



Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 535 • MARCH - APRIL • 2010

Brockville, Ontario terminal between 1954 and 1960

Le terminus de Brockville, Ontario de 1954 à 1960



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. 4006621

PUBLISHED BI-MONTHLY

BY THE CANADIAN RAILROAD HISTORICAL ASSOCIATION

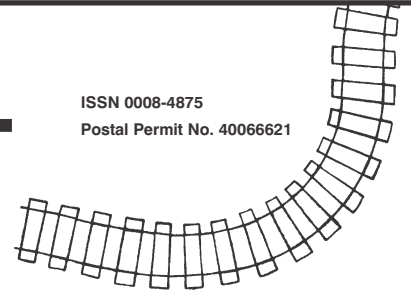


TABLE OF CONTENTS

Brockville, Ontario Terminal Between 1956 and 1960, by Don McQueen	47
Stan's Photo Gallery, by Stan Smaill	61
Business Car, by John Godfrey and David Gawley	84

FRONT COVER: Only 47 2-6-0's were built new for Canadian Pacific, this was never a popular wheel arrangement on the system. Most J class Moguls were scrapped early, but 3011 lasted until the early 1950's in Brockville tunnel service because of its small size. The 3011 was percolating away in 1951 on the CPR side of the Brockville terminal. The CNR water tank is in the background. Omer Lavallee A37441, Ronald Ritchie collection.

BELOW: In this undated view the Canadian Pacific track layout to Brockville Union Station, interchange and freight sheds are clearly visible. The cut of box cars in the foreground are sitting on the lead to the loop line. If you look closely, you can see the semaphore indicating a clear signal, thus no trains are in the loop. Bruce Chapman collection.

PAGE COUVERTURE : *Le Canadien Pacifique ne construisit que 47 locomotives 2-6-0; ce ne fut pas une configuration de roues populaire sur ce réseau. La majorité de ces Moguls de classe J furent démantelées assez tôt, sauf la no 3011 qui survécut jusqu'au début des années 1950 et qui, vu sa petite taille, faisait la navette dans le tunnel de Brockville. On remarque le château d'eau du CNR en arrière-plan. Omer Lavallée, A.37441, collection Ronald Ritchie.*

Ci-DESSOUS : *Vue non datée de la voie de croisement du Canadien Pacifique. Le réseau de voies vers la gare Union et les entrepôts de marchandises sont clairement visibles. Le groupe de wagons couverts au premier plan est prêt à franchir la boucle. En observant attentivement, vous pourrez voir le sémaphore indiquant que la voie de la boucle est libre. Collection Bruce Chapman.*

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 2011:

In Canada: \$50.00 (including all taxes)

United States: \$50.00 in U.S. funds.

Other Countries: \$85.00 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

FRENCH TRANSLATION: Denis Latour,
Michel Lortie and Denis Vallières

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING: Impression Paragraph

DISTRIBUTION: Joncas Postexperts Inc.

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



Brockville Terminal Between 1954 and 1960.

by Don McQueen

This photo essay by noted Canadian Rail historian Don McQueen first appeared in *Kingston Rail*, the CRHA's Kingston Division publication. Don's insights and reminisces of growing up in an eastern Ontario railroad town during the change-over years from steam to diesel, will surely be appreciated by our members. We have enhanced the original version, included a Brockville track plan drawn by James Taylor and included some extra photos taken by Ernest L. Modler (Ronald Ritchie Collection), and noted photographer Jim Shaughnessy. We hope this photo essay brings back happy memories of being trackside in the late 1950's.

Le terminus de Brockville de 1954 à 1960

Par Don McQueen
Traduit en français par Denis Vallières

Cet essai photographique du réputé historien Don McQueen a d'abord paru dans la publication *Kingston Rail* de la Division Kingston de l'ACHF. Les membres apprécieront sans doute cette illustration de souvenirs d'une ville ferroviaire de l'est de l'Ontario à l'époque où on passait de la vapeur au diesel. Nous avons rehaussé la version originale d'abord par l'ajout d'un plan, tracé par James Taylor, et par des photos d'Ernest L. Modler de la collection Ronald Ritchie ainsi que de clichés du réputé photographe Jim Shaughnessy. Nous espérons que cet ouvrage puisse vous rappeler de bons souvenirs ferroviaires de la fin des années 1950.

Early Grand Trunk Station

Ancienne gare du Grand Tronc



This Canada Museum of Science and Technology (CN Collection) photo of Brockville station was taken circa 1872 and is believed to be the second Grand Trunk station built in Brockville. This station is still in place, having undergone only minor renovations through the years. Note the broad gauge track and stub switch, the line was standard gauged by 1873. CMST 000625

Cette photo de la gare de Brockville, tirée de la collection Canadien National (CN) du Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC), a été prise vers 1872. Il s'agirait de la gare d'origine du Grand Tronc construite dans les années 1850. Elle existait toujours, n'ayant subi à travers les ans que de légères rénovations. À noter l'écartement de gabarit « broad » et l'aiguillage de type « tronqué »; la ligne fut convertie à l'écartement standard en 1873. MSTC 000625.

Introduction

Brockville in the 1950s was as much a railway as it was an industrial river town. During this decade, the community of about 11,000 was the terminus for three railways which were predecessor roads of the CPR and CNR systems.

The first to serve the town was the Grand Trunk Railway of Canada (GTR). Regular rail service began in 1855 when the Montreal-Brockville segment of the Montreal-Toronto main line opened. The GTR designated Brockville as its first division point west of Montreal and constructed a yard and locomotive servicing facilities near William Street. The next year, GTR started running trains west of Brockville to Toronto. By 1907, the 125.65 mile line between St. Henri in Montreal to Brockville's 'Union' station at Perth Street was in the 5th District of the Eastern Division. Between the station and Belleville to the west stretched the 95-mile 6th District (MP 125.65 to 220.70).

The second was the Brockville & Ottawa Railway (B&ORR) that started service from Brockville to Smiths Falls and Perth in 1859. It became part of the CPR in 1881.

Introduction

Brockville était, dans les années 1950, une ville riveraine tant ferroviaire qu'industrielle. Cette communauté de 11 000 âmes était alors le terminus de trois chemins de fer qui précédèrent le Chemin du Canadien Pacifique (CPR) et le Canadien National (CNR).

Le premier chemin de fer à desservir la ville fut le Grand Tronc (GTR). Le service régulier débuta en 1855 lorsque le tronçon Montréal-Brockville de la ligne Montréal-Toronto fut ouvert. Le GTR désigna Brockville comme première division à l'ouest de Montréal; il y construisit une cour de triage et un centre d'entretien de locomotives près de la rue William. Ce n'est que deux ans plus tard que le GTR fit rouler des trains entre Brockville et Toronto. En 1907, la ligne de 125.65 milles (202,2 km), reliant le quartier Saint-Henri de Montréal à la gare Union de la rue Perth à Brockville, fit partie du district no 5 de la Division de l'Est. Vers l'ouest, le district no 6 reliait la gare de Brockville à Belleville par une ligne de 95 milles (152,9 km), identifiée par les bornes de 125.65 à 220.70.

Le second chemin de fer fut le Brockville & Ottawa Railway (B&ORR), qui relia d'abord Brockville à Smith Falls et Perth en 1859. Il fut intégré au CPR en 1881.

CPR letter from 1883

The Brockville tunnel was opened in 1860 and by 1883 its diminutive size was already causing restrictions as evidenced by this letter from Mr. Brown, Mechanical Superintendent to W. C. Van Horne, General Manager which reads in part:

I beg to call your attention to the Brockville tunnel – which I am given to understand will only admit of rolling stock 14 ft and under passing through.

A 'Pile Driver' for the Western Division which was built at Hochelaga under 'standard' height for doors namely 16 ft. has been waiting here for a day or two because it is 6" higher than 'Standard' for Brockville Tunnel.

It would perhaps be well for engineers to look into this matter as the expenses and delays that will be incurred altering Rolling Stock to pass through this tunnel must be considerable.

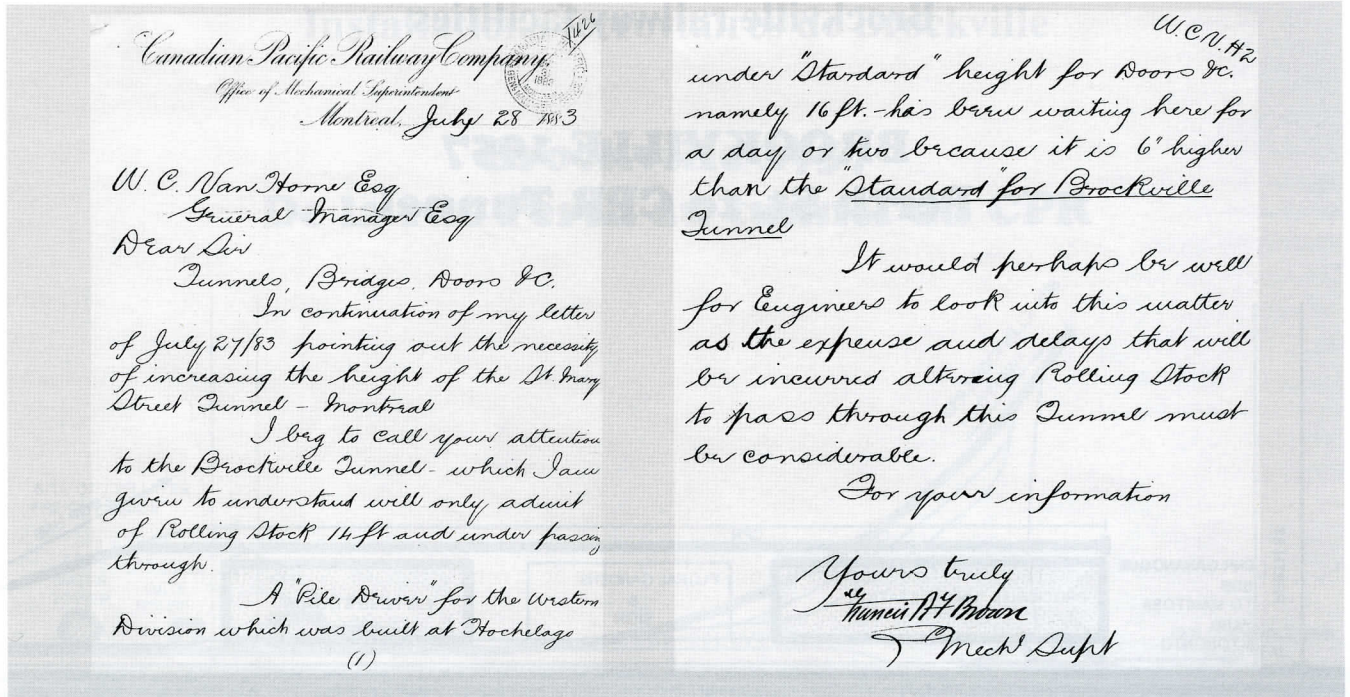
Lettre du CPR de 1883

Le tunnel de Brockville a été ouvert en 1860. Plus tard, en 1883, M. Brown, surintendant de la mécanique, fit parvenir une lettre au directeur général W.C. Van Horne, dans laquelle il lui expliquait que les faibles dimensions du tunnel entraînaient de sérieuses restrictions :

J'aimerais que vous portiez attention au fait que le tunnel de Brockville ne peut permettre le passage de véhicules de moins de 37 pieds (11,3 m).

Un « appareil à enfoncer des pieux » de hauteur standard de 16 pieds (4,9 m), construit à Hochelaga et destiné à la division Ouest, attend ici depuis un jour ou deux, car il est de 6 pouces (15 cm) plus haut que le gabarit du tunnel de Brockville.

Il serait peut-être bien pour les ingénieurs de voir à cette affaire, considérant le fait que d'adapter le matériel roulant afin qu'il puisse emprunter le tunnel comporterait des délais et des coûts considérables.



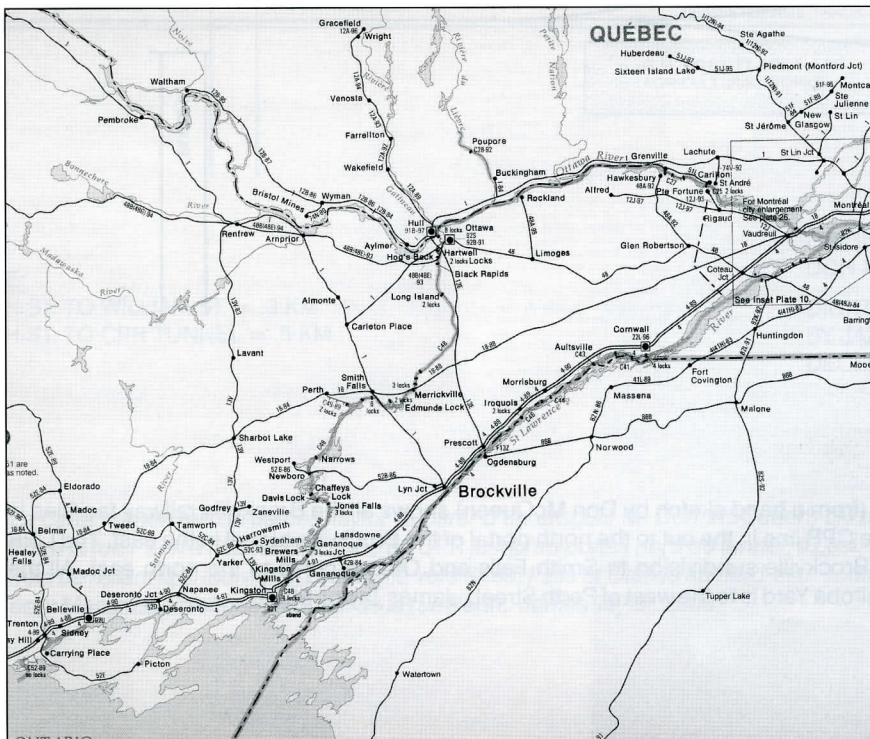
Copy, Omer Lavallée collection

The last railway to arrive was the Brockville, Westport and Sault Ste Marie (BW&SSM), known locally as the 'B&W'. The 45 mile line from Brockville to Westport opened in 1888. Acquired by the Canadian Northern (CaNoR) in 1910, it became the CNR Westport subdivision in 1919.

Brockville, first Grand Trunk divisional point west of Montreal

Le chemin de fer Brockville, Westport and Sault Ste Marie (BW&SSM), connu localement comme « B&W », fut le dernier arrivé. Cette ligne de 45 milles (72,4 km) entre Brockville et Westport ouvrit en 1888. Acquisée par le chemin de fer Canadian Northern (CNoR) en 1910, elle est devenue la subdivision Westport du CNR en 1919.

Brockville, première division du GTR à l'ouest de Montréal

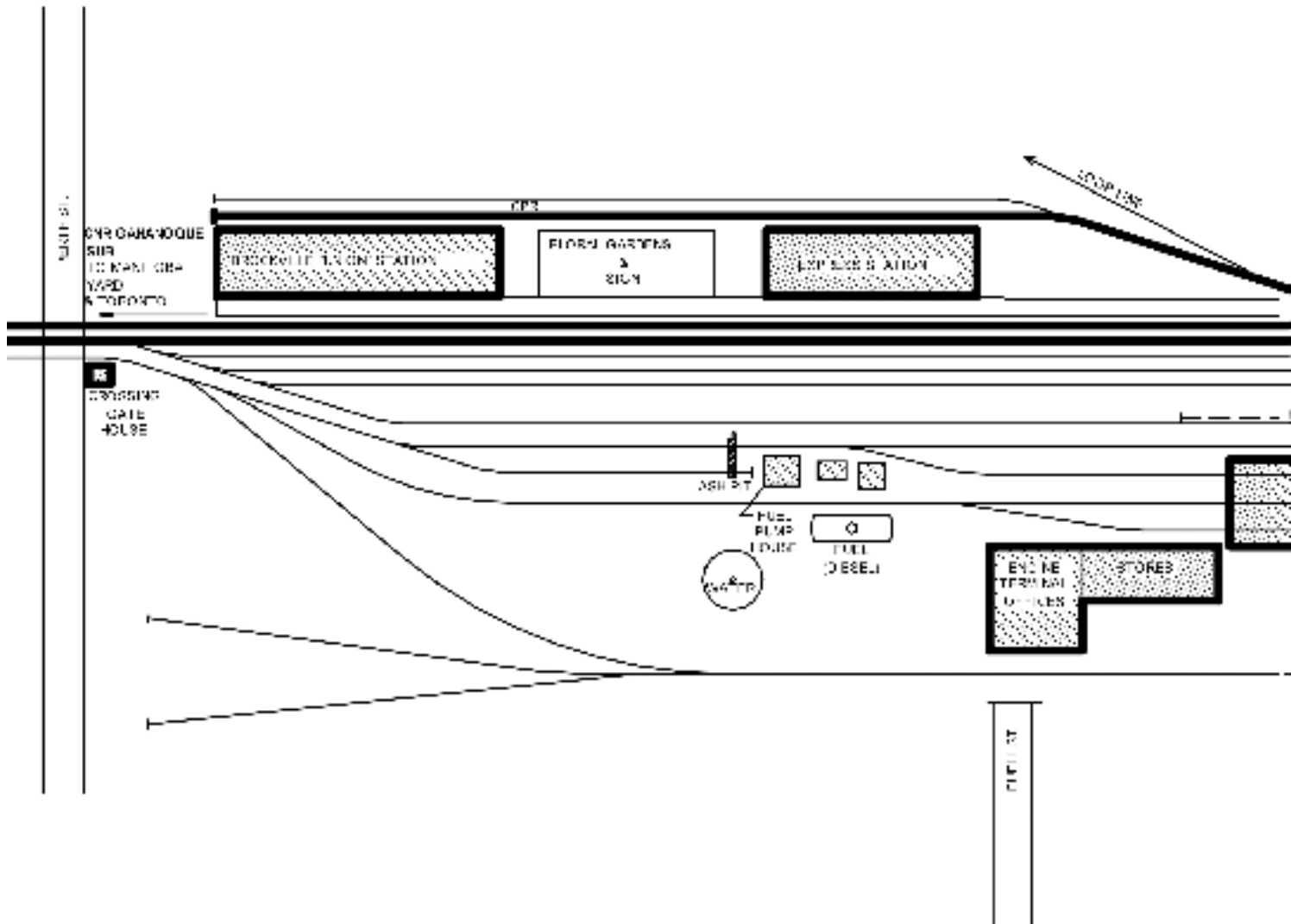


For a town of some 11,000 people (in the 1950's), Brockville was a beehive of railroad activity from its earliest days. This map clearly indicates the CNR main line, as well as the CNR branch to Westport and the CPR line to Smith Falls and Ottawa. Not indicated is the CPR Brockville Tunnel (the first railroad tunnel in Canada) which gave CPR access to the Brockville dock. Detail from Lines of Country by Christopher Andraee, published by Boston Mills Press, now out of print.

Brockville fourmillait d'activités ferroviaires depuis ses débuts. Cette carte illustre clairement la ligne principale du CNR et de son embranchement vers Westport ainsi que la ligne du CPR vers Smith Falls et Ottawa. Cependant, le tunnel du CPR de Brockville (le premier tunnel ferroviaire au Canada), qui donnait accès au quai de la ville, n'apparaît pas sur cette carte. Détail de Lines of Country par Christopher Andraee, publié par Boston Mills Press, édition maintenant épuisée.

Brockville railway facilities

BROCKVILLE 1957 **Perth St. to CPR Tunnel**



This digitalized cad drawing by James Taylor (from a hand sketch by Don McQueen) shows all the Brockville railway facilities in 1957 between Perth Street in the west, and the CPR line in the cut to the north portal of the Brockville tunnel in the east. The CPR tracks are north of the station and the CPR Brockville subdivision to Smith Falls and Ottawa curve to the north east. All the Canadian National facilities are indicated, Manitoba Yard is to the west of Perth Street. James Taylor, 2009.

The amalgamation of the GTR into the Canadian National Railways in 1923 brought few changes. The CNR retained the GTR divisional structure, but used names rather than numerals for the subdivisions. Brockville Yard (known as Manitoba Yard from GTR days), the register station for freight trains, was designated as the west end of the 126-mile Cornwall subdivision (from Turcot West) in the St. Lawrence Division of the Montreal District. West of the yard was the Gananoque subdivision in the Belleville Division of the Southern Ontario District. In the 1950s, both Districts were in the Central Region. Today the VIA Rail station at Perth Street (MP 125.6) separates the Eastern Division's Champlain Region from the Great Lakes Region.

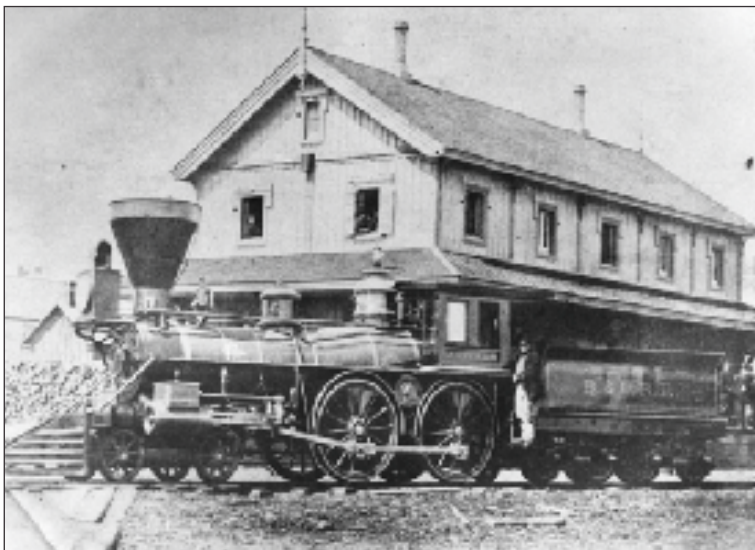
I made my earliest photographic sorties into these railway yards in 1953 and 1954, first to William Street and then into Manitoba Yard. As a result of hiking and camping experiences as a Cub and Scout, I knew the lay of the railway lands and watched trains several years before the first images were taken - initially with a Kodak Hawkeye and later with a Zeiss Contina 135mm camera. SLRs were commercially unknown at the time.

This photographic essay, using some of these images between the years 1954 and 1960, as well as others taken by Ernest L. Modler and presented courtesy of Ronald S. Ritchie. We will move east to west, from approximately what is now Sharpe's Lane near the city's eastern limits (Kingston Subdivision, MP 123.11) to Lyn Road west of the city limits (CN Lyn MP 127.4). We will focus on what the CNR line was like between Sharpe's Lane and the William Street shop, and then we will look at the CPR operation and that of the CNR between Perth Street and the 401 overpass west of CN Lyn.

La fusion du GTR avec le CNR en 1923 amena peu de changements. Le CNR maintint la structure divisionnaire du GTR, mais utilisa des noms plutôt que des numéros pour désigner les subdivisions. La cour Brockville, connue sous le nom de Manitoba Yard à l'époque du GTR, constituait la gare d'enregistrement pour les trains de marchandises. Elle fut choisie en tant que limite ouest de la subdivision Cornwall de 126 milles (202,8 km) (de Turcot Ouest), dans la division du Saint-Laurent du district de Montréal. À l'ouest de la cour s'étendait la subdivision Gananoque de la division Belleville dans le district Sud de l'Ontario. De nos jours, la gare de Via Rail de la rue Perth (borne 125,6) sépare la région Champlain de la région des Grands Lacs, dans la division de l'Est.

J'ai fait mes premières expériences en photographie dans ce centre ferroviaire entre 1953 et 1954, d'abord rue William, puis dans la cour Manitoba. J'ai eu l'occasion d'observer les installations ferroviaires et les mouvements des trains lors de mes randonnées et de mes excursions de camping avec le mouvement scout, cela avant même de songer à prendre des photos. Puis, mes premières expériences ont commencé avec un appareil Hawkeye de Kodak et plus tard avec un 135 mm, un Contina de Zeiss. Les appareils reflex mono-objectif n'étaient pas encore sur le marché à l'époque.

Certaines de ces photos, prises entre 1954 et 1960, figurent ici, en plus de quelques autres d'Ernest L. Modler fournies gracieusement par Ronald S. Ritchie. Elles sont présentées d'est en ouest, à partir de l'endroit approximatif où se trouve maintenant le chemin Sharpe près de la limite est de la ville (subdivision Kingston, borne 123.11) jusqu'à la route Lyn (CN Lyn, borne 127.4). Nous traiterons particulièrement de la ligne du CNR entre le chemin Sharpe et l'atelier de la rue William, puis nous jetterons un regard sur les opérations du CPR ainsi que du CNR entre la rue Perth et le viaduc de l'autoroute 401 à l'ouest de la borne CN de Lyn.



Brockville and Ottawa 4-4-0 pictured at Brockville's waterfront station. The date is unknown, but probably circa 1865, note the cordwood piled in the background. The B&O became one of the CPR's earliest components in Eastern Canada. Brockville Museum.

Illustration d'une locomotive 4-4-0 du chemin de fer Brockville and Ottawa devant la gare située en bordure des quais de Brockville, probablement autour de 1865. À noter, la corde de bois en arrière-plan. Le B&O fut l'une des premières constituantes du CPR dans l'est du Canada. Musée de Brockville.

An aerial of CNR William Street terminal

Vue aérienne du terminus CNR de la rue William



This was 'the engine terminal' which lay between the CPR Tunnel cut and Perth Street during 1949. In this post-war view, made during a flight piloted by Allan Fairburn (with the Royal Flying Corps during World War I) for the George Eland Studios, CNR 0-6-0s, 2-8-0s and 4-8-4s populated the east end of the yard. Brock Street terminated at Tunnel Avenue in a residential-industrial cluster at the bottom centre of the photograph. The buildings on the north side of Brock Street were all that remained of the G.M. Cossitt Brothers Agricultural Works. William Street bisected the complex midway through the photo. Perth Street, with the 'Union' station and former Railway Hotel are in the upper left corner. Travelling from top to bottom and left to right were the following railway landmarks - none of which now exist: the water tank and

ash pit comprised the west departure yard. A fueling station and water standpipes for the diesels were installed in 1954. The red-bricked shop building at the northern end of Buell Street housed staff and divisional operational facilities. The limestone running shed with the south facing boiler house and shop extended to the west side of William Street. The pair of thin chimneys towering over the boiler house were stacks for two former Mogul boilers that acted as the stationary plant. About 1956 they were replaced by a Cleaver-Brooks (Bunker C oil) package boiler. A second ash pit used for unassigned or outbound motive power stood between the street and the turntable. North of the U-2-h Northern was the freight shed and cattle pen. The Brockville subdivision line of the CPR arced from right to left on the north side of the CNR Cornwall sub, with stub tracks leading to the station. The enclosed CPR water tower was immediately west of William Street. The trackage completing the arc was the 'Loop Line' which re-crossed Louis Street and followed Butler's Creek under the CNR main to a wye and industries along the town's western waterfront. The area north of the water tower and Louis Street became the site for the CPR freight shed after the waterfront facilities were removed from service in the 1970s. George Eland Studios Limited, Don McQueen collection.

Cette vue d'après-guerre, photographiée en 1949 par Allan Fairburn (pilote de la Royal Flying Corps, pendant la Première Guerre mondiale) pour les Studios George Eland, nous montre le « terminus des locomotives » qui s'étendait du tunnel du CPR jusqu'à la rue Perth. On peut y apercevoir plusieurs locomotives de type 0-6-0, 2-8-0 et 4-8-4. La rue Brock se terminait à l'avenue Tunnel par un centre résidentiel et industriel (centre inférieur de la photo). Les bâtiments du côté nord de la rue Brock sont ceux qui restent de l'entreprise G.M. Cossitt Brothers Agricultural Works. La rue William, au centre de la photo, sépare en deux parties le complexe ferroviaire. La rue Perth, avec la gare Union et l'ancien hôtel Railway, est située dans le haut vers la gauche. En regardant cette photo de bas en haut, puis de gauche à droite, on remarque des installations ferroviaires aujourd'hui disparues : le château d'eau et la fosse à cendre, qui étaient situés près de la voie de départ ouest de la cour; une plateforme de ravitaillement en combustible et en eau, installée en 1954, pour les locomotives diesels; un bâtiment d'atelier en briques rouges à l'extrémité nord de la rue Buell, qui abritait le personnel et l'équipement de la division; un entrepôt en pierres de calcaire et le bâtiment de chaufferie au sud; enfin, un atelier s'étendant du côté ouest de la rue William. Les deux cheminées s'élevant de la chaufferie étaient celles de deux locomotives de type Mogul, leurs chaudières agissant comme engins stationnaires. Vers 1956, elles furent remplacées par une chaudière Cleaver-Brooks utilisant du combustible de type « bunker ». Une deuxième fosse à cendre, qui servait pour les locomotives non assignées ou dirigées vers l'extérieur, occupait un espace entre la rue et la plaque tournante. On aperçoit, au nord de la locomotive Northern U-2-h, un hangar à marchandises et un enclos à bestiaux. La ligne de la subdivision Brockville du CPR décrit un arc de droite à gauche, au nord de la subdivision Cornwall du CNR, avec des voies convergeant vers la gare. Le château d'eau du CPR était situé juste à l'ouest de la rue William. La voie complétant l'arc était une boucle qui retraversait la rue Louis et suivait Butler's Creek sous la voie principale du CNR vers un triangle de virage et des voies d'embranchement industrielles, le long des quais ouest de la ville. L'espace au nord du château d'eau et de la rue Louis devint le site du hangar à marchandises du CPR après que les installations des quais eurent été mises hors service dans les années 1970. George Eland Studios Limited, collection Don McQueen.

**The CNR Cornwall subdivision -
Sharpe's Lane to William Street.**

The GTR-CNR Running Shed

**La subdivision Cornwall du CNR
Du chemin Sharpe à la rue William**

Hangar à locomotives du GTR/CNR



CNR 4-8-4 U-2-h 6259 (built Montreal Locomotive Works (MLW) 1-1944) was the morning passenger protection engine on February 19, 1955. The coach, seen to the left, was in a set of steam-equipped stub-end tracks to store first class equipment for the same reason - 24-hour protection of equipment on the run-through passenger trains. In the case of the motive power, it meant several moves throughout the day in order to provide a fully fueled and watered locomotive if problems developed with the road engine. This location, in front of the staff and divisional operations building at the north end of Buell Street was used for westbounds. In 1955 this included a total of five dailies - No.17, Inter-City Limited (ar. Brockville 01:50); No.7 Lakeshore Express (10:45); Pool No.5 La Salle (12:05); Pool No.15 International Limited (17:45); and No.19 (23:40). However to maximize utilization of the specially prepared locomotive, it was moved to the eastbound lead in the turntable yard, just south of the cattle pens. Thus the movements oscillated between the westbounds and the five eastbound passenger trains - No.18 (03:40); No.16 Maple Leaf (04:25); No.8 Lakeshore Express (13:40); Pool No.14 International Limited (14:50) and No.6, Inter-City Limited (19:55). The twin chimneys towering over the boiler house (behind the Northern) were exhaust for two old Moguls which acted as the stationary boiler plant. They were replaced by a Cleaver-Brooks bunker-c package boiler around 1956. Don McQueen #10.

En ce 19 février 1955, la locomotive 4-8-4 U-2-h no 6259 du CNR, construite en janvier 1944 par la Montreal Locomotive Works (MLW), est sous pression et mise en réserve pour le transport matinal des trains passagers. La voiture coach, à gauche, également en réserve 24 heures sur 24, est branchée au système d'alimentation en vapeur de fin de voie. On déplaçait plusieurs fois par jour la locomotive pour maintenir son tender plein en prévision d'un éventuel bris d'une locomotive de ligne. Cet endroit à l'extrémité nord de la rue Buell, devant le bâtiment qui abritait le personnel et le centre de contrôle de la division, était utilisé par les trains en direction ouest. En 1955, on comptait dans cette direction cinq trains quotidiens : l'Inter-City Limited no 17 arrivant à Brockville à 01 h 50; le Lakeshore Express no 7 de 10 h 45; le LaSalle no 5 de 12 h 05; l'International Limited no 15; et le no 19 de 23 h 40. À noter que le LaSalle et l'International Limited étaient exploités conjointement par le CNR et le CPR. Afin de maximiser l'utilisation spécifique de la locomotive de réserve, celle-ci était placée en direction est devant la plaque tournante, au sud de l'enclos à bétail. Ainsi, les mouvements de l'engin alternaient entre les trains vers l'ouest, énumérés ci-dessus, et les cinq trains en direction est : le no 18 de 03 h 40; le Maple Leaf no 16 de 04 h 25; le Lakeshore Express no 8 de 13 h 40; l'International Limited no 14 de 14 h 50; l'Inter-City Limited no 6 de 19 h 55. Don McQueen, photo no 10.

Helper service on the East End Grade

Service de traction d'appoint sur la pente de l'extrémité est



As a result of engineering changes made to the roadbed in the 1970s, the two-mile grade between Perth Street and Sharpe's Lane now rises 44 feet with a reverse curve, but in the 1950s the grade was slightly steeper. Helper service was provided for heavy eastbound freights – more often in the winter when cold weather stiffened the friction bearings on the freight cars while the train sat between crew changes in Manitoba Yard. Steam pushers were usually 0-6-0s. They could often be heard whistling off during crisp winter nights (over the loud speaker music at the local skating rink) during the 1940s and early 1950s. On a 'fresh' April 24, 1954, CNR SW8 Q-7-a 8509 (General Motors Diesel Limited (GMDL) 4-1951) had just completed a flying separation from Extra 6308 East (U-3-a 4-8-4), and was about to return downgrade to the yard. The extra vans ahead of 75873 were being deadheaded to Turcot. The 8509 was reclassified to GS-8a in September 1954, and renumbered to 7159 in June 1956. The view is west toward what is now Oxford Avenue, with the Ontario Hospital Farm pastureland on both sides of the right-of-way. The switcher is about to drift over the Farm's cattle underpass at MP 122.5. Don McQueen # 003.

À la suite des améliorations techniques sur le lit de la voie dans les années 1970, la pente sur 2 milles (3,2 km) entre la rue Perth et le chemin Sharpe ne s'élevait que de 44 pieds (13,4 m), mais dans les années 1950, elle était un peu plus prononcée. Un service de traction d'appoint était donc nécessaire pour les trains de marchandises lourds, surtout pendant l'hiver lorsque la température froide figeait le roulement des essieux des trains de marchandises en attente d'un changement d'équipe à la cour Manitoba. On utilisait habituellement des locomotives à vapeur d'appoint de type 0-6-0. On les entendait souvent siffler dans les années 1940 et au début des années 1950 pendant les froides nuits hivernales, surpassant le son de la musique diffusée par les haut-parleurs de la patinoire locale. En cette journée fraîche du 24 avril 1954, la locomotive SW8 Q-7-a no 8509 du CNR, construite par la General Motors Diesel Limited en avril 1951, vient de compléter la séparation du convoi en extra vers l'est de la locomotive no 6308, une 4-8-4 U-3-a, et se prépare à descendre vers la cour. Les fourgons supplémentaires en avant du no 75873 sont en route vers Turcot. La 8509 fut reclassée GS 8a en septembre 1954 et renumérotée 7159 en juin 1956. Prise de vue en direction ouest vers ce qui est maintenant l'avenue Oxford, avec le pâturage de l'Ontario Hospital Farm de chaque côté de la voie. La locomotive de manœuvre se prépare à passer au-dessus du passage pour le bétail à la borne 122.5. Don McQueen, photo no 003.

An Eastbound Manifest at First Avenue



Il y avait le matin, dans les deux sens, un lourd trafic de trains de marchandises devant les trains de passagers de l'après-midi, ou encore, suivant les trains de passagers de la mi-journée en direction ouest. En ce 14 août 1958, à 10 h, les locomotives diesels du CNR, la RS-10-MR-16k no 3089 livrée par la MLW en janvier 1957 et la RS3 MR-16b no 3039 livrée aussi par la MLW en octobre 1954, avancent vers l'extrémité est de la pente, en tête des 61 wagons du convoi en extra vers l'est. À la fin de cette décennie, plusieurs de ces convois comportaient des wagons plats de première génération pour le transport de semi-remorques routières. Il semble que ces wagons-ci arrivèrent trop tard à la correspondance de Toronto pour faire partie du convoi de soirée en provenance de Mimico. Le poteau de bois avec le triangle jaune et la lanterne annonçant la zone de protection de Brockville est près du premier wagon couvert du convoi. La Première Avenue à cette époque se terminait à la voie ferrée, le champ au nord était un pâturage. J'aimais ces clôtures fabriquées de traverses et faciles à sauter, qu'un incendie causé par le brûlage de l'herbe au printemps vint détruire. Don McQueen, photo no 498.

A CNR westbound at Park Street

About 17:00 in the afternoon of April 5, 1956 CNR 4-8-4 U-2-c 6146 (MLW 4-1929) had just passed Park Street with an extra west. The 'whistling through town' was almost complete at this point, having rapidly 24L'd its way through the protected level crossings at North Augusta Road (lights and gates), Bartholomew, and Ormond Streets (lights only). Park Street was still protected by a switchman-crossing guard whose cabin is just out of view to the right. Only William and Perth Streets remained to blow for. The open field to the north of the train had been the site of the Canada Carriage Works, but in the 1950s only foundation pieces of the burned out 19th century enterprise remained. The third track from the left was the industrial spur which led to the General Milk and Lion Grinding Wheel plants east of Bartholomew on Pearl Street, and a fuel oil transfer depot on Ormond. The siding leading from the spur (on the extreme right) was for the Whyte Packing Company/Brockville Co-Operative, and it was at this location I climbed to the roof of a boxcar for the photograph. Don McQueen # 61.

Un convoi CNR en direction ouest à hauteur de la rue Park



En ce 5 avril 1956 à 17 h, la locomotive 4-8-4 U-2-c no 6146 du CNR vient de traverser la rue Park, en tête du convoi en extra vers l'ouest. Le train achève les 24 coups de sifflet qu'il doit faire entendre en traversant la ville; il a déjà franchi les passages à niveau de la route Augusta Nord (feux et barrière) ainsi que des rues Bartholomew et Ormond (feux seulement). À l'époque, la rue Park était encore protégée par un gardien de barrière dont l'abri est cependant hors de vue, à droite de la photo. Il ne reste que les rues William et Perth à franchir. L'entreprise Canada Carriage Works occupait le champ à droite du train depuis le 19e siècle, mais par suite d'un incendie, il ne restait dans les années 1950 que les fondations. La troisième voie à droite était un embranchement industriel qui menait vers les sites de la General Milk et de la Lion Grinding Wheel rue Pearl, à l'est de Bartholomew, puis à un dépôt de combustible rue Ormond. La voie qui se détache de l'embranchement, à l'extrême droite, menait à la Packing Company et à la Coopérative de Brockville. C'est à cet endroit que j'ai grimpé sur un wagon couvert pour prendre ce cliché. Don McQueen, photo no 61.

Convoi vers l'est à hauteur de la Première Avenue

Mornings usually saw traffic in both directions running ahead of the afternoon passenger trains, or following the mid-day westbound passengers. At about 10:00 on August 14, 1958, CNR RS-10 MR-16k 3089 (MLW 1-1957) & RS3 MR-16b 3039 (MLW 10-1954) leaned into the east end grade with a 61-car extra east. Late in the decade many of these morning manifests would carry some of the early versions of TOFC cars and loads. These were believed to be late-arriving flatbeds from the Toronto transfer yard, lifted as the train passed through downtown Toronto from Mimico. Full TOFC trains passed through town at night. The Brockville yard limit sign, with its stout wooden post, yellow triangular target and lantern, was opposite the first box car of 3089's consist. First Avenue at this time in 1958 dead-ended at the right of way and the field to the north was pasture land. Love those railway tie fence posts - they made for easy fence hopping - as long as they hadn't been burned out at the foot during a spring-time maintenance-of-way grass fire! Don McQueen # 498.

The east side of the GTR-CNR Running Shed at William Street

Le côté est du hangar à locomotives du GTR/CNR

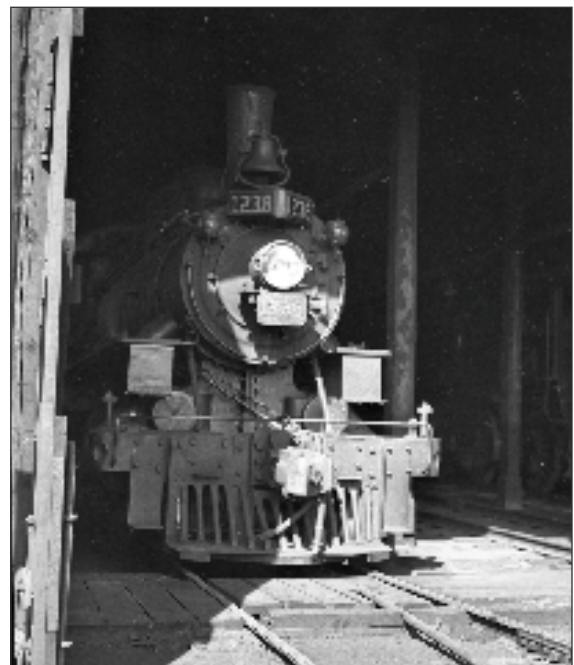


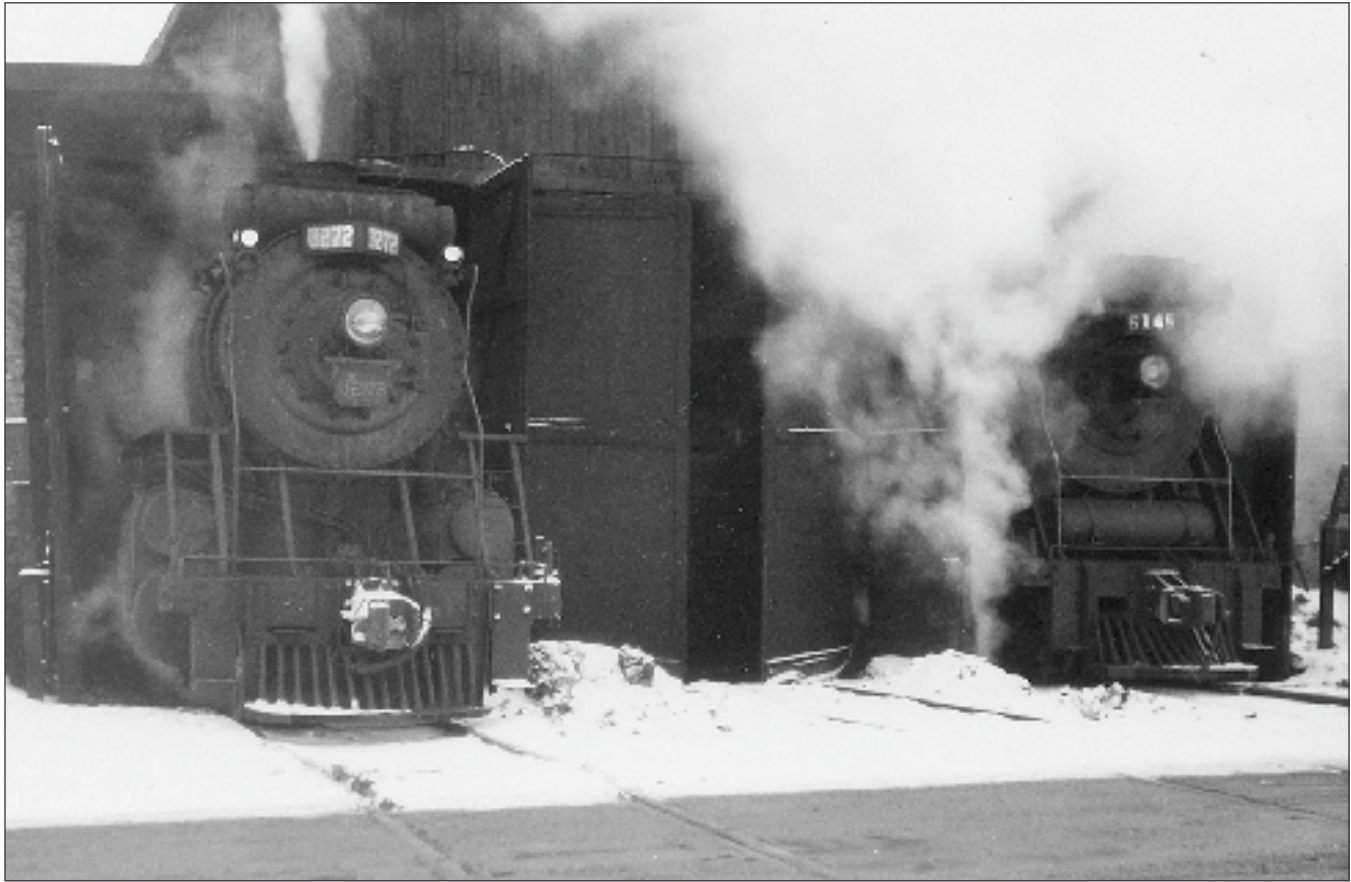
On July 25, 1948, Ernest L. Modler made a trip to Brockville and photographed many of the railroad facilities in place at that time. This view of the west façade of the Running Shed, taken in late afternoon looking east towards William Street. Behind the coaches on the left is the CNR freight shed, behind that in the distance is the water tower for the Stetson hat factory located south of the Cornwall Subdivision at Park Street. CNR 4-6-0 H-4-b 1238 is on the north set of tracks. Sharing space on the south set of tracks is 2-6-0 E-7-a 674. Locomotive 674 went on to become the first 2-6-0 used to haul the CNR Museum Train! Ernest L. Modler, Ronald Ritchie Collection.

À l'occasion d'un voyage à Brockville, le 25 juillet 1948, Ernest L. Modler a photographié plusieurs installations ferroviaires qui s'y trouvaient. Voici une vue de la façade ouest du hangar à locomotives, prise en fin d'après-midi, en direction est de la rue William. L'entrepôt de marchandises du CNR se trouve à gauche, derrière les voitures coach. Plus loin derrière, on peut apercevoir le château d'eau de l'usine à chapeaux Stetson, située au sud de la subdivision Cornwall près de la rue Park. La locomotive 4-6-0 H-4-b no 1238 du CNR est au nord du réseau de voies tandis que la 2-6-0 E-7-a no 674 partage un espace du côté sud. La 674 fut la première locomotive 2-6-0 à tirer le train-musée du CNR! Ernest L. Modler, collection Ronald Ritchie.

A close up view of 1238 basking in the afternoon sun on the north track of the Running Shed. This locomotive was probably power for the Brockville and Westport branch. Ernest L. Modler, Ronald Ritchie Collection.

Gros plan de la 1238 sur la voie nord du hangar, lors d'un après-midi ensoleillé. Cette locomotive était probablement utilisée sur l'embranchement de Brockville et Westport.





The front ends of both CNR 2-8-2 S-1-b 3272 (CLC 1-1918, ex CGR 2872) & 4-8-4 U-2-c 6145 (MLW 4-1929) poked outside the east end of the GTR-CNR running shed adjacent to William Street on February 7, 1959. This usual practice was to keep the interior clear of smoke while necessary repairs were made inside the vintage building. The west end of the shed can be seen behind Northern 6259. Built as a Grand Trunk cruciform engine shed, the north arm had been demolished when the building was converted to a 205-foot three-track running shed. The south arm became the machine shop and boiler house. As built in 1854 or 1855, the central section of the building housed a turntable with three stub tracks radiating into each of the arms. The alteration and realignment of trackage into a three-track shed were necessitated by the ever increasing size of the road's motive power. An outdoor turntable was then installed near the edge of the CPR Tunnel cut, as seen in the aerial photo above. The east end of the running shed was demolished during 1961, a victim of changes brought about by dieselization and the building of the William Street overpass. The south wing, the boiler house and machine shop were converted into a centre for maintenance-of-way crews and lasted until destroyed by fire in the spring of 1971. If it had survived another decade, it may very well have been designated a heritage structure, as even in the 1950s, it was believed to be last surviving example of a Grand Trunk cruciform engine shed. Don McQueen # 632.

Le 7 février 1959, le devant des locomotives CNR 2-8-2 S-1-b no 3272, ex-Canadian Government Railways (CGR) no 2872 construite en janvier 1918 par la Canadian Locomotive Company (CLC), et CNR 4-8-4 U-2-c no 6145, construite par la MLW en avril 1929, apparaissent du côté est du hangar GTR/CNR adjacent à la rue William. Grâce à cette pratique courante, on évitait la présence de fumée à l'intérieur du vieux bâtiment lors des réparations. On aperçoit l'extrémité ouest du hangar derrière la Northern no 6259. L'aile nord de ce bâtiment cruciforme construit par le GTR a été démolie pour être convertie en hangar à double entrée de trois voies, longues de 205 pieds (65,2 m). L'aile sud abritait l'atelier mécanique et la chambre des chaudières. Tel que construit à l'origine, en 1854 ou 1855, il y avait dans la partie centrale une plaque tournante radiant sur trois voies dirigées chacune dans une aile du bâtiment. La modification et le réalignement des voies devinrent nécessaires en raison des dimensions croissantes du matériel de traction. À la suite de ces travaux, une plaque tournante extérieure fut installée près de l'entrée du tunnel du CPR, comme le montre la photo aérienne. À la suite des changements apportés par la diésélisation du réseau et la construction du viaduc de la rue William, l'extrémité est du hangar fut démolie en 1961. L'aile sud, la chambre des chaudières et l'atelier mécanique furent convertis en un centre pour le personnel d'entretien jusqu'à ce qu'un incendie les détruise au printemps de 1971. S'il avait survécu une décennie de plus, le bâtiment aurait été probablement désigné comme édifice patrimonial, étant le dernier exemple d'un hangar de locomotives cruciforme du Grand Tronc. Don McQueen, photo no 632.

Inside the running shed



Fortunate that Ernie Modler was a CNR Motive Power Clerk at Turcot Yard in Montreal, his credentials gave him access to the Brockville facilities including inside the Running Shed. On his inspection tour of 25 July, 1948 Ernie caught 0-6-0 O-18-a 7449 (on the left) and J-7-b 4-6-2 5283 (on the right). The 5283 is probably power for the 'Moccasin', trains 25 and 26, the 'milk and mail run' from Montreal to Brockville and return. In addition to being an excellent photographer, Ernie Modler kept scrupulous logs of trains and equipment, these have been donated to the CRHA Archives by Ronald Ritchie. Ernest L. Modler, Ronald Ritchie Collection.

En tant que commis au service de traction du CNR à la cour Turcot, Ernie Modler avait accès aux installations de Brockville, y compris à l'intérieur du hangar à locomotives. Pendant sa visite du 25 juillet 1948, Ernest a pris en photo la locomotive 0-6-0 O-18-a no 7449 (à gauche) et la 4-6-2 J-7-b no 5283 (à droite). Cette dernière était probablement utilisée sur le Moccasin, c'est-à-dire les trains nos 25 et 26, pour le transport du lait et du courrier entre Montréal et Brockville. En plus d'être un excellent photographe, Ernie Modler classait scrupuleusement les informations sur les trains et les installations ferroviaires. Les documents ont été remis plus tard à l'ACHF par Ronald Ritchie. Ernest L. Modler, collection Ronald Ritchie.

'Foreign' visitors to Brockville

Because the Brockville terminal straddled two CNR subdivisions in different Divisions of two Districts, motive power assigned from these different areas could be found laying over between assignments. Other than the appearance of GTW U-3-a 4-8-4s (6300-6311) or S-3 2-8-2s in the 3700-series during World War II or again afterwards to relieve power shortages, the most common foreign visitors were locomotives from the Grand Trunk New England lines. As they regularly ran into Montreal's Turcot yard, they could be sent west as needed, but were usually turned at Brockville, the boundary of the Montreal District. On one of these trips into town on October 20, 1956, GT S-3-a 2-8-2 3704 needed running repair which was performed inside the running shed. Besides the 'Grand Trunk' wafer on the tender sides, it was the style of front number plate which alerted the photographer the Mikado was not in CNR livery. The 2-8-2 had been ordered by the United States Railway Administration (USRA) for GTR's New England lines and built by ALCO Schenectady in October 1918 as USRA-GTR 444. For several weeks in 1958 GT 2-8-0 2611 substituted for an ailing CN diesel yard switcher. Other than a brief appearance of Central Vermont's 2-10-4 Texas Types (CVR 700-709) powering 400-series manifests into Brockville in 1928 and 1929, CVR crews would arrive in town from St. Albans using either CN or GT power. The CVR steam generator-equipped RS3s (3900-3901) did work the passenger runs of Nos. 25 & 26 (the "Moccasin") in 1958, but by that time they had been purchased by the CNR. Don McQueen # 140.

Des locomotives se retrouvaient parfois au terminus de Brockville, en attente entre deux assignations. En effet, deux subdivisions du CNR, chacune d'un district différent, étaient situées côte à côte à cet endroit. Les locomotives étrangères provenaient généralement de lignes de la Nouvelle-Angleterre du Grand Tronc, mais parfois on pouvait y voir brièvement des 4-8-4 U-3-a du Grand Trunk Western numérotées de 6300 à 6311 ou des 2-8-2 S-3 de la série 3700, particulièrement pendant la Deuxième Guerre mondiale ou après, lorsqu'il y eut une pénurie de locomotives. Provenant de la cour Turcot de Montréal, elles étaient parfois affectées dans l'Ouest, mais généralement elles s'arrêtaient à Brockville, l'extrémité du district de Montréal. Lors d'un de ses voyages vers la ville, le 20 octobre 1956, une locomotive 2-8-2 S-3-a no 3704 du GTR eut besoin de réparations et on les exécuta dans le hangar à locomotives. Le logo en losange du Grand Trunk sur les côtés du tender et la plaque numérale du devant attirèrent l'œil du photographe présent, qui s'aperçut que cette Mikado ne portait pas la livrée du CNR. Elle avait été commandée par la United States Railway Administration (USRA) pour les lignes en Nouvelle-Angleterre du GTR et construite par Alco à Schenectady en octobre 1918; elle portait le numéro 444. En 1958, pendant quelques semaines, la locomotive 2-8-0 numérotée 2611 du GTR s'est substituée à la locomotive diesel de manœuvre du CN. Pendant quelques semaines aussi entre 1928 et 1929, des locomotives de la série 400 apparurent à Brockville, en plus de brèves visites des 2-10-4 de type Texas, numérotées 700 à 709, du Central Vermont Railway (CVR). Les équipes du CVR arrivaient de St-Albans et utilisaient de l'équipement de traction du CNR ou du GTR. Les trains de passagers nos 25 et 26, les Moccasin, étaient tractés en 1958 par les locomotives du RS 3 nos 3900 et 3901 du CVR équipées de génératrices de vapeur; malgré leurs logos du CVR, elles avaient déjà été acquises par le CNR. Don McQueen, photo no 140.



continued on page 73

Stan's Photo Gallery

March – April, 2010

By Stan Smail

French Version, Michel Lortie

This issue of Canadian Rail celebrates the railway history of Brockville, Ontario as told by Don McQueen, noted railway historian and long time resident of the famous St. Lawrence Valley community. Brockville is often thought of as a “CNR” town because of its status as first a Grand Trunk, then later a Canadian National division point on the CNR Montreal-Toronto main line. The other “B&O” - the Brockville and Ottawa also was a presence in Brockville in the 1850s. This photo gallery features photography from some of the hobby's best practitioners of the art. We are indeed privileged to have the photos of Jim Shaughnessy, James A. Brown, Robert Sandusky, Ray Farand and others to supplement Don's own photography of Brockville. Lest we forget, Don is one of the co-authors (with Bill Thomson) of “Constructed in Kingston” the definitive history of the Canadian Locomotive Company published by the CRHA. Don's current project is an updated and expanded version of the Anthony Clegg and Raymond Corley 1969 classic “Canadian National Steam Power”.

Les photos de Stan

Mars – Avril 2010

Par Stan Smail

Version française : Michel Lortie

Dans ce numéro de Canadian Rail, nous allons vous raconter l'histoire de la ville de Brockville, Ontario, et de ses chemins de fer. Le narrateur est Don McQueen, un historien renommé de l'univers ferroviaire qui habite depuis longtemps cette charmante ville située sur les rives du Saint-Laurent.

On associe souvent Brockville au Canadien National, surtout parce que cette ville fut toujours un nœud ferroviaire important sur la ligne entre Montréal et Toronto. Au tout début, ce fut le Grand Tronc, suivi plus tard du CN, mais il y avait également un autre chemin de fer, le Brockville & Ottawa, inauguré en 1853, soit un an avant l'arrivée du Grand Tronc.

Ces photos sont l'œuvre de quelques-uns des meilleurs photographes de trains au Canada; entre autres, Jim Shaughnessy, James A. Brown, Robert Sandusky, Ray Farand, en plus de Don, qui est également co- auteur (avec Bill Thomson) de Constructed in Kingston. Ce livre, publié par la SCHF, est une histoire très complète de la Canadian Locomotive Company. De plus, Don travaille à l'heure actuelle à une nouvelle version du fameux livre, sorti en 1969, de Antony Clegg et Raymond Corley, Canadian National Steam Power.

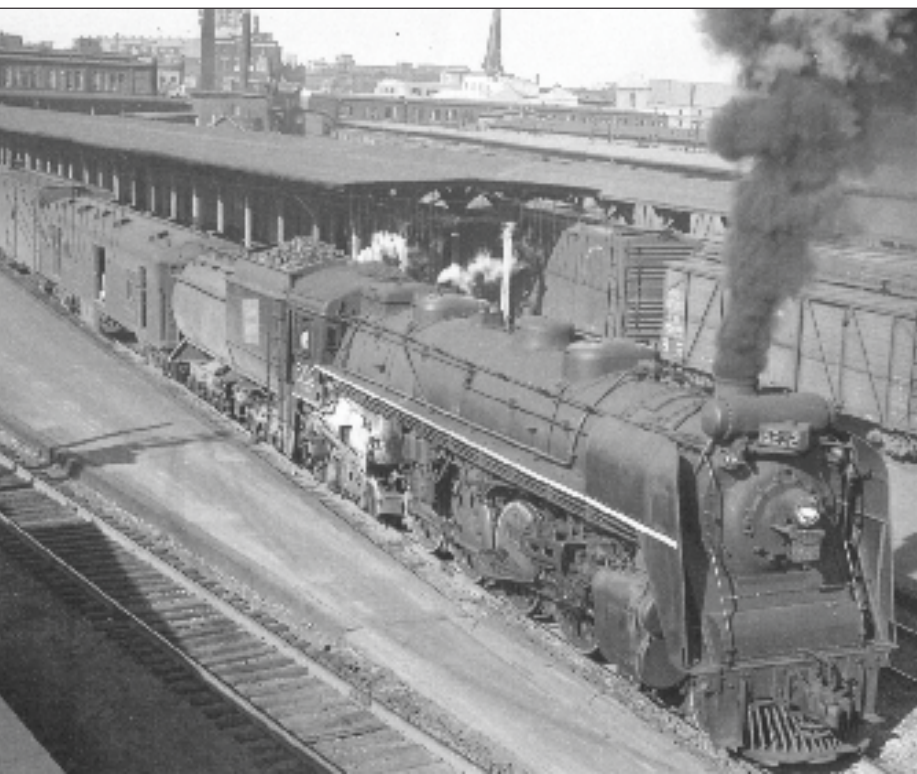
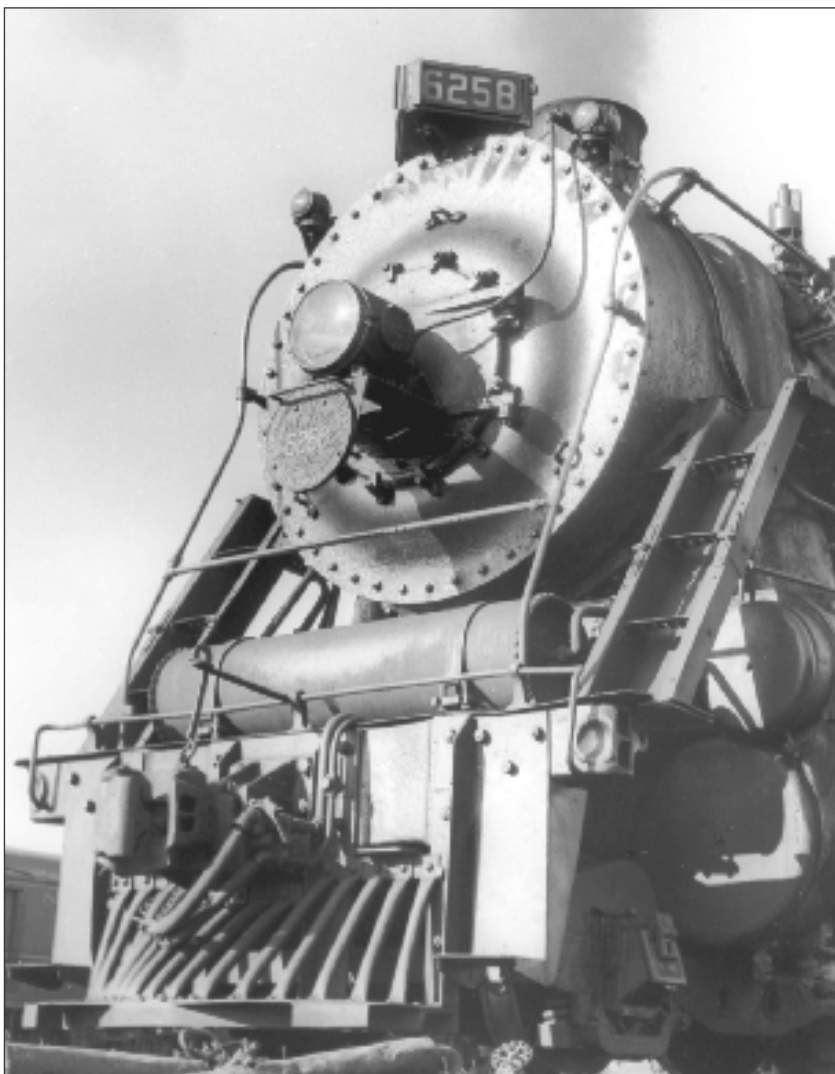
Hot August night! On August 23, 1958, long after dark and late in the CNR steam era, U2g 4-8-4 6207 faces off against younger sister U2h Northern 6258 on the shop track at Brockville. Of note is the experimental circular number plate sported by 6258 that apparently was a one-of-a-kind, although rumours persist that one of the S class 2-8-2's also had a number plate of this design. Jim Shaughnessy's classic image first appeared in Kalmbach Publishing's 1961 book “Canadian Steam”, for years the only published effort featuring photos of Canadian trains. Jim Shaughnessy

Par une chaude nuit d'été, le 23 août 1958, vers la fin du règne de la vapeur au CN, la 6207, une U2G 4-8-4, se retrouve face à face avec une plus récente U2H Northern 6258 sur la voie des ateliers de Brockville. La 6258 nous montre sa plaque numéro expérimentale, de forme arrondie, qui serait la seule du genre, quoique certains prétendent que l'une des 2-8-2 de la classe S aurait eu la même. Cette magnifique photo par Jim Shaughnessy fut déjà utilisée en 1961 dans une publication de l'éditeur Kalmbach, Canadian Steam. Ce fut pendant des années la seule publication du genre à montrer des trains canadiens. Jim Shaughnessy.



Once again 6258, once again the famous number plate. A close up profile of U2h 4-8-4 6258 at Brockville on July 3, 1957, clearly demonstrates the details of the circular number plate. According to CNR Historian Lorne Perry, the plate was applied to 6258 during an experiment circa 1953 when Canadian National Railways was trying different logos that appeared on timetables and print media. Apparently, the famous number plate still survives in a private collection. Northern 6258 with her famous plate was the subject of one of famous Canadian railway artist David A. Oram first paintings. Jim Shaughnessy.

Revoici la 6258 avec sa fameuse plaque ronde. Photo prise à Brockville le 3 juillet 1957. On voit très bien le détail de la plaque. D'après l'historien Lorne Perry, elle date de 1953 et faisait partie d'une recherche que menait alors le CN en vue de refaire l'image graphique de la société. On croit que cette plaque fait partie maintenant d'une collection privée. La 6258 et sa plaque figurent également dans un tableau peint par l'artiste bien connu David A. Oram. Jim Shaughnessy.



Not at Brockville, but bound for that town is CNR U2g 4-8-4 6232 on train No. 25, The Mocassin, the legendary local which operated between Montreal and Brockville making all stops for milk, mail and local passengers. On Dominion Day in 1948, the unusual sight of a Northern on No. 25 was captured for posterity at Montreal's Bonaventure Station. Soon U2g 6232 will have No 25 westbound for Brockville with more than ample tractive effort for her task at hand. Photo: Ernest L. Modler, Ronald Ritchie collection.

Non pas à Brockville, mais à la gare Bonaventure de Montréal, la U2G 6232 du CN est, exceptionnellement, en tête du train local no 25 appelé « The Mocassin ». Ce train arrêtait à toutes les petites gares entre Montréal et Brockville afin de prendre à son bord les passagers, le courrier ainsi que le lait. Sur cette photo, prise le 1er juillet 1948, il attend que les derniers colis soient chargés à bord avant de quitter Montréal en direction ouest. Photo Ernest L. Modler, collection Ronald Ritchie.



The Kalamazoo gates are up at Perth Street and the hostlers are attending to U2h 6259's needs as train No. 5, The La Salle, pauses at Brockville on her westward trek to Toronto on July 3, 1957. According to Don McQueen, as late as 1955, the 6259 was the passenger protect engine at Brockville for the ten daily CNR passenger trains between Montreal and Toronto that passed through the division point. Jim Shaughnessy.

Le train no 5, « The Lasalle », est à l'arrêt en gare de Brockville; la barrière est levée sur la rue Perth alors que les préposés à l'entretien s'affairent sur la U2H 6259 avant le départ vers l'Ouest et Toronto. Nous sommes le 3 juillet 1957. D'après Don McQueen, cette locomotive a servi jusqu'en 1955 de locomotive de rechange en cas de panne de l'un des dix trains de passagers du CN entre Montréal et Toronto qui passaient par Brockville. Jim Shaughnessy.

The steam era is waning and the worthy brothers are pondering the uncertainty of their railway employment on a steamless Canadian National Railways in this August 1958 view of U2h 4-8-4 6258 at Brockville's William Street engine terminal. This classic shot appears in Jim Shaughnessy's new book 'The Call of Trains'. Jim Shaughnessy.

Nous sommes à la fin de l'ère de la vapeur au CN. Ces deux hommes semblent s'interroger sur l'avenir de leur emploi dans un environnement sans vapeur, en ce jour d'août 1958. À l'arrière-plan, on aperçoit la U2H 4-8-4 6258 dans les ateliers de la rue William à Brockville. Cette image, typique de l'époque, apparaît dans le nouveau livre de Jim Shaughnessy, The Call of the Train. Jim Shaughnessy.





FP9 6513 leads a classic A-B-A lashup of CNR passenger diesels on a westbound Montreal –Toronto passenger train sometime during the Delagrave era so named after Pierre Delagrave the CN's Passenger Traffic Manager who made the case for CN passenger service in the nineteen sixties. The "new" CN image – as demonstrated by FP9 6513 and her sisters in this undated view at Brockville – along with aggressive advertising and the innovative "Red, White and Blue" fare structure helped save the railway passenger trade in Canada prior to the advent of VIA Rail. Phil Gagnon.

En gare de Brockville, à une date inconnue. Un magnifique ensemble de trois locomotives diesels de type FP9 en attelage A-B-A, sont en tête de l'express Montréal - Toronto. Nous sommes à l'époque où Pierre Delagrave, directeur du trafic voyageur, avait entrepris de refaire l'image du Canadien National auprès du public : équipements modernisés, campagne de publicité intensive et tarifs « bleu, blanc, rouge ». On a ainsi réussi à conserver un certain nombre de voyageurs jusqu'à l'entrée en scène de VIA Rail. Photo Phil Gagnon.



End of the line for CPR 'Brockville Mogul' 3011 pictured here at Angus Shops just prior to scrapping in 1954. The locomotive looks surprisingly clean, a tribute to her eastern Ontario caretakers. If only it could have been spared the scrappers torch, it would have found a home in the restored section of the Brockville tunnel for all to enjoy. CPR Archives.

Sur ce cliché de 1954, on aperçoit la locomotive Mogul du CPR no 3011 attendant son démantèlement aux ateliers Angus. Elle est d'une propreté étonnante grâce aux bons soins de ses préposés de l'est d'Ontario. Si on avait pu la sauvegarder, elle aurait trouvé sa place à l'intérieur de la partie restaurée du tunnel de Brockville, pour le plaisir de tous. Archives CPR.



CNR's CPA16-5 6702 & 6704 (both CLC 1-1955) accelerated the second section of No. 5, The La Salle, over Butler's Creek steel trestle on the last day of December 1959. During the 1950s trains powered by matched sets of locomotives from the same builder were quite common. After 1958 power assignments using two or even three builders' models became much more noticeable and in the early 1960s almost standard practice – especially with the CLC units. The creek that the CP Loop Line followed to the St. Lawrence River has been known by several names – 1907 GTR records have it as Hubble's Creek (likely from Hubble's Mill Pond which existed northeast of this location in 1853), in the 1950s it was known locally as Buell's Creek, but 1853 maps, current cartography and CN documents use the name Butler's Creek. Don McQueen #955.

Les diesels de type C liner 6702 et 6704 sont en tête de la deuxième section de l'express « La Salle » en ce dernier jour de décembre 1959. On les voit traversant le petit pont de fer sur le ruisseau Butler. Celui-ci avait porté plusieurs noms, entre autres « Hubble », à cause d'un petit lac du même nom, puis Buell. Mais toute la cartographie ancienne et plus récente indique Butler. Les locomotives de type C liner, construites en 1955 par la CLC de Kingston, étaient au début utilisées ensemble; après 1958, on les attela souvent avec des produits d'un autre, voire de deux autres fabricants.

Thirty minutes before the passage of the second section of CN No. 5 on December 31, 1959, CNR RS18 MR-18e 3122 (MLW 11-59) and 3108 (MLW 9-1959) with a GMDL BC-6 steam generator car powered First No.5, The La Salle, over the Loop Line on a cement-encased deck girder bridge. At the time of the photograph, the 3122 had been in service only six weeks, and represented a departure from the CNR use of steam generator-equipped cab units on passenger trains. Road switchers proved to be flexible units at home on both freight trains, and when coupled to SGUs, on First Class trains. Brockville's post-war water tower on Schofield Hill still remains a landmark in many railway images taken in this part of the city. Unless one is familiar with its history, the use of the Loop Line by both CPR and CNR is confusing. The CPR was a friendly connection for the Brockville, Westport & North Western Railway that established its terminus at Church Street when it built into town from Lyn in 1888. The following year, a wye was built at the junction and running rights over the Loop Line between the two roads established. This agreement remained in effect until the lifting of the line in October 1990, even after the Canadian Northern Railway acquired the BW&NW on December 14, 1911, and after the 1919 formation of the CNR. Don McQueen # 954.

Quelque 30 minutes avant la passage de la deuxième section du « La Salle », en ce même 31 décembre 1959, la première section, tractée par deux RS 18, les 3122 et 3108, passe sur le pont qui enjambe la voie de ceinture. L'utilisation de ce type de locomotive avec un train de passagers était une nouveauté au CN; elle comportait un wagon générateur de vapeur afin de chauffer les autres wagons. Le château d'eau à l'arrière-plan est bien connu des amateurs de photo. La voie de ceinture de Brockville était utilisée par le CN et le CP. À l'origine, en 1888, le chemin de fer Brockville Westport & North Western rejoignait le CP à son terminus de la rue Church. L'année suivante, un triangle de virage fut construit et les deux chemins de fer l'utilisèrent conjointement, même après l'acquisition du BW&NW par le Canadian Northern Railway en 1911 et la formation du Canadien National en 1919. Cette entente dura jusqu'à l'enlèvement des rails en octobre 1990. Les personnes intéressées par l'histoire de cette voie de ceinture peuvent lire l'article « Curtain call for the B&W », de Philip Jago, dans le numéro de septembre 1988 du magazine Branchline. Don McQueen, no 954.



On September 9, 1960, a four car way freight trailed behind CNR RS18 MR-18d 3711 (MLW 8-1958) at the east end of Manitoba Yard. The train may at first glance appear to be a mixed, but the baggage express car was used to continue LCL service the smaller towns lost when trains Nos. 25 and 26 (the Moccasin) were terminated in August 1958. A report of the last run of the Moccasin, is part of my article, A Tale of Two '5280's, in the January 2009 issue of BRANCHLINE. The sand house on the south (left) side of the main, built in 1904 by the GTR, was the only part of the original plant to remain after the removal of the coal chute in 1955. On the south side of the drying shed was an outside braced boxcar in OCS sand service. Partially hidden behind the sand house is the Redler Coaling unit. Don McQueen #1305.



Le 9 septembre 1960, les quatre wagons d'un petit train local du CN sont tractés par la RS-18 3711. Durant la décennie 1950, ce train desservait les arrêts jusqu'à Cornwall. Plus tard, à cause de l'augmentation du trafic de marchandises dans la région de Maitland – avec l'arrivée de C-I-L, Dupont, Genstar, Brockville Chemical et Liquid Carbonic –, ce train eut son terminus à Maitland et les régions plus à l'est furent desservies par le train local au départ de Cornwall. La présence inusitée d'un wagon de type express baggage dans ce train s'explique par la disparition des trains 25 et 26, « Le Moccasin ». En août 1958, ce wagon était utilisé pour poursuivre le service des petits colis dans les gares autrefois desservies par ce train. Le dépôt de sable à gauche de la photo avait été construit par le Grand Tronc en 1904; à l'arrière, on aperçoit la tour à charbon. Don McQueen, no 1305.

On another mid-morning visit to the BW&NW 'gut', this time on September 9, 1960, RS18 MR-18b 3666 (MLW 12-1957) and 3661 (MLW 11-1957) had dropped their westbound freight at the west end of Manitoba Yard. In the photograph they had begun their reverse move along the north main to the locomotive shop at William Street. Within the year this time-honoured practice of cutting off the power and running to the shops would cease caused by the effective closure of the William Street terminal to construct the overpass, and the economics of train operation after full dieselization. Gone too, was the practice of having diesel protection power parked in Brockville to cover for road failures as diesel traction proved capable running long distances without change. Despite the presence of a forest of wires, I chose the top of the south side of the BW&NW embankment that cut across the throat of Manitoba yard to record the action. I got to know this area several years before a camera was in hand. In the late 1940s and early 1950s, my Cub and Scout leader encouraged his pack to hike and camp, and one of the favourite spots was to overnight in the field beside the BW&NW 'Rock Cut'. The cut was located about 1500 yards along the old right-of-way behind the cab of 3666. Each time the pack would arrive home with more 'fools' gold from pyrite outcrops in the cut, much to the amusement of the railway switch tender. His cabin, in the foreground, was kept warm in the winter by coal thrown from hoppers by crews switching them to the coal plant at the east end. The end of steam necessitated the conversion to fuel oil for heating the shanties. Don McQueen #1310.

Une autre de mes visites sur la ligne de BW&NW, cette fois le 9 septembre 1960. Les deux RS-18 3666 et 3661 ont laissé leur train au triage Manitoba et se dirigent vers les ateliers de la rue William. D'ici un an, on aura mis fin à cette pratique qui consistait à envoyer les locomotives aux ateliers aussitôt le travail fini. En effet, les ateliers de la rue William furent fermés et démolis; depuis l'arrivée des diesels, beaucoup plus fiables sur de longues distances, on en est même venu à abandonner l'habitude de garder une locomotive de rechange à Brockville pour les trains de passagers. Malgré la présence des fils électriques, j'ai décidé de prendre ma photo depuis le côté sud de la voie. Je connais bien cet endroit, j'allais y faire du camping avec la troupe de scouts à laquelle j'appartenais. Notre endroit favori était le petit boisé au haut de la colline que l'on peut voir à l'arrière-plan de la 3666. Je me rappelle que nous ramassions des roches de pyrite en nous imaginant qu'il s'agissait d'or! L'aiguilleur qui occupait la petite cabane à l'avant-plan riait de nous; l'hiver, il chauffait cette cabane avec du charbon échappé des wagons qui l'amenaient pour les locomotives. Il dut passer au chauffage à l'huile après l'arrivée des diesels. Don McQueen, no 1310.





About noon-hour on a hazy June 26, 1959, CNR FP9A GPA-17a 6512 and mate F9B GPB-17a 6612 (both GMDL 1-1955) with Pool No. 5, The La Salle, was about to duck under the new Highway 401 overpass at MP 127.95. Rolling on a long embankment over Lyn Road, the train was working up a grade that rose 51 feet in the 1.5 miles from Manitoba West. Before the Lyn Road underpass was built in the 1920s, the level crossing was located about the rear of the last car in No.5's consist. The roadway to the right paralleling the main line was the rump of Halleck's Road, which had been cut in 1958 by the construct of the Highway 401 bridge. The road on the left was temporary construction access to work the bridge. Ahead of No. 5 were the twists and turns through the Frontenac Shield until the Kawartha Escarpment was breached along the Catarqui River at Kingston. Although the single-tracked GTR main to Toronto was built to a 5'6" gauge, and standard gauged during October 3 and 4, 1873, double tracking wasn't begun until 1887. Building the second track north of the original wasn't completed between Montreal and Port Hope until 1892. It wasn't until 1903 that the double tracking of the entire Montreal-Toronto line was completed. Then on July 22, 1906, the GTR changed from left to right-hand running on all double track sections. Don McQueen #736.

Par une belle journée du juin 1959, une paire de locomotives diesels, les FP9A 6512 et FP9B 6612, toutes deux construites en 1955, emmènent le train no 5, le « La Salle », à la sortie ouest du triage Manitoba. Le train s'apprête à passer sous le viaduc de la nouvelle autoroute 401. À cet endroit, il aborde une pente qui s'élève de 51 pieds sur une distance de 1 mille et demi, après quoi il devra gravir le bouclier Frontenac et le mont Kawartha le long de la rivière Catarqui jusqu'à Kingston. À l'origine, ce tronçon était à une seule voie. Il avait été construit par le Grand Tronc, qui utilisait alors l'écartement de 5'6", lequel fut ramené à l'écartement standard de 4'8" les 3 et 4 octobre 1873. On installa une deuxième voie en 1887, qui fut complétée entre Montréal et Port Hope en 1892, et ce n'est qu'en 1903 que toute la ligne fut enfin à deux voies. Finalement, le 22 juillet 1906, le Grand Tronc passa de la conduite à gauche à celle à droite sur tous ses tronçons à deux voies. Don McQueen, no 736.

On April 5, 1958, CPR G5 Pacific 1267 has arrived at Brockville with pool train 263 from Ottawa. No 263's consist includes through coaches and parlor cars for Toronto that will be added to Montreal-Toronto pool train No 15. The Brockville station seen in this photo still serves as Brockville's passenger station in the VIA era, but is slated to be replaced with a new structure to be located further east. Robert Sandusky.

Le 5 avril 1958, la Pacific G5 1267 du CP entre en gare de Brockville avec le train 263 en provenance d'Ottawa. Trois wagons de ce train seront rattachés au train no 15 en provenance de Montréal et continueront la route jusqu'à Toronto. Cette gare sert toujours à la société VIA Rail, mais elle sera bientôt remplacée par une nouvelle bâtisse qui sera érigée un peu à l'est de celle-ci. Robert Sandusky.





Behind Brockville's ancient engine house of Grand Trunk heritage, veteran lensman James A. Brown captured this lovely sunset image of CNR U2g 4-8-4 6225 on a cold March 1959 afternoon. The 6225 was one of the celebrated "war baby" Northern's built in 1942 to aid CNR's transportation contribution during World War II. In little over a year, 6225 will be off the CNR's books as it was retired in May 1960. James A. Brown.

Au coucher du soleil, par un froid après-midi de mars 1959, à l'arrière de l'antique remise à locomotives construite par le Grand Tronc, James A. Brown a pris cette magnifique photo de la U2g Northern 6225 du CN. Cette locomotive, construite en 1942 pour aider à l'effort de guerre, est toujours en service, mais elle sera mise aux rebuts moins d'un an plus tard, en mai 1960. James A. Brown.



CPR RDC-2 9102 and a sister provide the connecting service to Ottawa in this circa 1956 view of Brockville station by Forster Kemp. Mid-fifties offerings from automotive's Big Three, namely Chrysler, General Motors and Ford, are evident as is the classic wooden telephone booth on the CNR side of Brockville's venerable station. CRHA Archives, Fonds Kemp # 674.

Toujours en gare de Brockville, en 1956, le train du CP en provenance d'Ottawa est maintenant confié à des Budd RDC, dont la 9102 photographiée par Foster Kemp. Le stationnement de la gare nous montre une belle collection de voitures d'époque provenant des trois constructeurs nord-américains. Archives SCHF, Fonds Kemp, no 674.



CPR S3 6551 has train No. 60, the "Brockville Wayfreight", in tow as it leaves Brockville for Smiths Falls on June 24, 1973. Clearly visible to the left of 6551 is the masonry of the CN bridge over the CP line to the famous Brockville Tunnel. The 6500 series MLW switchers were the largest diesel locomotives that could pass through the tunnel. Because of its narrow constraints, the largest steam locomotive allowed in the Brockville Tunnel were the CPR's 3000 series J class 2-6-0's. Mogul 3011 was the last steam locomotive to use the tunnel. Robert Sandusky.

Le 24 juin 1973, le train de marchandises local no 60 du CP est au départ en direction de Smith Falls derrière la S-3 6551. À gauche, on peut voir le viaduc sur lequel passe la voie du CN au-dessus de la ligne du CP qui se dirige vers le tunnel de Brockville. Les locomotives de manœuvre de la série 6500 du CP étaient les plus grosses diesels pouvant emprunter ce tunnel très étroit. À l'époque de la vapeur, seules les Mogul 2-6-0 de la série 3000 pouvaient y être utilisées. La Mogul 3011 fut la dernière loco vapeur utilisée par le CP pour ce travail.

The narrow confines of the Brockville Tunnel are seen here from inside looking out through the south portal. This August 2008 view shows the restored portion of the Brockville Tunnel and its visitor's area as captured by famous Canadian railway photographer Bob Sandusky. Missing from the scene is CPR 2-6-0 3011 retired in 1954! Robert Sandusky.

Cette photo, prise par Bob Sandusky en août 2008, montre bien l'étroitesse de cet ancien tunnel sous la ville de Brockville. Une portion du tunnel a été restaurée et sert maintenant de centre d'interprétation de l'histoire de la ville. Ce qui manque aujourd'hui? La petite Mogul no 3011 du CP, qui fut mise à la ferraille en 1954. Robert Sandusky.





The late Fred Angus had a real affinity for railway murals that began to appear on buildings near or actually on railway property as long ago as the nineteen-seventies. One of the best is a mural of Brockville railway past is shown in this 1998 photo on the current Brockville station. The P.T. Barnum advance publicity circus car, a Royal Family visit and the ubiquitous "Tunnel Mogul" 3011 are all featured. Reportedly, the mural will be kept when VIA moves to a new facility. Robert Sandusky.

Le défunt Fred Angus aimait bien les peintures murales qui commencèrent à apparaître dans les gares vers le milieu de la décennie 1970. La gare de Brockville en possède une magnifique, où l'on peut voir entre autres un wagon publicitaire du cirque P.T. Barnum, la famille royale lors d'une visite ainsi que la fameuse Mogul 3011. La société VIA Rail déménagera cette œuvre dans la nouvelle gare qu'elle fera construire. Robert Sandusky.



Twilight time. Night is falling as CPR Passenger RS10 8480 awaits departure from Brockville for Ottawa with pool train 264 on July 6, 1960. Connections were made with eastbound No. 6, the Toronto-Montreal pool train that shared CPR and CNR equipment and trackage. Soon, 8480 will be off and running for the nation's capital on the rails of the former Brockville and Ottawa (the other B&O) calling at Smiths Falls, Carleton Place and Ottawa West. Photo: Don McQueen, L. B. Chapman collection.

En gare de Brockville, à la nuit tombante, le 6 juillet 1960, la RS-10 8480 du CP est en tête du train no 264 auquel ont été rattachés les wagons arrivés par le train no 6 Toronto-Montréal. Bientôt, ce train se dirigera vers la capitale nationale en empruntant les voies de l'ancien chemin de fer Brockville & Ottawa, s'arrêtant en chemin à Smith Falls, Carleton Place et Ottawa Ouest. Photo Don McQueen, collection L. B. Chapman.



The ritual of adding and subtracting passenger cars to certain trains at Brockville dated to the 1870s when the B&O and Grand Trunk began operating a through sleeping car between Ottawa and Toronto. The last such move occurred in 1989. In the following grouping of four photos by noted photographer Raymond S. Farand, VIA No. 43 from Ottawa makes the moves necessary to add an Ottawa section to the rear of Montreal-Toronto train No 53. Both trains are still powered by MLW venerable FPA4's - the 6773 is on Train 43, and 6783 on Train 53. In the second view, FPA4 6773 is seen heading for the wye via the Brockville Loop line in order to turn the unit for her return to Ottawa later that day. In the third view, Train 53 is backing on to the coaches left by Train 43 east of Brockville station. In the last shot in this sequence, FPA4 6773 has been turned and is about to exit the Loop line to await the arrival of the Ottawa coaches on Toronto-Montreal Train 56. The semaphore signal to the left of 6773 governed movement on the Loop Line and is now preserved in the Exporail collection as is CNR 6765, the only FPA4 preserved in Canada. All photos-Raymond S. Farand.

Jusqu'à l'arrivée des wagons LRC et des liaisons directes entre Ottawa et Toronto, les chemins de fer avaient toujours utilisé la gare de Brockville comme lieu de rencontre du convoi en provenance de Montréal auquel on rattachait les wagons en provenance d'Ottawa pour continuer vers Toronto, et vice versa au retour. Cette pratique, qui se continua jusque durant les années 1980, donnait lieu à un intéressant rituel autour de la gare, comme en témoignent ces quatre photos, prises par Raymond S. Farand le 8 septembre 1983. Sur la première, le train de VIA 43 en provenance d'Ottawa va positionner ses wagons de façon à les rattacher au train VIA 53 en provenance de Montréal. Les deux trains sont tractés par des locomotives de type FP-4-A, la 6773 sur le train 43 et la 6783 sur le 53. Sur la deuxième photo, la 6773 se dirige vers le triangle de virage afin de se préparer à retourner vers Ottawa avec les wagons du prochain convoi en provenance de Toronto. Sur la troisième photo, on voit le train 53 qui recule pour attacher les wagons venant d'Ottawa à l'arrière de son convoi. Sur la dernière photo, la 6773, après avoir changé de direction, attend de recevoir les wagons venant de Toronto sur le train 56. Le sémaphore que l'on peut voir à la droite de la photo servait à diriger les mouvements de trains sur la voie de ceinture. Il fait maintenant partie de la collection du musée Exporail, tout comme la loco diesel du CN 6765, la seule du type FP-4-A conservée au Canada. Raymond S. Farand.



Train time! VIA No 60 arrives Brockville from Toronto on a cold March 23, 1998. No. 60's diesels are GM F40PH-2's 6434 and 6410 marshalled back to back and the consist is classic conventional Budd stainless steel cars. Even today the consists of No. 60 and her westbound counterpart No. 57 are still conventional and include a baggage car offering checked baggage between Montreal and Toronto. The red building to the left houses Jon's Restaurant which is decorated with Canadian railway photos and has booths beside large picture windows to give visiting rail enthusiasts a trackside seat while enjoying a fine meal. Robert Sandusky.

Par cette froide journée du 23 mars 1998, le train 60 de VIA en provenance de Toronto entre en gare de Brockville. Ses deux locomotives, des GM F40PH-2 attelées dos à dos, emmènent un convoi de wagons Budd en acier inoxydable. Encore de nos jours, le train no 60 et son pendant, le 57 venant de Montréal, sont composés uniquement de ces vénérables voitures, et le convoi comprend toujours un wagon messagerie pour les bagages et le service Paq courrier de VIA entre Montréal et Toronto. Robert Sandusky.

Not the best of photo quality (because of rain and fog) but interesting nevertheless is this image of CPR G1 4-6-2 2219 at Buell's Creek in Brockville on the Loop line in early 1960. It is believed that 2219 was the last CPR steam locomotive to operate in Brockville. Diesels had taken over by this time, but the G1 was pressed into service because of floodwater over the tracks between Smith Falls and Brockville. Don McQueen collection.



Cette photo n'est pas des meilleures, surtout à cause des conditions météo, mais il s'agit d'un document historique. Elle témoigne en effet, vers la fin du printemps 1960, de ce que l'on croit être la dernière présence d'une locomotive à vapeur sur les voies entourant la gare de Brockville. Des pluies diluviennes avaient précipité la fonte des neiges et toute la région de l'Est ontarien s'était retrouvée inondée; le niveau des eaux était tel qu'il empêchait, sur certains secteurs des lignes du CP, l'utilisation des diesels, dont les moteurs électriques se seraient retrouvés dans l'eau. Vers la fin mars, la Pacific 4-6-2 G1 2219, construite par les usines Angus en 1910, avait réussi à amener à Brockville le train 563 en provenance d'Ottawa. On l'aperçoit se dirigeant par la voie de ceinture vers le triangle de virage de la rue Church. Le ponceau en ciment qui enjambe le ruisseau gonflé par la crue se trouvait à l'ouest de la rue Perth, immédiatement au nord de la voie principale du CN. Norman E. Newson, collection Don McQueen.

Continued from page 60

The Engine Terminal Office



L'édifice abritant le bureau du service de traction de Brockville, le 25 juillet 1948. Cette photo fut prise en fin d'après-midi en direction sud-est, à l'extrémité nord de la rue Buell. On aperçoit la façade ouest du hangar à locomotives avec ses deux cheminées en arrière-plan. L'hôtel des cheminots était situé à l'extrémité de la rue Buell en face d'un ancien hôtel pour voyageurs. La première gare du GTR, construite sur le même modèle que celui encore existant d'Ernestown, se trouvait approximativement à l'endroit où on aperçoit un baril de crampons au pied d'un poteau. Ernest L. Modler, collection Ronald Ritchie.

The William Street ash pit

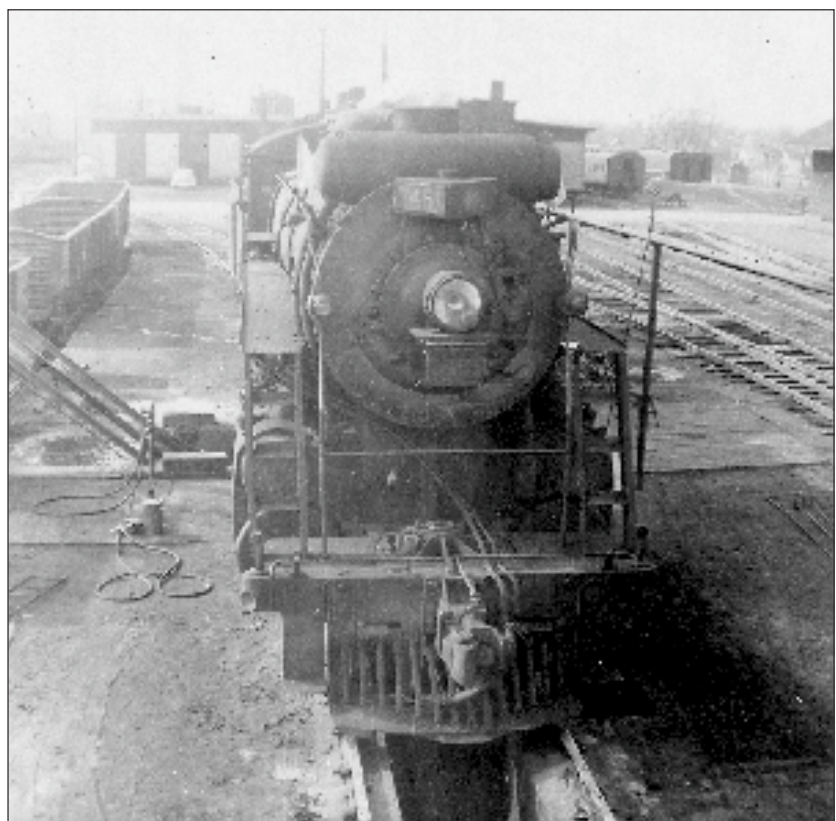
Steam power completing their trips left their trains in Manitoba Yard, were coaled by the incoming crews at its eastern limits a mile to the west of William Street, and finished the trip by travelling east to the engine terminal. They were watered east of the running shed and usually had their fires cleaned in the same location by hostlers. They were then moved to the east side of William Street to await the next assignment. At that time fires were again cleaned at the ash pit east of William Street. This process is about to begin for CNR S-1-f 2-8-2 3451 (BLW 8-1913, ex GTR 546) on the warm hazy afternoon of October 20, 1956. The view, taken from the Vanderbilt tender of 4-8-4 U-3-a 6308 also includes the line of OCS cinder gondolas on the track south of the air-activated ash hoist, the east side of the running shed's boiler house and to the north, the stub-end passenger car yard on the west side of William Street. Don McQueen # 144.

Les locomotives à vapeur terminaient leurs voyages en détachant leurs trains à la cour Manitoba. Les nouvelles équipes faisaient le plein de charbon à l'extrémité est, à 1 mille (1,6 km) de la rue William, puis déplaçaient les engins vers le terminus. On faisait le plein d'eau à l'est du hangar et des ouvriers y nettoyaient les foyers. On déplaçait ensuite les locomotives du côté est de la rue William, en attendant les prochaines assignations. À cette époque, les foyers étaient nettoyés à la fosse à cendre à l'est de la rue William. Ici, ce processus est en voie d'être accompli pour la 2-8-2 S-1-f no 3451 du CNR, ex-GTR no 546 construite en août 1913 par Baldwin Locomotive Works (BLW), en cet après-midi chaud et humide du 20 octobre 1956. De cet angle, prise du tender de type Vanderbilt de la 4-8-4 U-3-a no 6308, on voit aussi quelques wagons tombereaux remplis de cendre sur la voie au sud du convoyeur à air, le côté est de la chambre des chaudières du hangar, et, au nord, les voies de garage de voitures de passagers, à l'ouest de la rue William. Don McQueen, photo no 144.

Le bureau du service de traction

The Brockville locomotive yard (motive power) office on 25 July, 1948. This view, taken in the late afternoon, was looking southeast at the north end of Buell Street. The west façade of the running shed is visible with the twin power house stacks in the background. The railwayman's hostel was at the end of Buell Street, to the right of the office, with a former traveler's hotel south of it facing the street. The pole with the spike barrel at its foot is the approximate location of the first GTR station, built in the same design as the extant one at Ernestown. Ernest L. Modler, Ronald Ritchie Collection.

La fosse à cendre de la rue William



Steam activity at the turntable pit

There were occasions when the one or two hostlers on duty had their hands full. One of these days occurred at the western rim of the William Street turntable pit during an afternoon shift in late June 1956. On the left, on one of the turntable stub tracks, the blower of 2-8-2 S-1-a 3237 (CLC 3-1917 ex CGR 2837) was activated to keep the fire hot. Alongside, 4-8-4 U-2-b 6137 (MLW 9-1927), being purged of condensation in the cylinders, was reversing to the south side of the running shed to pick up its crew for an eastbound freight. Northern U-2-h 6237 (MLW 8-1943) had just had its fire cleaned and moved ahead of the pit. Waiting for another assignment, 2-8-2 S-3-a 3730, (Schenectady 2-1918 ex GTR 470) had received the same attention as its mate, 3237. An unidentified U-2-g 4-8-4, undergoing some sort of running repair, nosed out of the running shed. Norman E. Newson photo, Don McQueen collection.

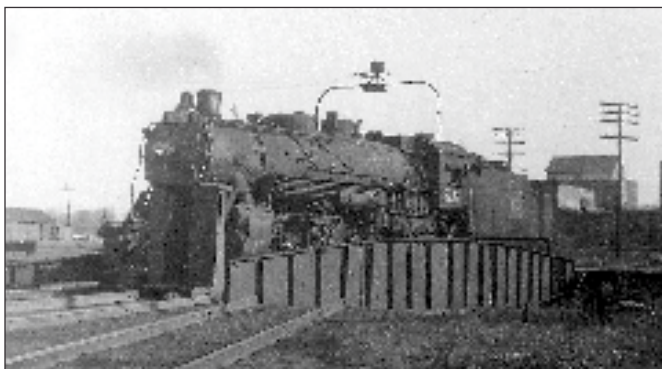
À certains moments, les ouvriers affectés à l'entretien des locomotives en avaient plein les bras. C'est le cas en cet après-midi de fin juin 1956, du côté ouest de la plaque tournante de la rue William. À gauche, sur l'une des voies radiantes de la plaque, le souffleur de la 2-8-2 S-1-a no 3237, ex-CGR 2837 construite en mars 1917 par la CLC, s'active à maintenir le feu. À côté, la 4-8-4 U-2-b no 6137, construite en octobre 1927 par la MLW, purge ses cylindres de la condensation tout en retournant vers le côté sud du hangar, permettant à la nouvelle équipe de prendre en charge un train de marchandises en direction est. La Northern U-2-h no 6237, construite en août 1943 par la MLW, vient tout juste de subir le nettoyage de son foyer et s'avance vers la fosse. Ayant reçu les mêmes attentions que sa sœur no 3237, la 2-8-2 S-3-a no 3730, ex-GTR no 470 construite en février 1918 par Schenectady, attend sa nouvelle assignation tandis qu'une 4-8-4 U-2-g non identifiée, le nez sorti du hangar, se soumet à quelques réparations. Norman E. Newson Photo, collection Don McQueen.



The Brockville Turntables

The table used to turn 2-8-2 S-3-a 3739 (Schenectady 12-18, ex GTW 479) for a future westbound freight assignment on October 20, 1956 was not the first balanced-beam turntable to be installed at the east end of the William Street complex. A Canadian Bridge Company 70-foot table was installed in 1907 and served the facility until about 1923. With the arrival of USRA 2-8-2s (3700-series) that had a 71.5-foot wheelbase and the 80-foot base of the U-1-a Mountains (6000-6033), a longer table was needed. Sometime after 1923 a new pit and table measuring 84.5 feet were installed. Northerns with their 83-foot wheelbase were fun to see fitted and balanced on the table as they had but inches to spare at either end. Further fun was had one night in December 1952 when a relief hostler from Ottawa backed Northern U-2-g 6219 east over the edge of the CP Tunnel cut, mistakenly thinking he was moving the 4-8-4 to the west end of the engine yard. A drawing, dated 1853, exists of Brockville's first turntable as a wood truss 45-foot table built inside the cruciform engine shed. Another, inside the brick and wood roundhouse built about 1872 southwest of Buell Street, was 60 feet in length built by Detroit Bridge Company. The 1854 table had been removed before 1907 but the latter was still listed in service as late as 1919. This 1956 view looks east with the CPR 'Tunnel Bridge' behind the Mikado's pilot, and the Whyte Packing Company buildings beyond the Tunnel cut on the right. Don McQueen photo # 139.

En ce 20 octobre 1956, la plaque tournante est utilisée pour la 2-8-2 S-3-a no 3739, ex-GTW no 479, construite en décembre 1918 par Schenectady, et qui se prépare pour une prochaine assignation sur un train de marchandises. Cette plaque tournante à poutre équilibrée, installée à l'est du complexe de la rue William, ne fut pas la première. Une version de 70 pieds (21,3 m) de la Canadian Bridge Company l'avait précédée de 1907 jusqu'en 1923. Cependant, avec l'arrivée des 2-8-2 de la série 3700 de la USRA, d'un empattement de 71.5 pieds (21,8 m), et des Mountain U-1-a de la série 6000-6033, d'une longueur de 80 pieds (24,4 m), la plaque devint évidemment inappropriée. C'est pourquoi, en 1923, elle fut remplacée par une autre de 84.5 pieds (25,8 m). Il était curieux de voir les Northern de 83 pieds (25,3 m) avec un jeu de quelques centimètres seulement de chaque côté de la plaque. Encore plus curieux de voir, en cette soirée de décembre 1952, un ouvrier déplacer vers l'est, au-dessus du tunnel du CPR, la Northern U-



Les plaques tournantes de Brockville

2-g no 6219 en provenance d'Ottawa, croyant qu'il se trouve à l'extrémité ouest de la cour de locomotives. Un dessin daté de 1853 illustre la première plaque tournante de Brockville de 45 pieds (13,7 m), fabriquée de bois et construite à l'intérieur de l'abri cruciforme de locomotives. Une autre, installée par la Detroit Bridge Company à l'intérieur de la rotonde de bois et de briques construite en 1872 et située au sud-ouest de la rue Buell, avait une longueur de 60 pieds (18,3 m). La plaque tournante de 1854 fut retirée avant 1907, mais la suivante était encore en service en 1919. Ce cliché de 1956 fut pris en direction est; le tunnel du CPR est visible derrière les roues guides de la Mikado, et on voit les bâtiments de la Whyte Packing Company derrière l'entrée du tunnel. Don McQueen, photo no 139.

The south portal of the Brockville Tunnel

Le portail sud du tunnel de Brockville



CPR 2-6-0 J3D 3011 (Canadian Pacific New Shops 8-1888) posed for a commercial photographer at the south portal of the Brockville Tunnel during the late 1940s. The view looks northwest with the Revere House and the spire of the First Baptist Church on Courthouse Square in the left background. The roof of the Town Hall appears above the arch and portal's facade. The 1,730-foot tunnel, begun in September 1854 and officially opened on December 31, 1860, allowed the B&ORR access to the then lucrative river traffic. A yard, wharfage and

offices were built along the shore of Tunnel Bay, and when the shallow stretch of river was filled to connect Block House Island, a ten stall, covered roundhouse was built on the island. The 100-foot high domed structure, 156 feet in circumference, with an inside turntable remained extant until the 1890s. When growth in size of both motive power and rolling stock outgrew the size of the tunnel bore, the waterfront locomotive and car facilities were dismantled and moved north, apparently to Chemical Road (now Parkside Avenue), where, by 1916 a three-stall 'roundhouse' was in service. By the 1950s, it too had been replaced by (or rebuilt into) a sizable maintenance-of-way building. However, many of the early waterfront industries remained in the 1950s. Along Water Street East there was no mistaking the cacophonous clatter of empty milk cans being automatically transferred from a boxcar into the Ault Creamery, or the plume of coal dust raised during unloading at the W.B. Reynolds fuel depot. Nor does one forget the aroma of fermenting cucumbers in the pickling vats beside Block House Island Bay and Marine Customs and Immigration office where I had a summer job! Walking 'The Tunnel' was always an experience. The 'safest' time was to follow the steamers after they left the waterfront yard. The orangey harvest moon haze at the north end indicated the tunnel was unoccupied. The most difficult walking section was in the bare rock portion, especially toward the north end under Pearl Street, as water leaking from a 19th century overhead cistern (for fire fighting) had created a deep layer of calcium deposits along the right of way. Brockville Museum.

La locomotive 2-6-0 J-3-d no 3011, construite en août 1888 dans les nouveaux ateliers du CPR (rue Delorimier à Montréal), pose pour un photographe professionnel devant le portail sud du tunnel de Brockville à la fin des années 1940. Sur ce cliché, pris en direction nord-ouest, nous pouvons apercevoir la maison Revere et à gauche, en arrière-plan, la flèche de l'église First Baptist du square Courthouse. Le toit de l'hôtel de ville apparaît aussi au-dessus de l'arche du portail. Le percement du tunnel de 1,730 pieds (527,3 m) débuta en septembre 1854 et l'ouverture officielle eut lieu le 31 décembre 1860, permettant au chemin de fer Brockville & Ottawa Railroad (B&ORR) un accès au trafic lucratif du fleuve. Une cour ferroviaire, des installations portuaires et des bureaux furent aménagés le long de la rive de Tunnel Bay, et lorsque les hauts-fonds vers l'île Block House furent remblayés, on y installa une rotonde de 10 stalles. La structure, d'une hauteur de 100 pieds (30,5 m) et d'une circonférence de 156 pieds (47,5 m), fut utilisée jusque dans les années 1890. Lorsque les dimensions du nouveau matériel roulant dépassèrent le gabarit du tunnel, les installations ferroviaires des quais furent démantelées et déménagées au nord, semble-t-il vers la route Chemical Road (maintenant l'avenue Parkside), où une rotonde de trois stalles était déjà en service. Dans les années 1950, celle-ci fut remplacée (ou reconstruite) en un bâtiment d'entretien plus imposant. Toutefois, plusieurs industries demeuraient encore en bordure du fleuve pendant les années 1950. On entendait le long de la rue Water East une cacophonie produite par le cliquetis des bidons de lait vides qui étaient transférés d'un wagon couvert à la Ault Creamery, et on voyait un nuage de poussière de charbon se lever lors du déchargement au dépôt de combustible de la W.B. Reynolds. On ne pouvait ignorer non plus les odeurs de fermentation qui émanaient de l'énorme quantité de concombres près de la baie Block House Island et du Bureau maritime des douanes et de l'immigration – où j'avais un emploi d'été! Traverser le tunnel était toujours une aventure. La façon la plus sécuritaire était de suivre une locomotive après qu'elle eut quitté la cour des quais. Le feu orange en demi-lune à l'extrémité nord indiquait que le tunnel était libre. L'endroit le plus difficile à franchir était une section recouverte de roches dénudées, plus précisément vers l'extrémité nord, sous la rue Pearl, car l'eau d'une citerne d'incendie datant du 19e siècle fuyait, créant un dépôt profond de calcaire le long de la voie.

The CPR William Street yard

La cour du CPR de la rue William



CPR S2 DS-10h 7089 (MLW 2-1949) was in its as-delivered livery of maroon and yellow when switching the north tunnel yard on February 19, 1955. Although I remember the Moguls active in this yard as well as the waterfront, they had been withdrawn from these assignments by the time I was photographing the Brockville scene. The last one, CPR 3011 was scrapped in October 1954. The MLW S2 and S3 diesel switchers were ideal replacements as their dimensions allowed passage through the confines of the Brockville Tunnel. Set on a curve between William Street and the north-south Tunnel lead, this marshalling and interchange yard consisted of three or four tracks and a pull-back connection on its east side to facilitate the CNR switcher interchanging Pool train cars on westbound trains. The lead to the Tunnel was behind me in this view looking southwest, and the curved yard trackage to the left ran in front of the watchman's tower protecting William Street and the CPR insulated water tower, both of which are left of the 7089's cab. The house behind the switchman on the rear pilot was on Louis Street. Don McQueen # 12.

Voici la locomotive S2 DS-10h no 7089 du CPR, dans sa livrée marron et jaune d'origine, au moment où elle manœuvre dans la cour au nord du tunnel en ce 19 février 1955. Elle fut construite en février 1949 par la MLW. Je me souviens aussi des manœuvres des Moguls, tant dans cette cour qu'aux quais de la ville, qui furent retirées du service au moment où je photographiais les installations de Brockville. La dernière, la no 3011 du CPR (voir la couverture), fut démantelée en octobre 1954. Ces Moguls furent remplacées par des locomotives diesels de manœuvre de la MLW, des S1 et S2, lesquelles, étant donné leurs faibles dimensions, pouvaient franchir le tunnel de Brockville. Le réseau en courbe qu'on aperçoit est situé entre la rue William et la voie nord-sud vers le tunnel. Il est constitué de trois ou quatre voies de classement en plus d'une voie de raccordement avec le CNR, ce qui facilite les manœuvres pour les trains partagés (pool trains) en direction ouest. Sur cette vue en direction sud-ouest, la voie vers le tunnel est derrière moi et les voies courbées à gauche mènent vers la tour de surveillance du passage à niveau de la rue William et le château d'eau du CPR. On peut voir ces deux bâtiments à gauche de la cabine de la no 7089. La maison derrière l'aiguilleur est située rue Louis. Don McQueen, photo no 12.

The Arrival of CP Pool Train No.563



L'arrivée du train partagé no 563

About 11:45 on a brisk February 19, 1955 morning, CPR 4-6-2 G5c 1261 (CLC 11-1946) arrived with No.563 to meet CNR's No.5, The La Salle. The Pool train was about to occupy the William Street level crossing located behind the photographer. At this time No. 563 was one of four daily Pool Train connections made at between the CPR and CNR at Brockville. The level of service remained more or less constant during the Pooling agreement between 1933 and 1965. During this decade the CPR pool power into Brockville was usually G5 4-6-2s in the 1200-series, although on occasion a 2200-series G1 would appear, and by the end of the decade steam generator equipped 8400/8500-series RS10s would supplant the steamers. Pacific 1261 had left Ottawa that morning at 09:15, making the 76-mile trip in 85 minutes. Once the through equipment was interchanged, the 1261 and head end equipment would use the Loop Line wye to change direction. The return trip as No.562 would leave at 14:55 after the departure of CNR No.14 and arrive in Ottawa at 17:35. The procedure was repeated again with different equipment, arriving at Brockville as No.559 at 17:30 to meet CNR No.15, and return to Ottawa as No.560 at 20:10 after the departure of CNR No.6. During peak weekend periods or midweek holidays, especially during winter months, pool trains 559 and 560 were occasionally double-headed by G5s. Don McQueen # 13.

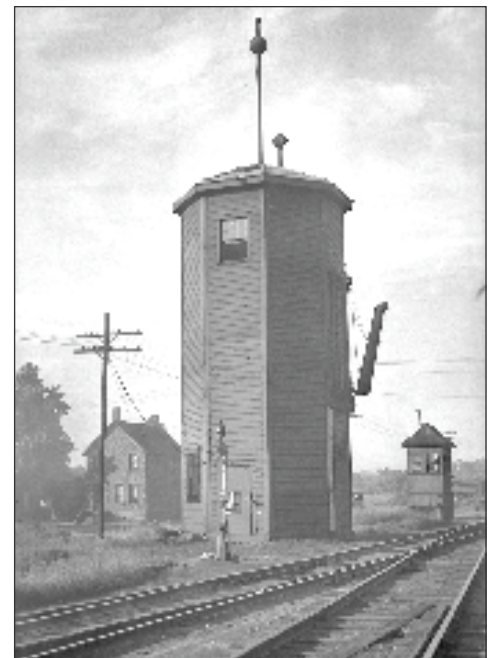
En cette froide journée du 19 février 1955 vers 11 h 45, la locomotive 4-6-2 G5c no 1261 du CPR, construite en novembre 1946 par la CLC, est en tête du train no 563 et se prépare à croiser le LaSalle no 5 du CNR. Le train partagé (pool train) se prépare à franchir le passage à niveau situé derrière le photographe. À cette époque, le no 563 était l'un des quatre trains partagés entre le CNR et le CPR dont les manœuvres d'échanges s'effectuaient à Brockville. Le niveau de service se maintint plus ou moins pendant la durée du contrat, qui fut en vigueur de 1933 à 1965. Durant la décennie, le CPR utilisa comme force de traction pour ces trains, des locomotives 4-6-2 G de la série 1200 et parfois des G1 de la série 2200, puis, dans les dernières années, des RS-10 des séries 8400/8500 équipées de génératrices à vapeur. La Pacific no 1261 a quitté Ottawa ce matin à 9 h 15, accomplissant le trajet de 76 milles (122,3 km) en 85 minutes. Aussitôt l'échange d'équipe accompli, la no 1261 s'engagera dans le triangle de virage pour changer de direction. Le retour, en tant que train no 562, se fera à 14 h 55, après le départ du train no 14 du CNR, et l'arrivée à Ottawa est prévue pour 17 h 35. Cette procédure se répétera avec d'autres trains arrivant à Brockville, comme le no 559 de 17 h 30 à la rencontre du no 15 du CNR et repartant en tant que no 560 à 20 h 10, suivant le départ du CNR no 6. Des locomotives G5 d'appoint étaient ajoutées aux trains partagés nos 559 et 560 durant les périodes de pointe ou les jours de fête en milieu de semaine, particulièrement en période hivernale. Don McQueen, photo no 13.

The CPR water tower in Brockville

Le château d'eau du CPR à Brockville

Ernie wandered over to the north side of Brockville's railway facilities to snap this shot of the enclosed CPR water tower in the late afternoon facing east. The ball indicator on the top of the tank indicated that it's nearly full. The crossing gatehouse housed the operator of the William Street level crossing protection. This is an excellent view of an often ignored pair of structures. Ernest L. Modler, Ronald Ritchie Collection.

Ernie a exploré le côté nord des installations ferroviaires de Brockville pour prendre ce cliché en direction est du château d'eau du CPR, en cette fin d'après-midi. La jauge (boule sur le mât) sur le toit indique que le réservoir est presque plein. La tour du passage à niveau loge le préposé à la surveillance de ce passage de la rue William. C'est une excellente prise de vue de deux structures souvent ignorées. Ernest L. Modler, collection Ronald Ritchie.



The Union Station at Perth Street

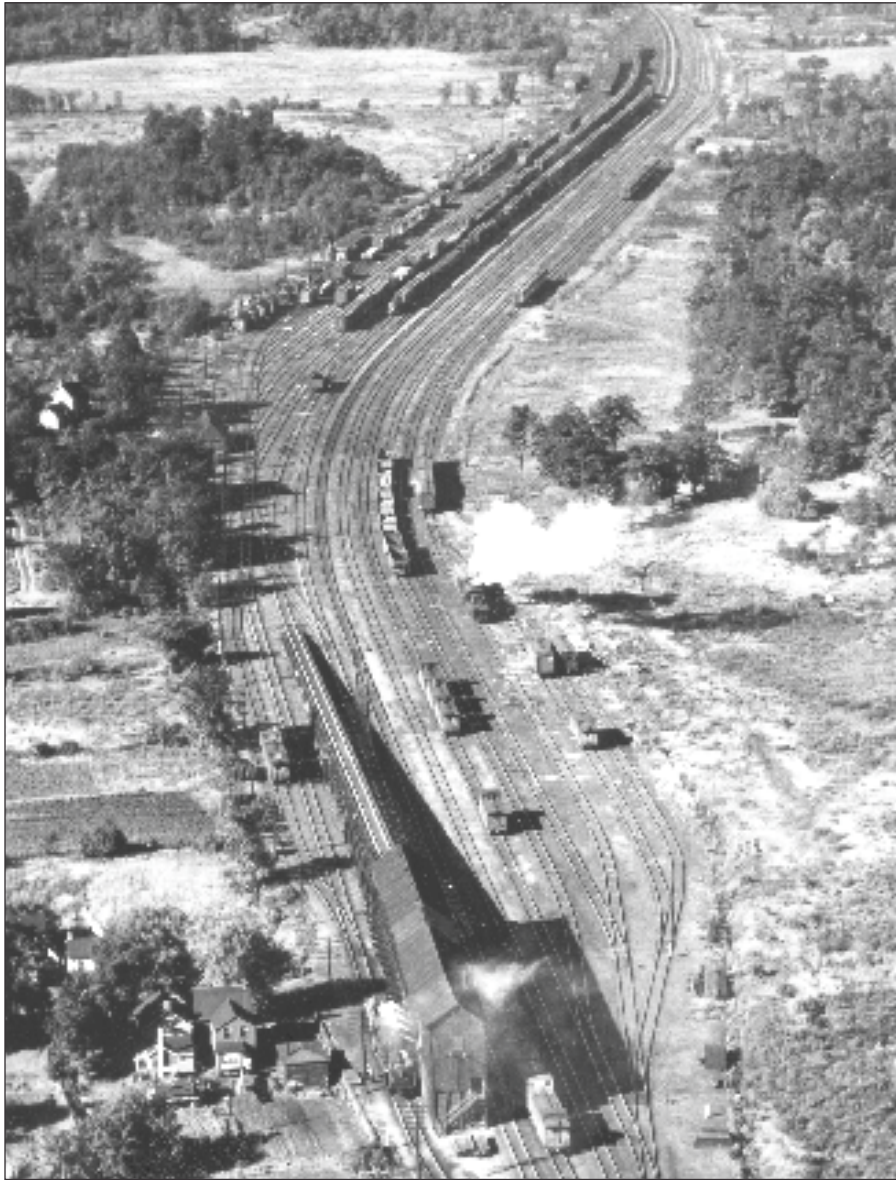
La gare Union de la rue Perth



CNR 4-8-4 U-2-g 6228 (MLW 12-1942) on the second section of Pool No.5, The La Salle, was being serviced at the Perth Street crossing on December 23, 1958. Waiting for the passenger train to clear was an extra east, led by GP9 GR-17f 4464 (GMDL 3-1956). Although GMDL passenger F units had become increasing common on this assignment, the seasonal rush brought back steam assignments. The first appearance of diesel-powered passenger trains through Brockville occurred on February 7, 1955, when FP9As 6504 & 6604 (GMDL 11-1954) were used on No.5. It was the first of five runs scheduled for the pair during the following week. They subsequently worked through Brockville on nos. 5, 6, 14 and 15. Behind the Northern, the brick 'Union' station, built to serve both the GTR and the Brockville and Ottawa Railway, has been on that site since 1872, and is still in use though VIA has announced that it will replace the old building this year. It replaced an earlier 1854 GTR structure located on the south side of the right-of-way at the north end of Buell Street. The B&ORR stopped running passenger trains to its waterfront station when the 1872 building was completed. The Canada Central Railway took over the B&ORR in 1878. In turn, the CPR acquired the Canada Central in 1881. As a result, the CPR passenger trains terminated at the end of steel on the north side of the current building. Don McQueen # 612.

Le 23 décembre 1958, la 4-8-4 U-2-g no 6228 du CNR, construite en décembre 1942 par la MLW, en tête de la deuxième section du train no 5, le LaSalle, subit un entretien près du passage à niveau de la rue Perth. La locomotive diesel GP9 GR-17f no 4464, construite en mars 1956 par la GMDL, tirant le convoi en extra vers l'est, attend que le train de passagers libère la voie. Bien que les locomotives diesels de série F fussent de plus en plus sollicitées pour cette assignation, des locomotives à vapeur venaient à l'occasion à la rescousse lors des périodes de pointe. C'est le 7 février 1955 qu'on vit apparaître le premier train de passagers tiré par des locomotives diesels à Brockville, soit les FP9 nos 6504 et 6604, construites en novembre 1954 par GMDL, à la tête du train no 5. Ce fut le premier de cinq convois programmés pour cette paire de locomotives diesels durant la semaine qui suivit. Elles ont subséquemment traversé Brockville à la tête des nos 5, 6, 14 et 15. La gare Union, derrière la Northern, est une construction de briques datant de 1872 et qui a servi le GTR et le B&ORR; elle est encore utilisées de nos jours, quoique Via Rail ait annoncé son remplacement pour cette année. Cet édifice a succédé à un bâtiment de GTR construit en 1854 et qui était situé au sud de la voie à l'extrémité nord de la rue Buell. Le B&ORR a cessé l'arrêt de ses trains à la gare située près du fleuve au moment où l'édifice de 1872 fut complété. Le Canada Central Railway prit en main le B&ORR en 1878, puis à son tour le CPR s'empara du Canada Central en 1881. Conséquemment, les trains de passagers du CPR s'arrêtaient désormais du côté nord du bâtiment actuel. Don McQueen, photo no 612.

An aerial of Manitoba Yard



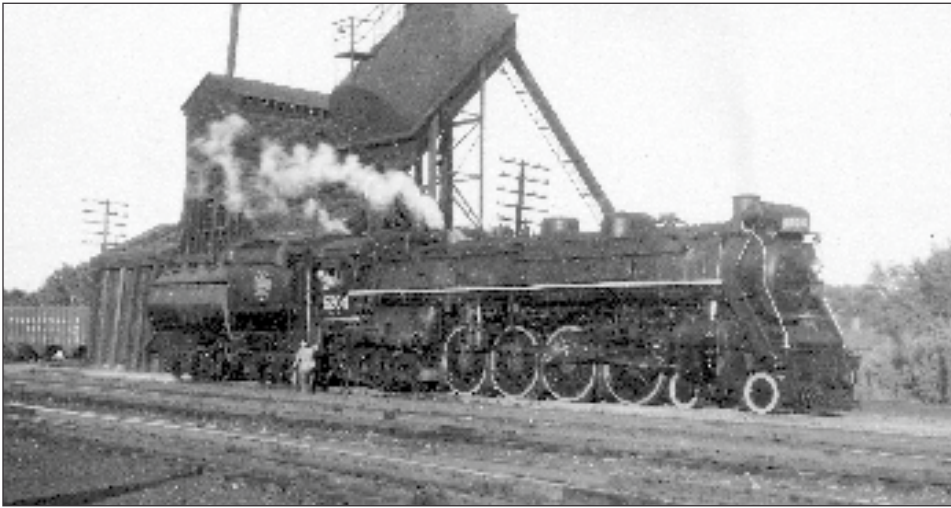
Vue aérienne de la cour Manitoba

This post-war mid-day view of CNR's Brockville 'Manitoba' Yard, looking northwest in 1948, was taken at the same time as the aerial of CNR William Street terminal. Dominating the east end of the yard for a half-century was the gravity feed coal plant, built by the GTR in 1904. The timber structure was 216 feet in length and 51 feet high with 30 chutes having a capacity for 600 tons of coal. Located south of the main line, it provided fuel for all through passenger trains (thus the reason for the double stop at Brockville) as well as freight and local motive power. The dismantling of the complex was completed between April 11 to 15, 1955 and a Redler Coaling unit (see following photos) supplied fuel until the end of steam in 1959. Elm Street homes are visible in the lower left, and the east end of Manitoba Street, from which the GTR took the yard's name, was opposite the beginning of the ramp. The Brockville yard office, at the north end of Cedar Street, is in shadow at the first bend of the yard. The BW&NW embankment which led to its bridge over the CNR main line at the west end of the yard was at the top of the photo. The location of the present-day CPR interchange yard is hidden by the exhaust of the CNR 0-6-0 working the north tracks. Ronald Ritchie recalls a mid-winter incident in 1953 when an eastbound pool train stopped for coal only to find the chutes frozen solid. Unable to take on coal, the train proceeded to Windsor station drifting in with the fireman sweeping the tender for fuel! A CPR switcher had to be sent to pull the train back, it was literally 'out of steam'! The George Eland Studios Limited, Don McQueen collection.

Ce cliché de la cour Manitoba du CNR en direction nord-ouest, un après-midi de 1948, a été pris au même moment que la vue aérienne du terminus CNR de la rue William. La tour à charbon, construite par le GTR en 1904, dominait l'extrémité est de la cour. L'imposante structure de bois d'une longueur de 216 pieds (65,8 m) et d'une hauteur de 51 pieds (15,5m) avait une capacité de 600 tonnes (609,8 tonnes métriques) de charbon distribué par ses 30 chutes. Située au sud de la voie principale, elle alimentait en combustible tant les trains passagers, d'où le double arrêt à Brockville, que les trains de marchandises ainsi que les engins de manœuvre locaux. Le démantèlement du complexe fut complété autour du 15 avril 1955 et une tour de type Redler Coaling le remplaça jusqu'à la fin de l'ère de la vapeur, en 1959. À l'opposé de la rampe, en bas à gauche, on peut voir les demeures de la rue Elm, et à l'extrémité est, la rue Manitoba qui a donné son nom à la cour, à l'époque du GTR. Le centre administratif, au nord de la rue Cedar, est dans l'ombre, le long de la première courbe de la cour. Le remblai du Brockville, Westport & North Western qui menait au pont au-dessus de la voie principale du CNR, à l'extrémité gauche de la cour, est en haut sur la photo. Les voies de raccordement actuelles du CPR sont cachées par l'échappement de la 0-6-0 du CNR, travaillant sur les voies situées au nord. Ronald Ritchie raconte un incident qui eut lieu en hiver 1953 : un train, en direction est, s'arrêta pour faire le plein de charbon alors que le combustible figeait de froid dans la chute. Incapable de s'approvisionner, le train continua jusqu'à la gare Windsor, le chauffeur balayant ce qui restait dans le tender pour arriver à alimenter la chaudière! On réquisitionna une locomotive de manœuvre du CPR afin de ramener le train, dont la locomotive était littéralement en panne sèche! The George Eland Studios Limited. Collection Don McQueen.

The Redler Coaling Unit in Manitoba Yard

La tour à charbon Redler Coaling de la cour Manitoba du CNR



In the early evening of June 6, 1958, CNR 4-8-4 U-2-g 6204 (MLW 6-1942) had arrived light from Turcot to balance power at Brockville. The stop for coal at the east end of Manitoba yard was mandatory before the Northern was reversed eastward to William Street. The Redler Coaling unit with a 50-ton capacity had replaced the 1904 coal plant in April 1955. It remained in service until 1959 and was removed along with the sand house in 1961. The sand house on the left was the only part of the original fuel dock that survived the 1955 dismantling. Its 700-ton storage bunker is directly behind 6204's Vanderbilt tender,

and the drying shed rises above the tender's water tank. The east side of the building is shown in photo 22. Coal at this time was being supplied from Pennsylvania in PRR hoppers, rather than from Illinois using ICRR equipment. Don McQueen # 433.

Tôt le matin du 6 juin 1958, la 4-8-4 U2g no 6204 du CNR, construite en juin 1942 par la MLW, arrive de Turcot pour renforcer la traction à Brockville. L'arrêt à la tour à charbon fut nécessaire pour la Northern, avant que celle-ci ne soit tournée en direction est vers la rue William. En 1955, cette tour Redler Coaling d'une capacité de 50 tonnes (50,8 tonnes métriques) remplaça celle qui avait été construite en 1904. Elle fut utilisée jusqu'en 1959, puis démantelée en 1961, en même temps que le dépôt de sable. Ce dernier, à gauche, est la seule partie du centre de ravitaillement qui ait survécu au démantèlement de 1955. On aperçoit le réservoir de 700 tonnes (711,4 tonnes métriques) derrière le tender Vanderbilt, et le séchoir qui s'élève au-dessus de la citerne d'eau du tender. Le côté est du bâtiment est visible sur la photo no 22. À l'époque, le charbon provenait de Pennsylvanie et était transporté par les wagons-trémies du Pennsylvania Railroad plutôt que de l'Illinois avec l'équipement de l'Illinois Central Railroad. Don McQueen, photo no 433.

Obviously framed to catch the corner of CNR switcher 7160, the main attraction was U-2-a 4-8-4 Northern Type 6107 coaling at the Redler 'tin can' facility in Brockville on July 3, 1957. The 6107 was built 'up the line' at Kingston, Ontario by Canadian Locomotive Company in 1927. Eleven months later 6107 wouldn't exist, it was scrapped in June 1958. Jim Shaughnessy.

Même si un coin de la locomotive de manœuvre no 7160 du CNR a été encadré intentionnellement dans la photo, le sujet principal est évidemment la locomotive Northern 4-8-4 U-2-a no 6107 s'approvisionnant en charbon à la tour Redler, de type « Boîte de conserve », de Brockville. La no 6107 a été construite à Kingston, Ontario, en 1927 par la Canadian Locomotive Company. Elle a été démantelée en juin 1958, onze mois après la prise de cette photo. Jim Shaughnessy.



A CNR westbound freight at Manitoba West**Un train de marchandises du CNR à la cour Manitoba Ouest**

The visit I made during the Easter school break to the Brockville yards turned out to be a very rewarding day for railfanning. Arriving mid-morning at William Street, I was in time to record Extra 4-8-4 U-3-a 6302 East at the Tunnel Bridge. Simmering away on one of the turntable leads was a rare visitor from southwestern Ontario, 4-6-4 K-5-a 5700. I then wandered west to the locomotive office, just in time to arrange a ride to the west end of Manitoba Yard. While the crew did their final paper work, I wondered what power was assigned their train - would it be 4-8-4 U-2-c 6156 (MLW 5-1929) or a pair of F7As, 9140 & 9108? The crew ordered me up into the Northern's cab and we moved forward for water from the tank just east of Perth Street. While there, U-2-g 6205 arrived and departed with No.5 The La Salle. Another stop was made at the coal plant at Manitoba East, and then along the main



to the west end switch. I detrained at that point and climbed the fill on the north side of the B&W 'gut' to record Extra 6156 West leaving Manitoba Yard about 13:00. On the right of the photo was the road access from the BW&NW embankment to the switchman's shanty. Within the hour 9140 & 9108 took another westbound out of the yard and 4-8-4 U-2-g 6233 brought No.14 International Limited through the throat of the yard about 14:30. As luck would have it, the next westbound about 16:00 brought yet another surprise, a pair of FA1s, 9404 & 9405, to take me back to William Street. There I found another Northern, U-2-g 6259, and as I walked home toward Park Street yet another westbound appeared with U-2-c 6146. Don McQueen # 56.

Cette visite des installations ferroviaires de Brockville, à l'occasion du congé pascal scolaire, fut très fructifiante pour l'amateur ferroviaire que je suis. J'arrivai en matinée rue William, juste à temps pour capter la 4-8-4-a no 6302 en direction est au pont de la rue Tunnel. La 4-6-4 K-5 no 5700, une visite rare en provenance du sud de l'Ontario, quittait doucement l'une des voies de la plaque tournante. Je me suis dirigé ensuite vers l'ouest en direction du centre de contrôle des locomotives, juste à temps pour quémander une balade vers l'extrémité ouest de la cour Manitoba. Pendant que l'équipe finissait de remplir les formulaires, je me demandais quelle serait la traction utilisée : la 4-8-4 U-2-c no 6156 construite en mai 1929 par la MLW ou la paire de F7A, les nos 9140 et 9108? Un membre de l'équipe me fit signe de monter à bord de la cabine de la Northern, qui avança afin de s'approvisionner au château d'eau situé à l'est de la rue Perth. Rendu à cet endroit, nous avons pu observer l'arrivée et le départ de la U-2-g no 6205 en tête du LaSalle no 5. Nous nous sommes ensuite arrêtés à la tour à charbon de Manitoba Est, puis à l'aiguillage de l'extrémité ouest le long de la voie principale. Je descendis à cet endroit et grimpai le remblai sur le côté nord du B&W pour capter la no 6156 en direction ouest, quittant la cour Manitoba à 13 h. À gauche, on aperçoit la route d'accès entre le remblai du B&M et l'abri de l'aiguilleur. Dans la même heure, j'ai pu voir les nos 9140 et 9108 tirer un train vers l'ouest à l'extérieur de la cour. Vers 14 h 30, la 4-8-4 U-2-g no 6233 amena l'International Limited vers les voies convergentes de la cour. Par chance, vers 16 h, un train arriva en direction ouest pour me ramener rue William, avec une surprise en prime : une paire de FA1, les nos 9404 et 9405 (photo no 26). Arrivé rue William, j'ai vu une autre Northern U-2-g, la no 6259. Enfin, pendant que je retournais chez moi en marchant rue Park, la U-2-c no 6146 apparut en direction ouest. Don McQueen, photo no 56.

A CNR Westbound west of the BW&NW embankment

Direction ouest, à l'ouest du remblai du Brockville, Westport & North Western



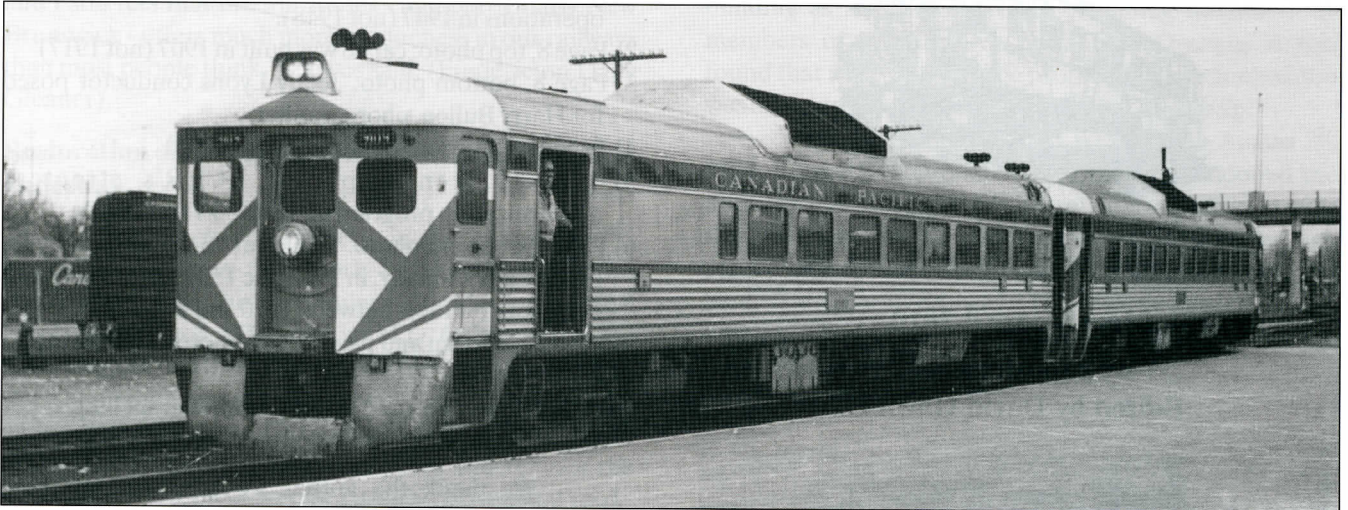
CNR FA1 MFA-15a 9404 & 9405 (both MLW 5-1950) had been cut from a westbound freight and were stopped at the crossover switch at Manitoba West late in the afternoon of April 5, 1956. The location now is CN Lyn, MP 127.4 of the Kingston subdivision and should not be confused with GTR's Lyn, later renamed by CNR to Lyn Jct. at MP 129. Normally MLW FA units were assigned to the Maritimes, but for several years each spring they migrated to Pointe St. Charles for annual inspection and were 'run in' on trains west of Turcot. It was rare during the 1950s to find them in the area after the beginning of May. Behind the units were the remains of the BW&NW 'gut' as it was locally called at the time. Between 1888 and 1926 a through girder bridge spanned the GTR-CNR main line. The north (left) approach was spoil from an extensive 1000-foot rock cutting. The south side was an embankment that had originally been built as a 700-foot long timber trestle about 21 feet high. As it deteriorated, CaNoR filled it during 1915 with chalky clay spoil believed to have come from the Lake St. John region. The switch tender's truck sat on the access road of the abandoned right of way. The 40-mile Brockville, Westport & North Western

was eventually opened for traffic in January 1886, having been constructed from a GTR connection at Lyn and from Newboro. The BW&NW had planned to negotiate with GTR for running rights over the four miles between Lyn and Brockville, but those plans never came to fruition. Forced to build their own entrance into Brockville, an almost parallel line running north of the GTR main was finally opened in July 1888. Access to a terminal at Church Street was accomplished by building over the GTR at Manitoba West. With the creation of the CNR, operation of this section was shifted to GTR rails and the bridge and track lifted during 1925 and 1926 as far south as the new (1921) Phillips Electrical Wire and Cable plant. It wasn't until 1990 the embankment was leveled during a development project to relocate the Brockville Golf and Country Club. Don McQueen # 59.

En cet après-midi du 5 avril 1950, les locomotives diesels FA1-15a nos 9404 et 9405 du CNR, construites par MLW en mai 1950, ont été détachées d'un train de marchandises en direction ouest et se sont arrêtées à l'aiguillage du croisement à Manitoba Ouest. Cet endroit est maintenant la borne MP 127.4 CN Lyn dans la subdivision Kingston, à ne pas confondre avec la borne GTR Lyn qui deviendra la CNR Jonction Lyn MP 129. Les locomotives diesels FA de la MLW étaient normalement assignées à la région des Maritimes, mais pendant quelques années, à chaque printemps, elles revenaient à Pointe-Saint-Charles pour leur entretien annuel; on les utilisa pendant quelque temps sur des trains à l'ouest de Turcot. Dans les années 1950, on les voyait rarement dans la région après le début de mai. Un pont à poutrelles traversait au-dessus de la ligne principale du GTR/CNR. L'approche du côté nord, longue de 1,000 pieds (304,8 m), avait été excavée dans le roc. Le remblai du côté sud était à l'origine un pont de bois à chevalets long de 700 pieds (213,4 m) et d'environ 20 pieds (6,1 m) de haut. Étant en état de détérioration avancé en 1915, le CNoR décida de le remblayer avec de l'argile crayeuse en provenance du Lac-Saint-Jean. L'appareil d'aiguillage repose sur l'ancien chemin d'accès de la voie. Une ligne BW&NW de 40 milles (64,4 km) fut ouverte au trafic en janvier 1886 pour relier un embranchement du GTR de Lyn à Newboro. Le BW&NW avait tenté sans succès de négocier un droit de passage de 4 milles (6,4 km) avec le GTR entre Lyn et Brockville. Obligé de construire sa propre entrée dans Brockville, le BW&NW inaugura la nouvelle voie, parallèle à la voie principale du GTR, en juillet 1888. Une structure fut érigée au-dessus de la voie principale du GTR à Manitoba Ouest pour permettre un accès au terminus près de la rue Church. Lors de la création du CNR, les manœuvres sur cette voie furent transférées au réseau de l'ex-GTR. Par la suite, pendant les années 1925 et 1926, le pont fut démantelé et les rails retirés aussi loin qu'à la nouvelle usine de la Phillips Electrical Wire and Cable. C'est seulement en 1960 qu'on nivela le terrain à l'occasion d'un projet de relocalisation du Brockville Golf and Country Club. Don McQueen, photo no 59.

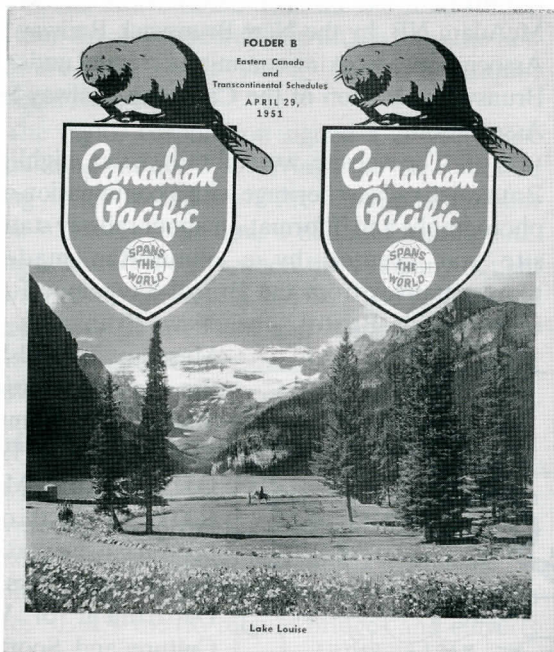
Canadian Pacific Ottawa – Brockville Budd cars

Autorails Budd Ottawa-Brockville du Canadien Pacifique



A pair of Canadian Pacific rail diesel cars have just arrived from Ottawa and idle on the north side of Brockville's Union Station circa 1971. Brockville Museum.

Vers 1971, une paire d'autorails au diesel vient tout juste d'arriver d'Ottawa et est en attente du côté nord de la gare Union de Brockville. Musée de Brockville.



Acknowledgements

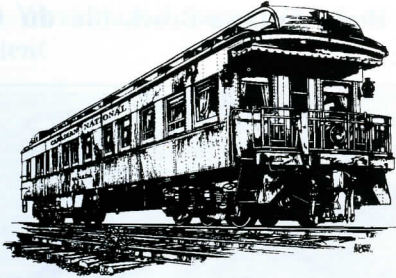
It's been over half a century since I lived in Brockville, and if there are errors in my recollections or notes, I would be pleased to receive corrections or additions. I can be reached at ddmqueen@rogers.com. I would like to thank Jim Clark (son of George, the CNR Locomotive Foreman during these years), Phil Jago and Bob Moore for their contributions. A wealth of information about the BW&NW can be found on Bob Moore's website 'Index to Railways of Eastern Ontario', clicking on the 'B&W' tab at <http://www.railwaybob.com/IndexEastOnt.htm>.

TABLE 49 MONTREAL – OTTAWA – TORONTO – HAMILTON – LONDON – WINDSOR – DETROIT – CHICAGO. This table contains detailed train schedules with columns for route, train number, departure/arrival times, and equipment. It includes a section for 'EXPLANATION OF SIGNS - THIS PAGE' and 'EQUIPMENT - See Table 48A'.

CRHA Archives, Fonds Kemp

Remerciements

J'ai quitté Brockville il y a plus de cinquante ans. Il se peut donc que ce texte comporte certaines erreurs ou omissions. Vous pouvez m'en faire part en me contactant au ddmqueen@rogers.com. J'aimerais remercier Jim Clark (fils de George, contremaître de locomotives au CNR pendant ces années), Phil Jago et Bob Moore pour leur collaboration. Un trésor d'informations au sujet du BW&NW est disponible sur le site Web de Bob Moore : Index to Railways of Eastern Ontario, en cliquant sur B&W au <http://www.railwaybob.com/IndexEastOnt.htm>.



BUSINESS CAR

March - April 2010

By John Godfrey

Edited by David Gawley

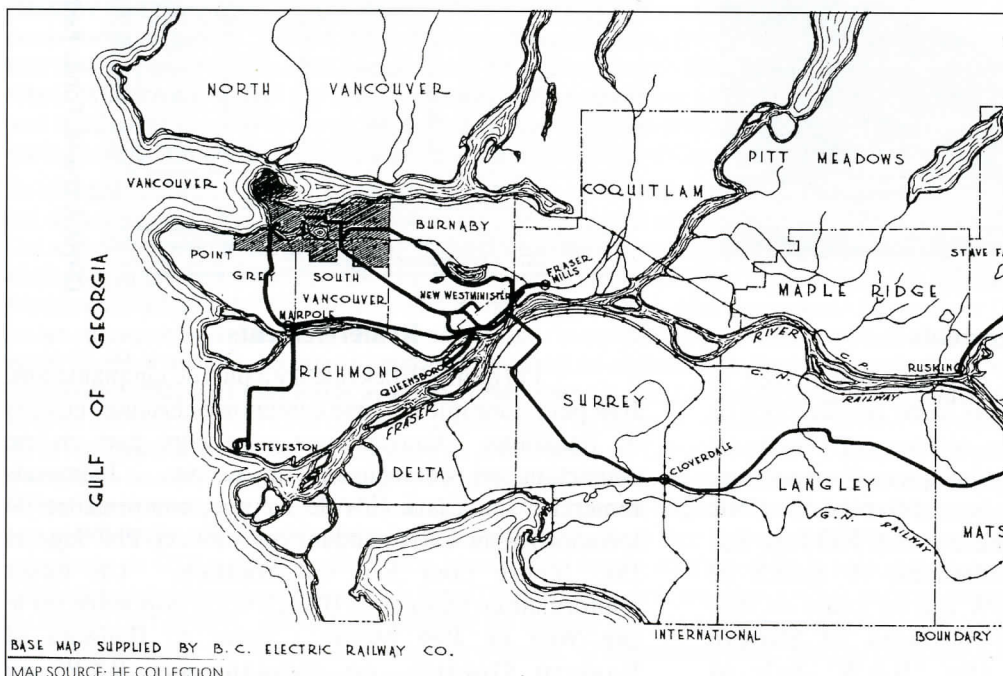


HERITAGE

British Columbia Electric Railway revisited

Henry Ewert, author of four books on the British Columbia Electric Railway Company Limited, has pointed out some errors which appeared in the article published in the January – February issue of Canadian Rail. These errors appear in the supplementary photo captions, notably in the Photo Gallery section. The author has also submitted a more detailed map of the BCER system which we present below.

Plan Showing Interurban Transit Lines in Vancouver and District



Henry Ewert collection

Corrections.

- 1) Page 5, bottom photo: The Fraser line ceased operations in 1947 (not 1948).
- 2) Page 8, top photo: car 88 was built in 1907 (not 1917)
- 3) Page 8, bottom photo: Teddy Lyons conductor posed for Harry Bullen, photographer.
- 4) Page 19, top photo: It is car 366 (not 306)
- 5) Page 19, centre photo: BCER's streetcar modernization program of the 1930's and 1940's.
- 6) Page 19, bottom photo: While car 1316 was built by St. Louis Car Company, in 1913, the 1300 series were built by various builders between 1910 and 1914.
- 7) Page 20, bottom and page 22 top photos: Carrall Street (not Carroll)
- 8) Page 21, top photo: Jewelers (American spelling as per sign in photo), PCC's arrived between 1938 to 1945

We thank the author for pointing out these corrections.

Website to showcase New Brunswick railways

Railway history buffs will be interested in a new website launched recently at the historic railway station in McAdam NB, by the New Brunswick Railway Heritage Association, a working committee created under the New Brunswick Division of the Canadian Railway Historical Association.

The website, www.nbrailways.ca, highlights New Brunswick railway heritage with a combination of stories, photographs and information about railway stations. The site was created by a committee made up of representatives from the Bristol Shogomoc Railway in Florenceville-Bristol, the New Brunswick Railway Museum in Hillsborough, the Saint-Quentin Train Station, the Edmundston-Madawaska Tourism Office, the McAdam Railway Station, the provincial Department of Tourism and Parks, and the Department of Wellness, Culture and Sport. "Some folks here have worked together for some time and it was about three years ago that we first talked about energizing ourselves to develop this site," said McAdam Mayor Frank Carroll.

Art Clowes, CRHA Division secretary for the railway historical association had only praise

for the project and the railways featured on the website. "I have visited most of the (railway) sites in North America and I still feel that the Maritimes - and particularly New Brunswick - offers much more uniqueness in our railways than most people think," Clowes said. (Fredericton Daily Gleaner)

Restoration of historic New Brunswick train station underway

Further to the report in the November – December Business Car, work has begun to restore Fredericton, NB's historic railway station for its new tenant, NB Liquor. NB Liquor and J.D. Irving announced plans that will see the station turned into a boutique wine store and teaching area. A new liquor store will also be built adjoining the old Canadian Pacific station. Within the next few months a local contractor will remove the station's rotten roof and replace it with a permanent roof.

"The interior will be rebuilt using as much original material as possible", said project manager Dana Boyd, of The Urban Farmer. "The plan for the existing train station is to create a training centre that will be filled with a lot of the memorabilia from the old train station era. And then that will open up and attach onto the new 10,000-square-foot liquor store," said NB Liquor spokeswoman Nora Lacey.

The liquor corporation signed a 20-year lease with the building's owner, J. D. Irving. The lease allowed J.D. Irving to go ahead with the multimillion-dollar renovation of the 1923 station, a national historic site. J.D. Irving acquired the site when the company bought the rail lines east of Montreal in 1995. The refurbished 318-square-metre train station and the adjoining 929-square-metre building are scheduled to open in the fall of 2010. (CBC)

New tourist train project on track in Quebec

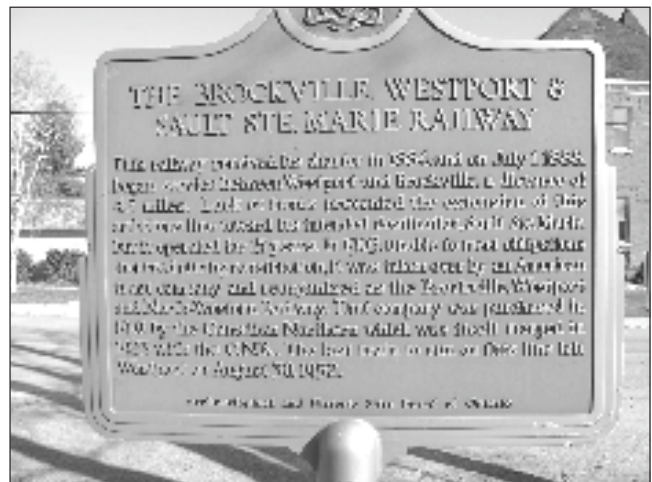
Chemin de fer de Charlevoix has started an 18 month project to improve the track and make way for a tourist train linking Quebec City and La Malbaie. A \$15.4 million dollar contract was granted to Services ferroviaires SEMA Inc. to rebuild bridges and culverts and replace more than 19 kilometres of rails along the 144 kilometre section of track between Quebec City and Clermont. The track is currently used for CN freight operations. The \$230 million Massif de Charlevoix project involves the integration of a rail shuttle between Baie St. Paul and Petite Rivière St. François and a new tourist train linking Quebec City to La Malbaie. (Montreal Gazette)

Westport, Ontario Station demolished

In recent years, the former Westport, Ontario railway station had been a restaurant at the Westport Station Motel. Last year a more modern masonry

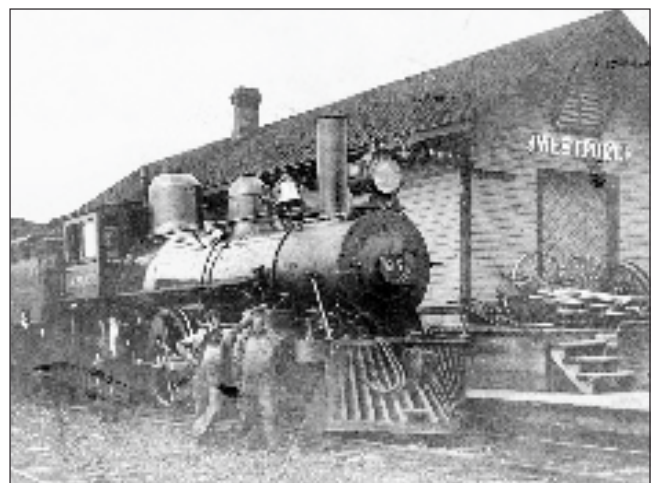
structure was built to serve the motel and the old wooden station became redundant. Efforts were made to save the building as a heritage project, including inspection by members of the CRHA's Smith Falls Division. It was found that the cost would be prohibitive. The foundation was made up of rotting cedar logs; that didn't help!

The last train departed Westport on August 30, 1952. Canadian National Railways then abandoned the line. The following photos illustrate the station in various stages following its construction circa 1886. The Heritage plaque gives a brief history of the Brockville Westport and Sault Ste. Marie Railway. The site is located at the junction of highways 42 and 10. (William Thomson – CRHA Kingston Division)



Heritage plaque erected near site of former Westport station. Bill Thomson.

Plaque commémorative érigée à proximité du site de l'ancienne gare de Westport. Bill Thomson.



Brockville Westport & North Western Railway 4-4-0 # 67 posed at Westport station circa 1909. Library & Archives Canada, PA 203411.

La locomotive 4-4-0 no 67 du Brockville, Westport & North Railway, photographiée à la gare de Westport vers 1909.



Near the end of its railroad life, CNR's Westport station in 1952. Al Paterson.

Les derniers temps, en tant qu'installation ferroviaire, de la gare de Westport du CNR en 1952. Al Paterson.



Its glory days long over, Westport station as it appeared in 2008. Bill Thomson.

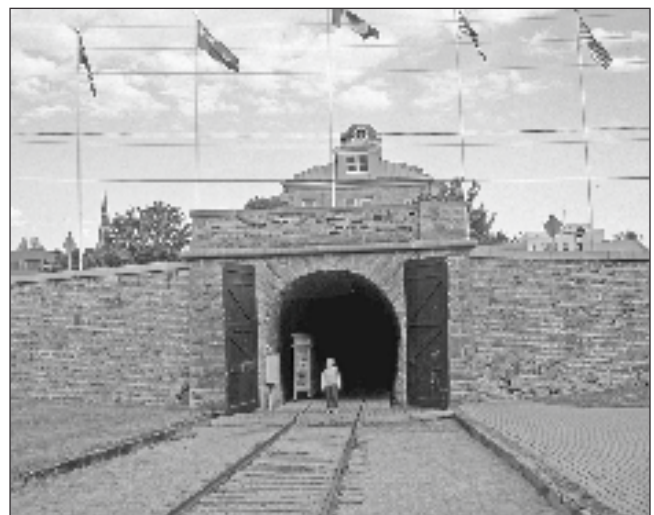
La gare de Westport telle qu'elle apparaissait en 2008, après des jours meilleurs. Bill Thomson.

BROCKVILLE—FORFAR—WESTPORT				YARKER—NAPANEE			
READ DOWN				TABLE No. 157		READ UP	
M339	M335			Eastern Time		M336	M340
Wed. and Sat.	Tue. & Fri.	Mis.				Tue. and Fri.	Thu. & Sat.
P.M.	A.M.					P.M.	P.M.
8:30	8:30	0.0	W BROCKVILLE, ONT 120.123			4:15	
8:45	8:45	4.0	Lyn Jet			4:05	
8:55	8:55	5.2	Lyn			3:55	
		6.3	Seelays				
	9:15	12.6	Ferhton			3:35	
		14	Glen Elba				
		16.3	Fairs				
	9:50	17.6	Athens			3:20	
		21.0	Soperton				
	10:20	26.4	Lyndhurst			2:55	
	10:30	28	Delta			2:35	
		33	Phillipville			2:20	
		35	FORFAR			1:35	
12:15		35	Crosby			2:10	
12:20	11:45	35	Newboro			1:30	2:00
12:30	11:55	40.0	WESTPORT, ONT			1:20	1:50
12:45	12:05	41.5				1:05	1:40
P.M.	P.M.					P.M.	P.M.

CRHA Archives, Fonds Kemp

Restoration of Canada's oldest railway tunnel at Brockville

Work on another part of the restoration of the historic Brockville 19th century railway tunnel constructed by the Brockville and Ottawa Railway (later part of Canadian Pacific Railway) which provided access to the Brockville waterfront through a third of a mile passageway beneath the center of the city was undertaken in 2009. Keith Kennedy Historical Masonry was awarded the \$364,415 contract to restore the tunnel's north face. A mass of overgrown brush has been cleared away in preparation for Kennedy's crew, revealing the remarkable stonework that has even an experienced mason like Kennedy standing in awe. "This is a masterpiece of work."



The tight dimensions of the former CPR Brockville tunnel are apparent when compared to a human figure. The south portal (pictured here) is fully restored; the north portal is now undergoing restoration. Robert Sandusky.

Le tunnel du CPR à Brockville, aux dimensions restreintes, comparé à l'échelle humaine. Le portique sud, illustrée ici, est entièrement restauré tandis que le côté nord est en voie de l'être. Robert Sandusky.

The stone carving on this tunnel is amazing," said Kennedy. He pays tribute to the 19th century craftsmanship while standing at the base of the impressive structure as his crew members worked some 30 feet above. "We're going to bring it back to life." It is a massive job, as the old limestone blocks, weighing about 350 pounds each, must be removed separately. Each stone is cleaned, checked for cracks, and marked so they know where to put it back in line, with a fresh trowel full of historical limestone mortar to hold it in place.

Except for the massive stone forming the arch, the entire stonework face of the north portal was removed. The stones were numbered and then put back after the walls were stabilized. Although some of the stones were too damaged to reuse, Kennedy estimated

about 85 per cent of the original limestone were reused. The structure will also be shored up with stainless steel reinforcing rods placed in behind it. "It's for the next generation that we're bringing this back to life," he said. "It will be good for another 200 years." What's damaged the stonework over 150 years," explained Kennedy, "is a combination of poor drainage and the winter freeze/thaw cycle. Every year is like 10 now with that cycle," he said of the inconsistent winter temperatures.

It was the first tunnel in Canada built specifically for railway use. In the debate over the restoration, there has been some question whether the tunnel, despite its history, will ever become a tourist attraction. Kennedy thinks it's an important project for the city. "This is part of our history," he said, adding he believes people will come to Brockville to view it.

In August 2009, a group of Ottawa-based railway historians were given the chance to step back in time by walking through the normally locked iron gates of the Brockville railway tunnel to explore the mysterious darkness beyond. The experience left members of the Ottawa Railway History Circle marvelling at more than just the incredible craftsmanship and back-breaking labour that built the tunnel between 1854 and 1860. Group members also commented on the potential tourist attraction the tunnel could become if it were opened to the public from end to end. "It's a wonderful opportunity for a tourist to go through the first railway tunnel in Canada," said railway circle member Colin Churcher. Even for non-railway buffs, Churcher is certain the tunnel would hold fascination, pointing in particular to the beautiful mineral deposits that have formed like natural works of art over the past two centuries.

For member Don McQueen, the tour brought back a flood of childhood memories. Growing up in Brockville, McQueen said he often used the tunnel as a shortcut, when it was still in operation. He recalled having to wait until the gases from the last train exiting had dissipated before scampering the one-third mile length. McQueen said you knew you were safe from suffocation when the light from the other end glowed a harvest moon orange. "Today's big difference is it's much wetter and messier," he noted. A steady flow of water has always infiltrated the tunnel, but the grading that channelled it to the sides is no longer in place.

That meant the recent inspection tour required the visitors to trudge through about an inch-and-a-half of mud. Churcher said actually touching the stone surfaces and shining a flashlight into corners of the stonework

gives a visitor an appreciation for the enormity of the task that photographs and drawings simply can't reproduce.

Two of Brockville's most recognized historians led the inspection tour, and both Doug Grant and Brian Porter said it was the first time in several years that they'd ventured beyond the gates into the tunnel. The tunnel has been closed to the public since the city assumed ownership in the 1980s. Porter said he never loses his sense of fascination for the structure. "I'm astounded every time I go through by the craftsmanship that you see here. These guys knew their stuff, they knew how to do their stonework," he said.

Obviously, Grant recognized that before the tunnel can be opened to the public it will require some work to "provide comfort for people." While it's impossible to get rid of the water, he said it could be easily channelled to the sides as was the case when it was in service. With a priceless resource in place, as he approached the tunnel's south exit, Churcher said, "All that's needed now is a 'champion' for the project." (Don McQueen / Brockville Recorder and Times)

Demolition of London, Ontario carbarn



Another remnant of London's street car heritage became a victim of redevelopment during the summer of 2009. The disused carbarn, located on the east side of Lyle Street - between Dundas and King East - was the second such building on this site. The London Street Railway had purchased the lot in March 1875 for \$1400 to build a wooden carbarn and stables (for the horses).

The stone structure under demolition replaced the original barn lost in a fire in 1904. Streetcars eventually shared space with busses in 1930, and the last operational streetcar returned to this barn on December 1, 1940. A larger bus garage and service complex was built to the east of this building in 1936 - both of which remained in service until their sale in 1974 when the London Transport Commission moved to its present location on Highbury Avenue. (Don McQueen)

Calgary's Heritage Park gets new streetcar line

In preparation for the start of Heritage Park's expansion, the streetcar system which had been operating since 1975, was shut down in August of 2006. The tracks, road bed and overhead trolley wire were removed with all salvageable material being stored for future use. The expansion includes a new entrance plaza, the Haskayne Merchantile block, Gasoline Alley displaying restored vehicles, the Selkirk Grill and a railway station patterned after one of Canadian Pacific Railway's stations in Calgary.

During the down period, the cars were completely refinished and mechanically overhauled. The traction power supply was upgraded using a diode bank donated by Calgary Transit. The new route starts in the

parking lots and heads east towards 14th Street, then turns south to skirt the wetlands. The wetland area is a holding pond for storm water as it is being filtered naturally by grasses and aquatic plants. Classes of school children explore the wetlands looking for bugs and frogs as part of their day at Heritage Park. The track passes next to the Selkirk steam locomotive then swings west following the entrance road. After the road crossing comes the passing track where guests can get a view of the Glenmore Reservoir and the Rocky Mountains. The west end of the track is at the Front Gate Building next to the Railway Station Cafe. Someday the tracks will be extended through the front gate down to Midnapore station to meet with the steam train.



Construction of the new streetcar system started late June 2009 with the local power utility, Enmax, donating material and labour to install the poles, support hardware and trolley contact wire. A&B Rail Contractors installed the 1.4km of new track and switches. Its crews worked throughout the heat of the summer in hopes of completing the task by Labour Day. However, because of material and weather delays they did not get the track serviceable until late September 2009.

The TTC gauge of 4 feet 10 7/8 inches and sharp corners gave them a challenge. They solved the gauge problem by first building at standard gauge so they could use their rail mounted ballast spreader, tamper and regulator. After the track was tamped and leveled, the installation crew went back, removed the spikes from one rail, moved it out to TTC gauge, then hand spiked it back in place. The 100 foot radius curves forced the use of prebent rails rather than having the track crew pull them into place using brute strength.

The refurbished cars were test run in anticipation of operating on Thanksgiving weekend, but winter weather blew in so that safe operation was not possible. All things being equal, the official return to service will be when the Park opens in May of 2010. (David Worthington)

Railway acquires diesel locomotive



The Kettle Valley Steam Railway has acquired a diesel locomotive to use as a backup unit. It is a 1956 S6 Model 251B, built by the American Locomotive Company in the U.S..

The bright green locomotive was purchased from Neptune Terminals in North Vancouver, where it had been used to transfer raw materials such as potash, copper concentrate and coal from CN for export by ships. The 900 horsepower locomotive is 13.6 metres long, 4.57 metres high and 3.12 metres wide with wheels 100 centimetres in diameter. It has a capacity of 2,271 litres of diesel fuel, 551 litres of lubricating oil and 719 litres of engine cooling water.

Before its time in North Vancouver, the locomotive had been used for similar purposes in Portland, Oregon. Ron Restrict, general manager of the steam railway, said the diesel locomotive is in good operating condition. “There’s not a lot of work involved,” he said. “It’s just a matter of hooking everything up and starting it.” It is one of two units purchased from Neptune Terminals. The second locomotive, a 1966 model built by the same company, will be stored in New Westminster until the steam railway determines what to do with it. The price was \$5,000 for each of the locomotives.

In addition to providing backup services when the steam locomotive is not in service, the diesel locomotive will also be used for yard work and for other service at the railway. Restrict said the railway society is hoping to do some work to prepare service to Faulder. He added that the railway will make repairs to the 1912 steam locomotive next year. While these are part of normal maintenance, the diesel could be used if additional work is required or if the repairs take longer than anticipated. (Summerland Review)

Crews lift a diesel locomotive onto the tracks; the newly acquired 1956 diesel locomotive will be a back-up unit for the Kettle Valley Steam Railway.

Une grue soulève une locomotive diesel construite en 1956. Nouvellement acquise par le Kettle Valley Steam Railway, elle sera utilisée comme locomotive d'appoint.

Royal Hudson 2860 helps celebrate White Rock's Olympic Torch events



Don Evans



Greg Shevchenko

Royal Hudson #2860 made a spectacular two-day public excursion trip on BNSF Railway between Vancouver, BC and White Rock, BC on February 8 and 9, 2010. The weather cooperated with sunny crisp days making the sights and sounds of mainline steam the best they could be. BNSF supplied a shiny ES44AC unit (#6422) to "fly the flag" as the corporate sponsor of the trip, which was run to celebrate the start of White Rock's

Winter Festival and Olympic Torch events.

The train, consisting of Royal Hudson 2860, BNSF 6422, gen car WCXX 9622 and coaches WCXX 5652, 5596, 3223 and 3218 departed VIA's Pacific Central Station Track 6 at 1400 hours on Monday, February 8. The train followed the original Great Northern route to New Westminster (now CN), crossed the Fraser River there and then proceeded on BNSF to White Rock. The trip

operated at relatively slow speeds as there were no delays for meets and the official ceremony time of 1600 at White Rock was based on the arrival of the train. We pulled in right on time.

After detraining the passengers at the White Rock station (now museum), the train moved south of the station to have the tender filled with water by the Fire Department, and then crossed the US border to the wye at Custer, Washington where the train was turned. This was the first time that the steam loco has been allowed into the US in over 25 years, and was facilitated by the installation of a second water glass by the WCRA. This brought the loco to US Federal Railroad Administration standards.

On Tuesday February 9th, the train was parked at the Canada, US border beside the Peace Arch monument, as the 2010 Winter Olympics Torch relay celebrations took place. At 1100, the train moved back into Canada and proceeded to White Rock where the obligatory special Olympic security inspections took place. It then pulled into the station to board passengers. We departed late at 1300 hours, and the run to Vancouver was done mostly at track speed. The sights and sounds of #2860 at speed with a trainload of passengers was unforgettable to those aboard as well as lineside. Arrival at Pacific Central station was at 1415, ending another great special event trip for the 2860. (Don Evans WCRA)

Rough ride for heritage British Columbia interurbans

On Saturday morning, December 12, 2009, CPR was in charge of moving these two heritage interurban cars from Vancouver to Coquitlam Yard for safe storage during the upcoming Olympics. The cars were trucked from the False Creek trolley line they had been running on to Ballantyne Pier on the Vancouver waterfront. They were lowered onto the tracks and the plan was for CPR to take them at 15 MPH east to Coquitlam Yard where they would be placed inside one of the diesel shop buildings for safe keeping.



The Downtown Historic Railway line they run on in Vancouver is hosting two modern demonstrator trolleys from Brussels that will run during the Winter Olympics and Paralympics in February and March 2010.

During the move to access the mainline, CPR Geeps were shoving on the cars through a series of crossover switches when both cars derailed. [Streetcars and most interurbans have narrower wheels than AAR standard and the guard rails at frogs therefore do not prevent wheel flanges from “picking the point” and riding up over the frog and derailing. We know all about this possibility at Exporail] (Ed.).

The DHR 1207 dates from 1905 and the DHR 1231 from 1913. Both operated in B.C. Electric's interurban service in the Vancouver area until 1958. (Ernest Letherby)

BACK COVER TOP: Via 6404 arriving at Brockville from Ottawa with train number 45 en-route to Toronto on March 23, 1998.. Robert Sandusky.

COUVERTURE ARRIÈRE : 23 mars 1998, la locomotive no 6404 de Via Rail arrive à Brockville en tête du train no 45 en direction de Toronto. Robert Sandusky.

BACK COVER BOTTOM : VIA Rail Canada train 52, the first of the Toronto – Montreal morning trains headed by General Electric P42DC 914 pulls into Brockville station on May 10, 2007. The Ottawa section (train 40) has been separated at Manitoba Yard (behind the curve) and will pull in on track 1 once train 52 has left the station. Kevin Brant.

COUVERTURE ARRIÈRE : 10 mai 2007, la locomotive General Electric P42DC no 914 de Via Rail entre à Brockville en tête du train no 52, le premier train du matin entre Toronto et Montréal. La section vers Ottawa (train no 40) a été séparée à la cour Manitoba (derrière la courbe) et sera dirigée vers la voie no 1 aussitôt que le train 52 aura quitté la gare. Kevin Brant.

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		

