation, la préservation, l'interprétation, l'exposition et la dispersion de l'information et tout autant, l'avancement de l'éducation à propos du patrimoine ferroviaire canadien.
- 2) Mettre de l'avant le développement de la bibliothèque et des archives ainsi que la recherche sur le patrimoine canadien.
- 3) Soutenir la préparation et la publication du Canadian Rail et la publication d'ouvrages traitant du chemin de fer canadien.
- 4) Appuyer d'autres institutions qui se consacrent à la conservation, à la préservation, à l'interprétation et à l'exposition du patrimoine ferroviaire canadien.

Une demande pour un numéro de reçu de charité pour la fondation est en cours. La constitution du conseil d'administration de la fondation sera annoncée à une date ultérieure. Cette fondation sera une institution précieuse pour la protection du patrimoine ferroviaire canadien.

### LE FUTUR

Depuis 1932, l'ACHF se voue à la préservation du patrimoine ferroviaire canadien. La vision d'avenir d'un petit groupe d'individus dans les années 1930 a mené à un merveilleux organisme qui a fêté l'an dernier son 75e anniversaire.

Le Canada, plus que la plupart des autres pays, était dépendant du chemin de fer pour sa survie et c'est pourquoi il si important d'en préserver convenablement le patrimoine pour les générations futures. L'histoire ferroviaire est une partie importante de l'histoire du Canada et doit être chérie, entretenue et racontée à tous les Canadiens.

Que sera l'avenir? Tout comme dans les années 1950, alors que personne ne pouvait s'imaginer jusqu'à quel point grandirait la collection, nous ne pouvons qu'imaginer aujourd'hui ce que verront les visiteurs en l'an 2032 à Exporail... Le chemin de fer canadien change et s'améliore constamment, et la préservation de notre patrimoine nous demande d'acquérir des objets d'importance historique avant qu'ils ne se retrouvent dans des cours de ferraille ou dans d'autres pays. Il y a actuellement du matériel roulant en service qui procure un rendement aux entreprises ferroviaires, mais qui, plus tard, en fonction de notre tradition, sera précieusement préservé.



*Interior view of the shop building taken in August, 2008. MTC observation car No. 3 is undergoing restoration including the replacement of 8 wheels, the TTC tower truck donated by way of the Halton County Radial Railway Museum in Milton, Ontario is parked at left. Jean-Paul Viaud.*

*Vue intérieure de l'atelier, prise en août 2008. On peut y voir le tramway-observatoire No 3 de la CTM, sur lequel on effectue des travaux de restauration... dont le remplacement de ses huit roues! À gauche, on aperçoit un ancien camion à plate-forme élévatrice de la TTC, obtenu grâce à la coopération du Halton County Radial Railway Museum, de Milton (Ontario).*

*The miniature railway, affectionately known as the 'garden train' is a major attraction, here Gilles Bouthillier pilots another load of happy riders around the circuit. Pierre Bell.*

*Le chemin de fer miniature, affectueusement nommé "train de jardin", est une attraction populaire. De joyeux visiteurs font un tour du circuit avec Gilles Bouthillier aux commandes. Pierre Bell*





handles more freight and commuters today than ever before. Will CN Rail and Canadian Pacific Railway continue to operate as we know them today, or as some believe, will there be mega mergers that reduce the North American network to two or three “Class 1” carriers? What of Class 1 expansion? Are the railways undergoing a renaissance...another golden era? Where will freight and passenger traffic levels be in five, ten... years? It’s all very exciting ...and the Canadian Railroad Historical Association and Exporail will be there to record the developments for posterity.

For the past 75 years the CRHA has remained true to its mission of preserving and disseminating to the public the history of Canada’s railway heritage through its publications (including Canadian Rail) and Exporail. We wish to thank all our donors, supporters, various levels of federal, provincial and municipal governments, our members and volunteers who have helped make the dream of Exporail become a reality.

### ACKNOWLEDGEMENTS

We would like to thank Douglas Brown, C Stephen Cheasley, Dr David Johnson and A. Stephen Walbridge for their kind assistance in providing a wealth of information that allowed us to write this concise history of the CRHA. Also Josee Vallerand, Archivist, Jean-Paul Viaud Curator, Ronald Ritchie, Daniel Laurendeau, Stan Smail and Douglas Smith for their contribution in various ways to this three part CRHA history.

### POST SCRIPT

We would invite anyone willing to share their own stories regarding the CRHA and/or the Canadian Railway Museum/Exporail to please email Stephen Wray at [cpr2850@yahoo.com](mailto:cpr2850@yahoo.com) or to write Stephen Wray, 303 Acadia Drive, Beaconsfield, QC, H9W 2K1

Il est important également qu’Exporail soit à l’affût du dynamisme croissant d’une industrie qui transporte un volume de marchandises de plus en plus important et de plus en plus de banlieusards. Est-ce que CN Rail et le Chemin de fer du Canadien Pacifique continueront leur exploitation comme on la connaît aujourd’hui ou, comme certains le pensent, convergeront-ils pour réduire le réseau nord-américain à deux ou trois transporteurs de classe 1? Que dire de l’expansion de la classe 1? Est-ce que les chemins de fer vivent une renaissance... un nouvel âge d’or? Où en sera le trafic du fret et des passagers dans cinq, dix ans? Tout ça est captivant... et l’Association canadienne d’histoire ferroviaire et Exporail seront là pour observer tous les développements.

Depuis 75 ans, l’ACHF a maintenu sa mission de préserver et de transmettre au public l’histoire du patrimoine ferroviaire canadien par l’entremise de ses publications (dont Canadian Rail) et Exporail. Nous souhaitons remercier tous nos bienfaiteurs et les gouvernements fédéral, provincial et municipal, nos membres et nos bénévoles, qui tous ont apporté leur contribution afin que le rêve d’Exporail devienne réalité.

### REMERCIEMENTS

Nous remercions Douglas Brown, C. Stephen Cheasley, le Dr David Johnson et A. Stephen Walbridge de nous avoir fourni une importante quantité d’informations qui nous ont permis de rédiger cet aperçu de l’histoire de l’ACHF. Aussi Josée Vallerand, archiviste, Jean-Paul Viaud, conservateur, Ronald Ritchie, Daniel Laurendeau, Stan Smail et Douglas Smith pour leur contribution respective à cette troisième partie de l’histoire de l’ACHF.

### POST-SCRIPTUM

Nous invitons toute personne qui désire partager sa propre histoire en lien avec l’ACHF, le Musée canadien d’histoire ferroviaire ou Exporail, à envoyer un courriel à Stephen Wray à : [cpr2850@yahoo.com](mailto:cpr2850@yahoo.com) ou à lui écrire au : 303 Acadia Drive, Beaconsfield, QC, H9W 2K1.

---

*BACK COVER TOP: CPR Trainmaster 8905 rounds the horse shoe curve at McGillivray, B.C. with Freight Number 984 in September 1972. A rare sighting on the main line by this time, 8905 was likely working east to Ogden Shops in Calgary for classified repairs. Number 8905 is the only Fairbanks - Morse Trainmaster in existence and is a prime exhibit in the Angus Pavilion at Exporail. Stan J. Smail*

*PAGE COUVERTURE ARRIÈRE, HAUT: En septembre 1972, la locomotive diesel Trainmaster no 8905 du CP dans la courbe en fer à cheval à McGillivray, CB remorquant le train de marchandises no 984. La présence d’une locomotive du genre sur la voie principale à cette date était plutôt inusitée; il est fort probable qu’elle se dirigeait vers les ateliers Ogden de Calgary pour des réparations. La 8905 est la seule locomotive Fairbank-Morse (de type Trainmaster) à avoir été préservée; elle compte parmi les pièces trss importantes de la collection dans le Pavillon Angus d’Exporail. (Stan Smail)*

*BACK COVER BOTTOM: CRHA excursions were not always on sunny days! Running in a snowstorm, Montreal Transportation Commission’s two man car Number 2222 delighted excursionists on February 23, 1958. This car now forms part of the MTC historical collection at Exporail. CRHA Archives, Fond Angus # 1323*

*PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le soleil n’était pas toujours au rendez-vous lors d’excursions de l’ACHF! Nous sommes le 23 février 1958, en pleine tempête de neige alors que le tramway à deux membres d’équipage no 2222 de la CTM fait la joie d’un groupe d’excursionnistes! Ce tram fait partie de la collection historique à Exporail. (Archives de l’ACHF, Fonds Angus No 1323)*



# 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  
Poste  
Publications

Postage paid  
Publications  
Mail

40032805

