

*The Miner's Trolley, Northern Ontario's School and Dental Cars, Stan's Photo Gallery,
Musings on a Near Miss, Business Car*

*Le tramway des mineurs. Les wagons-écoles et les wagons de soins dentaires du nord de l'Ontario.
Les photos de Stan. Sauve de justesse.*

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 553 • MARCH - APRIL • 2013





Canadian Rail

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

Suggested Retail Price: \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal Permit No. 40066621

TABLE OF CONTENTS

The Miner's Trolley, Dale Wilson	47
Northern Ontario's School and Dental Cars, compiled by Peter Murphy	59
Stan's Photo Gallery, Stan Smaill	64
Musings on a Near Miss, James A. Brown.....	82

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 2013:

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

CARTOGRAPHER:
James Taylor

FRENCH TRANSLATION:
Michel Lortie, Jean-Maurice Boissard, Denis Vallières et Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION:
Pub Cité

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

FRONT COVER: In the early nineteen fifties, the Ontario Northland Railway dieselized its operations with FP7's, GP9s, MLW RSs of three different types and MLW S2 switchers. In a 1971 image from noted railway photographer and historian Ken Goslett, ONR FP7 1509 leads a younger SD40-2 mate by the station at Cobalt, Ontario. Both units wear the very attractive original green and yellow paint scheme introduced on ONR's first diesels. Ken Goslett.

BELOW: The only vehicle purchased new by the Sudbury Copper Cliff Suburban Railway was this double truck plow / sweeper / line car built by the Ottawa Car Company in 1919. CRHA Archives, Fonds Corley.

PAGE COUVERTURE : Au tout début des années cinquante, le chemin de fer Ontario Northland est passé au tout diesel. On a alors acheté des modèles FP7 et GP9 de GMD ainsi que trois types de RS et des SW2 de chez MLW. Sur cette photo prise en 1971 par l'historien Ken Goslett à Cobalt, Ontario, la FP7 1509 est en tête d'un convoi de marchandises avec l'aide d'une SD40-2 de construction plus récente. Les deux locomotives portent leur livrée originale, verte et jaune, utilisée depuis le début de l'ère des diesels. Ken Goslett.

CI-DESSOUS: Le seul véhicule acheté neuf par le Sudbury Copper Cliff Suburban Railway est le chasse-neige / nettoyeur de voies à deux boggies construit par la Ottawa Car Company en 1919. Archives ACHF, Fonds Corley.



We acknowledge the financial support of the Government of Canada through the Canada Periodical Fund of the Department of Canadian Heritage.



Canadian Heritage
Patrimoine canadien

Canada

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

The Miner's Trolley

Capsule History of the Sudbury-Copper
Cliff Suburban Electric Railway

By Dale Wilson

French translation by Jean-Maurice Buissard

Sudbury was established in the 1880s as a CPR construction camp at the junction of the main line to the west and the Algoma branch towards Sault Ste Marie. Discovery of nickel and copper in the region caused urban centres to grow up around the railway junction and, several miles to west, at Copper Cliff, the hub of the Canadian Copper Company's mining and smelting activities. As early as 1903 there was interest in an electric trolley operation between these points and beyond, but it was not until 1912 that a franchise was granted by Sudbury town council for the Sudbury-Copper Cliff Suburban Electric Railway.

Financing came from prominent Sudbury citizens. Technical assistance was provided from Mackenzie & Mann interests as their Canadian Northern Railway (CNoR) had arrived in Sudbury in 1907. The electric railway presented them with a low cost connection to the Canadian Copper complex.

The line was surveyed from Lake Ramsey, past the CPR station, through Sudbury's downtown to a terminal in downtown Copper Cliff. An odd jog in the route through downtown Sudbury caused gossip as it passed a liquor store owned by one of the railway's promoters. A more practical reason for the jog in the proposed streetcar system was to avoid more than one diamond crossing of CPR's Stobie branch. The system used roadside running over most of its length, the exception being downtown Sudbury.

Construction was carried out in 1914 and 1915 using 80 pound "T" rail and was single track throughout. Early plans for rolling stock and electric locomotives, no doubt based on Canadian Northern being an active partner, were abandoned when the CNoR made plans to access the Canadian Copper Company (later International Nickel, or INCO) smelter complex at Copper Cliff via the Algoma Eastern Railway in 1913. This was likely a direct result of the streetcar company's two year delay between incorporation and construction. In 1915, two second hand double truck cars were ordered from the Transit Equipment Company of New York. Delivery was slow and so for the first four months of its operation the SCCSER had to borrow (and later buy) a car from Mackenzie & Mann's Toronto & York Radial Railway.

Although the diamond had not yet been installed at the CPR main line at Elm Street, the line was completed and ready for operation from Elm Street west to Copper Cliff and an official inspection trip carrying

Le tramway des mineurs

Capsule d'histoire des tramways
de Sudbury-Copper Cliff

Par Dale Wilson

Version française Jean-Maurice Buissard

La ville de Sudbury s'est établie dans les années 1880 comme camp de construction pour le CP, à la jonction de la ligne principale vers l'ouest et de l'embranchement de l'Algoma vers Sault Ste-Marie. La découverte de cuivre et de nickel dans la région a permis le développement de plusieurs agglomérations autour de ce nœud ferroviaire et à quelques miles vers l'ouest, à Copper Cliff, centre de la Canadian Copper Company pour ses mines et fonderies. Dès 1903, l'intérêt pour un système de transport par ligne électrifiée est envisagé pour relier ces industries et leurs environs. Mais il faut attendre 1912 pour qu'une franchise soit allouée au Sudbury-Copper Cliff Suburban Electric Railway (SCCSER) par le conseil municipal de Sudbury.

Le financement est garanti par d'éminents citoyens de Sudbury. L'assistance technique est assurée par Mackenzie & Mann, d'autant plus intéressés que leur Canadian Northern Railway (CNoR) est arrivé à Sudbury en 1907. Le réseau de tramway électrique leur assure un raccordement économique au complexe de la Canadian Copper.

Le tracé de la ligne est établi à partir du lac Ramsey, passe par la gare du CP, traverse le centre-ville de Sudbury jusqu'au terminus de Copper Cliff. Un détour bizarre dans le centre-ville a soulevé quelques potins car il passait devant le magasin d'alcool d'un des promoteurs. La raison la plus évidente est que le réseau ne devait pas avoir plus d'un croisement avec les voies de l'embranchement Stobie du CP. La voie est en bordure de rue pour la plus grande partie du parcours sauf dans le centre-ville de Sudbury.

La construction a lieu en 1914 et 1915. La voie est simple et montée à partir de rails en T de 80 lbs. Les prévisions initiales pour le matériel roulant, sans doute basées en fonction du Canadian Northern comme partenaire actif, sont abandonnées quand le CNoR planifie de se raccorder au complexe de la fonderie de la Canadian Copper Company (plus tard International Nickel, INCO) à Copper Cliff via l'Algoma Eastern Railway en 1913.

Bien que le croisement sur la ligne principale du CP ne soit pas encore terminé rue Elm, le reste de la ligne est fini et prêt pour l'exploitation à partir de la rue Elm ouest jusqu'à Copper Cliff. Une inspection officielle a lieu le 8 novembre avec des personnalités civiles. Trois jours plus tard, le service régulier sept jours par semaine commence sur ce tronçon. Le 3 avril 1916, l'arrivée de deux tram-ways commandés au Transit Equipment



Car number 2 was built in 1899 by the St. Louis Car Company. The Sudbury Copper Cliff Suburban Railway purchased it second hand from the Third Avenue Railway System in New York City in 1916; it poses here for what appears to be some sort of official photo. CRHA Archives, Fonds Al Paterson.

Le tramway No 2, construit en 1899 par la St. Louis Car Company, est acheté d'occasion par le Sudbury Copper Cliff Suburban Railway en 1916 du Third Avenue Railway System de New York; on le voit ici dans ce qui semble être une photo officielle. Collection Dale Wilson à partir d'un négatif d'Al Paterson.

civic and other officials took place on November 8, 1915. Three days later regular service began operating seven days a week on this section of the line. The arrival of the two cars ordered from the Transit Equipment Company allowed a service increase to 33 daily trips on April 3, 1916, an improvement on the previous 17 daily trips.

On April 3, 1916 an Ontario Railway and Municipal Board engineer inspected two short extensions which had been built, one the beginning of the “Frood Mine section”, the other from the CPR Elm Street crossing through downtown, across a bridge over CPR’s main line and yard and several blocks further towards Lake Ramsey. The existing bridge over the CPR required strengthening for carriage of streetcars. Although installed in 1907 it span dated from roughly the 1885-1890 period and had been in service on CPR’s Lake Superior division, although no one has ever discovered exactly where.

Later in 1916 the Ontario Railway & Municipal Board approved further construction on the Frood Mine section, also referred to as the O’Connor Park Line. In

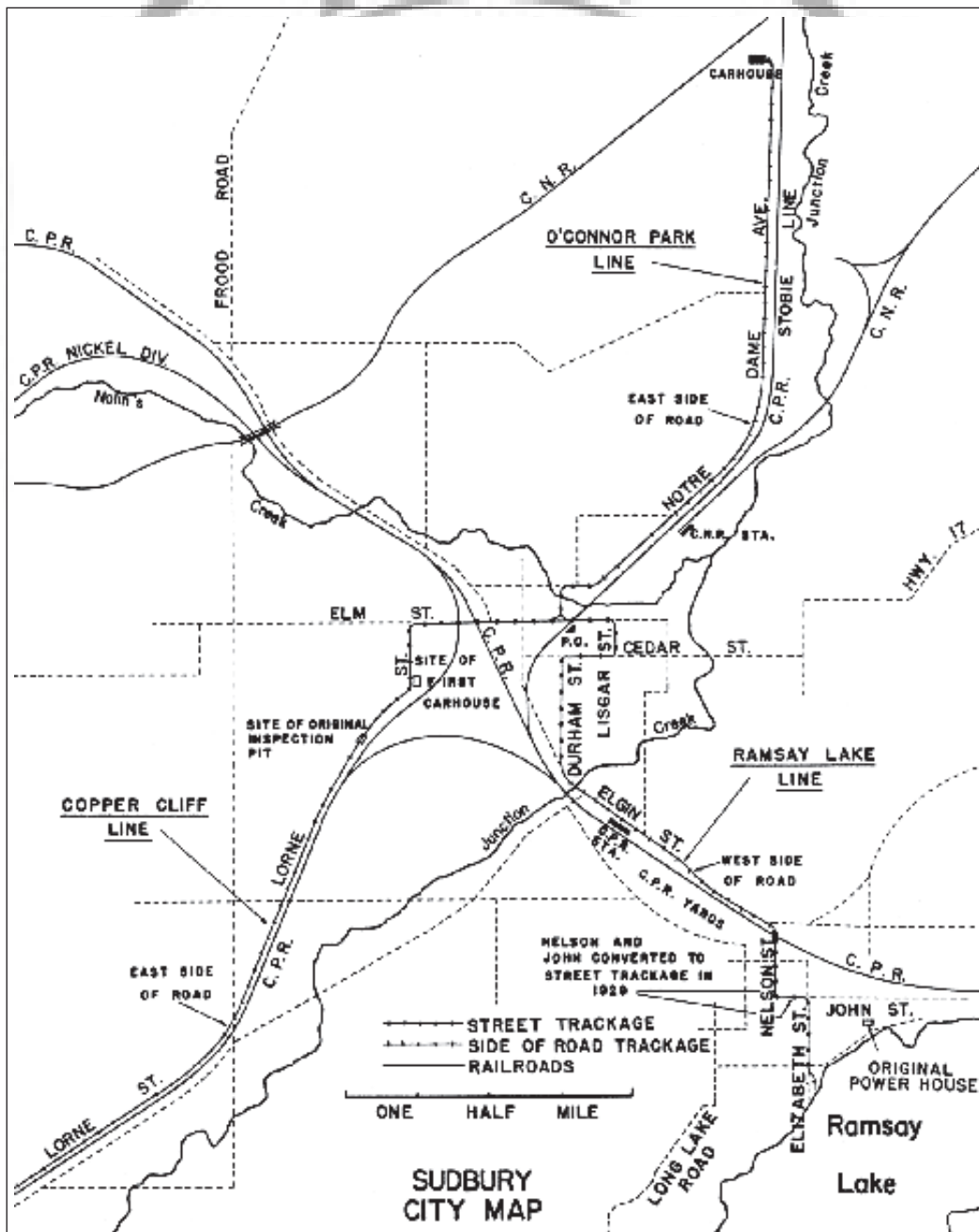
Company, permet de faire passer le service de 17 à 33 voyages par jour.

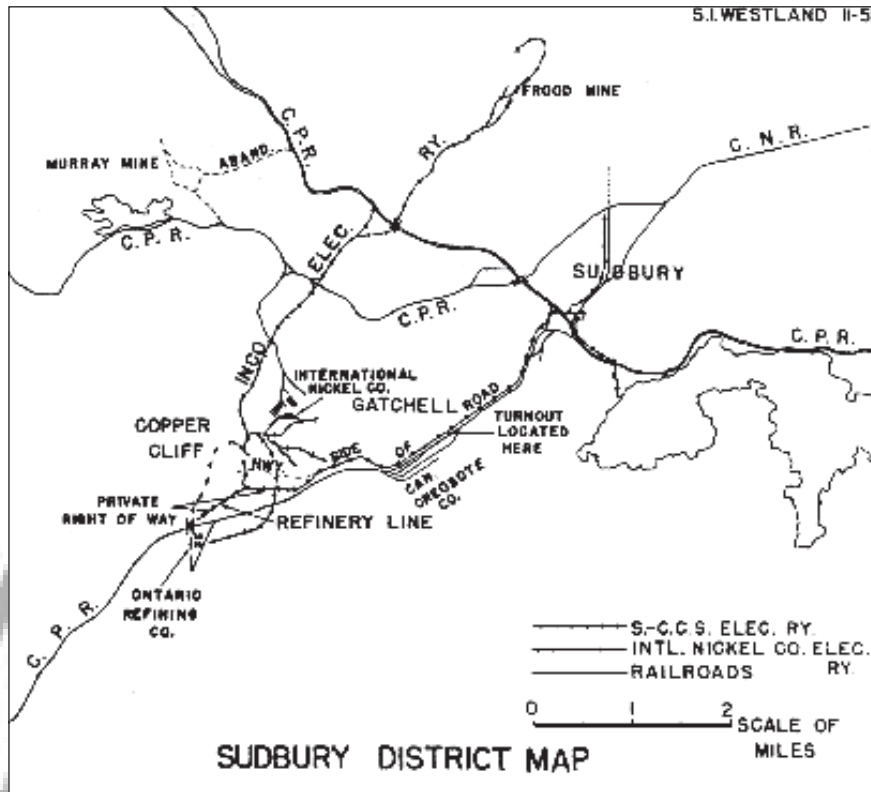
Le 3 avril 1916, des ingénieurs du Ontario Railway et du conseil municipal inspectent les deux courts prolongements alors terminés, le premier depuis la mine Frood et l’autre depuis le croisement avec le CP rue Elm à travers le centre ville, le pont de la ligne principale et le triage du CP jusqu’à plusieurs pâtés de maison plus loin vers le lac Ramsey. Le pont du CP demande d’être renforcé pour permettre le passage des tramways. Bien que refait en 1907, sa travée date d’environ 1885-1890 et aurait été utilisée par la division du lac supérieur du CP, même si personne ne se souvient exactement quand.

Plus tard, en 1916, l’Ontario Railway et le conseil municipal approuvent l’extension jusqu’à la mine Frood, connue aussi comme la ligne O’Connor Park. En 1917, elle est réalisée depuis le centre-ville jusqu’à la grande minoterie le long de l’avenue Notre-Dame. Rien d’autre ne sera construit par la suite à cause des hauts et des bas de l’industrie minière. INCO acquiert la mine Frood, un bon emplacement au nord du centre-ville, mais choisit

1917 this was built from the downtown as far as the large flour mill along Notre Dame Avenue. No further construction was ever done, due to the ups and downs of the mining industry. INCO owned Frood Mine, a valuable property north of the town centre, but chose to draw much of its ore from the Creighton Mine to the west. Mond Nickel, the other mining giant in the area, owned the Frood Extension Mine close to INCO's Frood, but they chose to draw most of their ore from the Garson and Levack mines elsewhere in the district. As a result no significant traffic to the Frood area could be expected; had the mining companies chosen to mine their Frood properties, the streetcar route could have been as busy as to Copper Cliff.

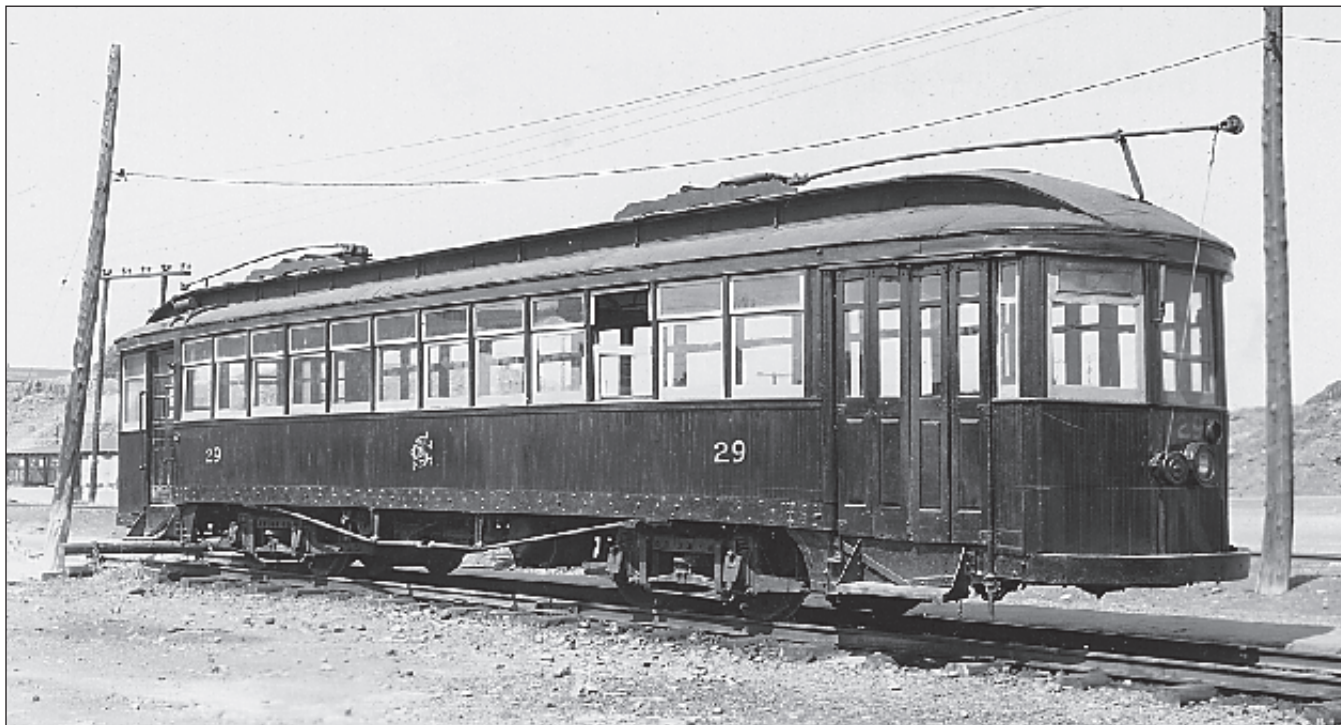
plutôt d'extraire le minerai de la mine Creighton à l'ouest. Mond Nickel, l'autre géant de la région, appartient à la Frood Extension proche de la mine Frood acquise par INCO, mais préfère ex-traire son minerai des mines Garson et Levack ailleurs dans la région, si bien que peu de trafic est espéré à partir de la mine Frood. Si les sociétés minières avaient choisi d'exploiter leurs acquis de cette dernière, le trafic du tramway au-rait pu être aussi actif que du côté de Copper Cliff.





In this undated photo the Sudbury Copper Cliff rotary pauses long enough for the Sudbury Star's photographer to take this shot! The Ruggles built rotary came to the Sudbury Copper Cliff in 1943 from the Wilkes-Barre Railways in Pennsylvania. Sudbury Star, Dale Wilson collection.

Sur cette photo non datée, le chasse neige rotatif du Sudbury Copper Cliff pose pour le photographe du Sudbury Star. Fabriqué par Ruggle, il arrive au Sudbury Copper Cliff Suburban Railway en 1943 en provenance du Wilkes-Barre Rail-ways, en Pennsylvanie. Sudbury Star, Collection Dale Wilson.



Car 29 was built for the Toronto Suburban Railway as car 29 where it operated in local service to Cooksville powered by 1500V DC. In 1926 it was sold to the Chatham, Wallaceburg & Lake Erie Railway; after only two years, it came to the Sudbury Copper Cliff Suburban Railway and was equipped with longitudinal seats in 1943. CRHA Archives, Fonds Corley.

Le tramway No 29 construit pour le Toronto Suburban Railway alimenté sous 1500V cc en service local pour Cooksville. En 1926, il est vendu au Chatham, Wallaceburg & Lake Erie Railway et équipé de banquettes longitudinales en 1943. Archives ACHF, Fonds Corley.

As with many railway charters, time extensions were granted for several years and new schemes considered but no significant additions took place.

For the first few months SCCSER didn't have a car barn and had to service its cars over an outdoor pit on the main line across Lorne Street from the Sudbury Brewing & Malting Company. One of first jobs was flat wheel replacement on the car from the T&Y Radial car, achieved using jacks and a block and tackle. Soon a two track frame barn was built closer to Elm Street, near today's Beer Store. This didn't last long as dreams involving the Froid Mine section saw a three track frame car barn was erected out on Notre Dame Avenue across from the flour mill.

Power was purchased from the Wanipitei Power Company (later Ontario Hydro) at 2300 volts, three phase, 60 cycle AC. At first the SCCSER installed a 300 kw, 550/600 volt DC generator in a municipal pumping station on Lake Ramsey. When the car barn was built at the flour mill, the generator was moved there. Power from INCO's own hydro plants was also purchased in Copper Cliff at 600 volts DC. In 1942 the Ontario Hydro source was supplied at 44,000 volts AC and stepped down to 2300 volts AC by transformers located in a new brick building adjacent to the car barn.

Comme pour de nombreuses compagnies de chemins de fer, des prorogations sont accordées pour plusieurs années et de nouveaux schémas sont considérés, mais aucune modification substantielle n'est réalisée. Durant les premiers mois, le SCCSER n'a pas de remise pour ses tramways et n'a pas d'autre point d'entretien qu'une fosse extérieure sur la voie principale rue Lorne, près de la Brewing and Malting Company. L'un des premiers travaux d'entretien est le rem-placement d'une roue aplanie sur le tramway radial du T&Y, ouvrage qui est exécuté avec des crics, des blocs et des calles. Peu après, une remise à deux baies est construite près de la rue Elm, là où est maintenant le magasin de bière. Mais elle ne dure pas longtemps, les espoirs placés dans la section de la mine Froid conduisant à la construction d'une remise de trois baies avenue No-tre-Dame, devant la minoterie.

L'énergie est achetée de la Wanipitei Power Company (plus tard Ontario Hydro) qui la fournit sous 2300 V ca., 3 phases, 60Hz. Au début, le SCCSER installe un groupe dynamo de 300 kW sous 550/600 V à la station de pompage municipale du lac Ramsey. Quand la remise est construite près de la minoterie, ce groupe est déplacé à cet endroit. L'énergie vendue par les centrales d'INCO à Copper Cliff est sous 600 Vcc. En 1942, Hydro Ontario

Ridership grew, particularly during World War I, due to mining and smelting growth. However, road building and an increase in number of automobiles meant revenue was not sufficient to allow repayment of the first mortgage on the property held by the town. There was an attempt to sell the company to the town in 1920. The council turned it down, probably because if the company failed franchise conditions would allow the town to buy the property for less than the asking price. The streetcars went to one man operation in 1921, but net income dropped until by 1927 a deficit of \$4,100 existed. Car miles were reduced from 154,000 in 1921 to 103,000 in 1928.

A brief respite occurred in the period 1929-31 as INCO rebuilt its smelter and copper refinery, thus raising overall economic activity and total employment. A half-mile of track was added to serve the copper refinery, bringing the system to its greatest extent 9.1 miles (14.6 km). Some relatively new cars were purchased from the abandoned Schuylkill Railway of Girardville, PA, the only steel cars ever to be on the system.

amène sa tension d'alimentation à 44 000 V ca, qu'on abaisse à 2300 V ca par un transformateur installé dans un édifice en brique près de la remise.

La fréquentation augmente surtout durant la Première Guerre mondiale à cause de l'intensification des activités des mines et des fonderies. Cependant, la construction de nouvelles routes et l'accroissement du nombre d'automobiles font que les revenus d'exploitation sont insuffisants pour couvrir la première hypothèque tenue par la ville. Une tentative de vente à la ville a lieu en 1920, mais le conseil municipal décline l'offre car si la compagnie ne respecte pas les conditions de la franchise, la ville devra racheter les terrains en dessous du prix demandé. En 1921, les tramways sont exploités par un seul conducteur, mais les revenus nets chutent, accusant un déficit de 4100\$ en 1927. Le trafic des tramways tombe de 154 000 milles (240 000 km) en 1921 à 103 000 milles (166 000 km) en 1928.

La période 1929-1931 permet un bref répit alors que l'INCO refait ses fonderies et ses raffineries de cuivre, permettant ainsi une reprise de l'économie et le plein emploi. Un prolongement de la voie sur 800 m (1/2 mille) est construit pour des-servir la raffinerie de cuivre,



Shift change at Copper Cliff; no less than six cars are visible in this photo taken at the Copper Cliff station as the cars wait for the evening rush of miners returning to Sudbury. If you look closely, you can see the motormen gathered in the front of car 30 waiting for the evening rush of passengers. Car 30 was purchased in 1929 from the Schuylkill Railway, in Girardville, Pennsylvania, where it operated as number 502. John D. Knowles, Dale Wilson collection.

Changement de quart à Copper Cliff, pas moins de six tramways sont sur la photo prise à la station lors la période de pointe du matin quand les mineurs reviennent sur Sudbury. En regardant bien, on aperçoit les conducteurs devant le tramway No 30. Ce tramway a été acheté du Schuylkill Railway, à Girardville, en Pennsylvanie, où il portait le No502. Collection Dale Wilson via John. D. Knowles.



Car 38 (on the left) holds the main line as it heads for Copper Cliff. Sudbury bound car 36 will proceed once car 38 is clear of the Gatchell passing track alongside Lorne, Avenue. CRHA Archives, Fonds Corley.

Le tramway No 38 (à gauche) reste sur la voie principale en allant vers Copper Cliff; le tramway No 36, sur la voie d'évitement de Gatchell, le long de l'avenue Lorne attend que le tram No 38 ait dégagé. Archives ACHF, Fonds Corley.

The only passing track on the system was at Gatchell, along Lorne Street and adjacent to the creosote plant. Two or more cars would meet there as cars ran on half-hourly frequency. Reflecting the relatively high population density between downtown and Gatchell, a shuttle car ran out that far as well. Rush hour traffic consisted of refinery and smelter workers living in Sudbury. John Knowles, in his 1952 article on the system published by the Upper Canada Railway Society, says as late as 1947 it was common to see six of the eleven cars at Copper Cliff waiting for shift change. Other traffic generators were the Copper Cliff arena, site of many athletic events, and Lake Ramsey for weekend swimming.

Nickel and copper were wartime staples so mining and processing activities meant even more pressures on the streetcar system during World War II. Four new-used cars were acquired from Wilkes-Barre, PA and put into service immediately.

portant le réseau à sa plus grande extension soit 14,6 km (9.1 milles). Des tramways relativement plus récents sont achetés du défunt Schuylkill Railway de Girardville, PA; ce seront les seuls tramways en acier que possèdera le réseau.

La seule voie d'évitement sur le réseau est celle de Gatchell, le long de la rue Lorne, près de l'usine de créosote. Deux tramways ou plus peuvent s'y trouver puisque la fréquence est à la demi-heure. À cause de la densité de la population entre Gatchell et le centre-ville, il pouvait y avoir une navette. Les heures de pointe surviennent lorsque les travailleurs quittent Sudbury pour rejoindre les fonderies et les raffineries. John Knowles, dans un article de 1952, raconte qu'aussi tard qu'en 1947, il est fréquent de voir de six à onze tramways attendre à Copper Cliff lors des changements de quarts. Les autres occasions sont lors des multiples événements sportifs à l'aréna de Copper Cliff et des fins de semaine pour les baignades au lac Ramsey. Durant la Seconde Guerre mondiale, les besoins de cuivre et de nickel exercent de nouvelles pressions sur le réseau de tramway. Quatre nouveaux tramways d'occasion sont achetés de Wilkes-Barre, PA et mis en service immédiatement.



When most of the second (or third) hand cars were purchased, they had conventional flip-over cross seats as in car 38. They were removed and replaced with two longitudinal benches and battleship linoleum floor to accommodate an increased number of mining passengers, as in car 30. CRHA Archives, Fonds Corley.

Quand les tramways Nos 30 et 31 sont achetés du Schuylkill Railway en 1929, ils ont des banquettes transversales rabattables conventionnelles qui sont remplacées par des banquettes longitudinales et des planchers en linoléum renforcés, pour satisfaire le nombre croissant de passagers des mines. Archives ACHF, Fonds Corley.



Except for in downtown Sudbury, the Sudbury Copper Cliff was a 'side of the road' operation; here we see an unidentified car operating towards downtown on Notre Dame Avenue. CRHA Archives, Fonds Corley.

Excepté dans le centre-ville, les voies du Sudbury Copper Cliff sont en bordure de rue. On voit sur cette photo un tramway non identifié en direction du centre-ville, avenue Notre-Dame. Archives ACHF, Fonds Corley.



Car 37, followed by another unidentified car, is westbound on Notre dame Avenue heading for downtown in 1949. CRHA Archives, Fonds Toohey 49-178.

Le tramway No 37, suivi par un autre non identifié en direction ouest vers le centre-ville, en 1949. Archives ACHF, Fonds Toohley 49-178.

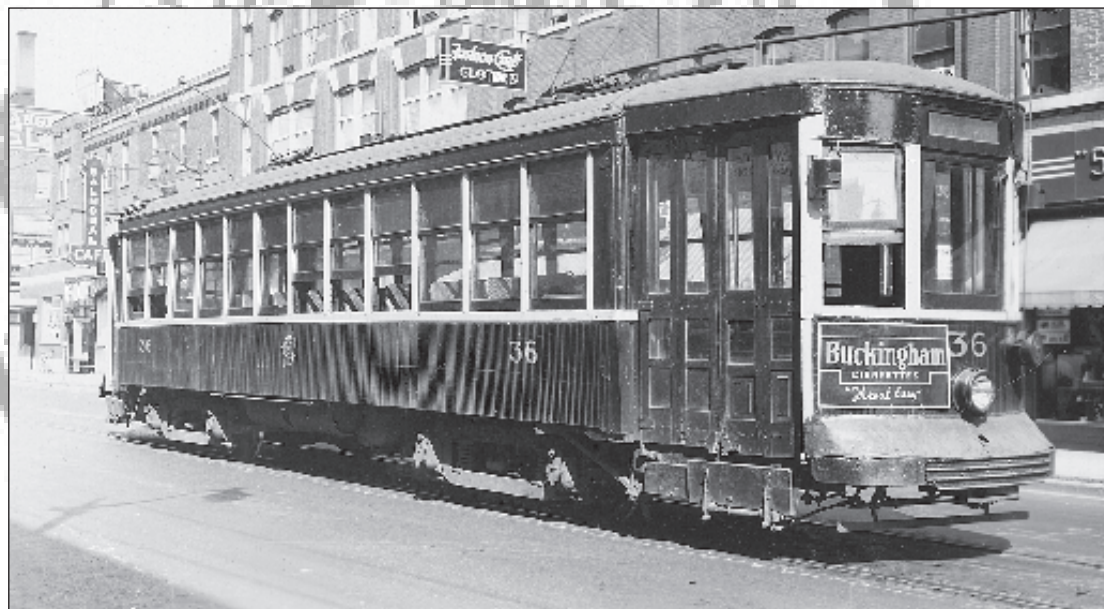


Time for the SCCSR is running out as car 33 rattles across the CPR level crossing on Elm Street in 1950. Dale Wilson Collection.

La fin était proche pour le SCCSR en 1950 alors que la voiture 33 traverse le passage à niveau du CP sur la rue Elm. Collection Dale Wilson.

Car 36 is eastbound on Elm Street in Sudbury, in front of Kresge's nickel and dime store on August 17, 1947. CRHA Archives, Fonds Corley.

Le tramway No 36 en direction est rue Elm à Sudbury, devant le magasin 5-10-15 Kresge (le dollarama de l'époque !!!), le 17 août 1947. Archives ACHF, Fonds Corley.



The SCCSER remained an all-rail system until 1947 when four second hand buses were added, not for feeder routes but to augment and occasionally replace streetcars. Bus operations were increased considerably in 1949-1950 and management of the aging system decided to replace all trolley operations with buses. The last official operations were October 1, 1950, followed by a ceremonial single car last run to Copper Cliff, then back to Gatchell where the dignitaries changed to a bus for their return to the city centre. A year later even the name was replaced, the company becoming Sudbury Bus Lines.

Le SCSER reste strictement sur rail jusqu'en 1947, année où quatre autobus d'occasion sont ajoutés non pas sur une base de routes régulières, mais pour augmenter la capacité ou remplacer à l'occasion les tramways. Les opérations par autobus augmentent considérablement dans les années 1949-1950 et la vétusté du système pousse au remplacement de tous les tramways par des auto-bus. Le dernier trajet officiel a lieu le 1er octobre 1950, suivi par un dernier tour à Copper Cliff et retour à Gatchell, les officiels reprenant l'autobus pour regagner le centre-ville. Un an plus tard, même le nom de la compagnie est changé pour la Sudbury Bus line.

With busses on the property, the end is near as cars 30, 31 and 32 repose in front of the three stall car barn on Notre Dame Avenue. John D. Knowles, Dale Wilson collection.

Les autobus sont dans la place, la fin est proche quand les tramways Nos 30, 31 et 32 attendent devant la remise à trois baies de l'avenue Notre-Dame. Collection Dale Wilson, via John D. Knowles.



It's October 1, 1950, the last day of regular streetcar service in Sudbury. The next day a ceremonial 'last run' took place to Copper Cliff after which the power was shut off for the last time. Sudbury Star, Dale Wilson collection.

Le 1er octobre 1950, dernier jour du service régulier des tramways à Sudbury. Le lendemain, le dernier tour officiel a lieu à Copper Cliff après quoi "on ferme la switch" ou on coupe le courant pour la dernière fois. Sudbury Star, collection Dale Wilson.

ROSTER

NUMBER	BUILDER	YEAR	TYPE	LENGTH	WIDTH	TRUCKS	WHEEL BASE	CONTROL
Rotary	Ruggles		ST	24' 0"	8' 0"	Ruggles	7' 0"	K-10
1	Ottawa	1920	DT Plow	46' 0"	9' 8"	Taylor	6' 10"	K-35
2	St. Louis	1899	DT-D			St. Louis		K-10
4	St. Louis	1899	DT-D			St. Louis		K-11
6	Brill	1895	DT-D			Maximum Traction		K-10
6			DT-R					K-10
8	Brill	1899	DT-D			Brill		K-6
10	Brill	1897	DT-D					K-10
27			DT-R					K10
28	TSRy.	1916	DT-R	48' 0"	8' 6"	Brill 27G	4' 6"	K28
29	TSRy.	1916	DT-R	48' 0"	8' 6"	Brill 27G	4' 6"	K28
30	Brill	1923	DT-A	48' 0"	8' 4"	Brill	6' 0"	K-35
31	Brill	1923	DT-A	48' 0"	8' 4"	Brill	6' 0"	K-35
32	Brill	1918	DT-A	48' 0"	8' 4"	Brill	6' 0"	K-35
33	Brill	1916 or 17	DT-A	48' 0"	8' 4"	Brill	6' 0"	K-35
34	Brill	1915	DT-A	47' 0"	8' 2"	Brill	6' 0"	K-35
35	Brill	1916	DT-A	47' 0"	8' 2"	Brill	6' 0"	K-35
36	Brill	1912	DT-A	47' 6"	8' 0"	Brill	6' 0"	K-35
37	Brill	1912	DT-A	47' 6"	8' 0"	Brill	6' 0"	K-35
38	Brill	1912	DT-A	47' 6"	8' 0"	Brill	6' 0"	K-35
39	Brill	1912	DT-A	47' 6"	8' 0"	Brill	6' 0"	K-35

ROSTER NOTES

- ST Single truck
- DT-D Double truck - deck roof
- DT - R Double truck - railroad roof
- DT - A Double truck, arch roof

Car Number

Notes

- Rotary Plow Builders date unknown, acquired from Wilkes-Barre Railways in 1943, their 030.
- 1 Acquired new from Ottawa Car Manufacturing in 1920, it had a plow on one end, sweeper on the other and a line tower fitted later.
- 2 and 4 St. Louis built, 1899, acquired from the Third Avenue Railway System in New York in 1915, scrapped around 1935.
- 6 (first) Brill 1895, acquired from IRC Buffalo in 1917 their 433 - 497 series, it had Maximum Traction trucks, scrapped around 1923
- 6 (second) Body acquired from the Toronto Suburban Railway's Woodbridge - Weston line in 1927, trucks and equipment was fitted from burnt car 10, it operated as car 6. It was renumbered to 27 around 1935 and was wrecked in a head-on collision with car 33 in 1942.
- 8 Brill 1899, acquired from Cleveland Railways in 1919, their 308, it was originally Cleveland Electric Railway 608, it was scrapped around 1935.
- 10 Brill 1897, originally Long Island Electric Railway, then to Fairmont Park Transit, then to Toronto & York Radial Railway in 1909 as 34, acquired by Sudbury in 1915, first car on the line. It ran in Sudbury for a few years as 34, later renumbered to 10, it burned around 1926.

- 27 See second 6
- 28 and 29 Built by the Toronto Railway Company as Toronto Suburban Railway 28 and 29, 1500V cars for use on the Toronto - Cooksville local service. Cars sold to Chatham, Wallaceburg & Lake Erie then on to Sudbury in 1928, car 28 burned in 1942.
- 30 and 31 Brill 1923, acquired from the Schuylkill Railway of Girardsville, Pennsylvania in 1929, their 502 and 501.
- 32 Brill 1918, originally Washington - Virginia Railways 352, acquired from the Schuylkill Railway of Girardsville, Pennsylvania in 1929, their 352.
- 33 Brill 1916, possibly acquired from the Schuylkill Railway of Girardsville, Pennsylvania in 1929. Or Brill 1917, Slate Belt Railways 81 acquired in 1930. This car had a smoker section partition which was retained.
- 34 (first) See car 10
- 34 (second) Brill 1915, acquired from the Schuylkill Railway of Girardsville, Pennsylvania in 1929, their 303.
- 35 Brill 1916, acquired from the Schuylkill Railway of Girardsville, Pennsylvania in 1929, their 307.
- 36 to 39 Brill 1911, built for Wilkes-Barre Pennsylvania as cars 360, 356, 354 and 352, they were acquired by Sudbury in 1942. Sheet metal siding was replaced by wood slats by Sudbury Copper Cliff.

Roster Information

The Sudbury Streetcars, John D. Knowles and Nickel Belt Rails

CRHA Archives, Fonds Corley

All time equipment roster by Ray Corley dated 1984

Car origins by James J. Buckley dated 1984



End of the line for car 33 (and all the others), the remaining Sudbury streetcars were all sold to Greenspoon Brothers scrap dealers in 1951. Sudbury Star, Dale Wilson collection.

Le bout de la ligne pour le tram 33, et pour tous les autres... Sudbury Star, collection Dale Wilson.

Northern Ontario's School and Dental Cars

Compiled by Peter Murphy

French translation by Gilles Lazure

Northern Ontario was (and in some cases still is) a vast isolated expanse stretching over 1,000 miles (1,600 kilometres) in width. No roads crossed this region until after World War II. It was not until Ontario Highway 17, which more or less follows the CPR southern route along the north shore of Lake Superior, was completed for through traffic in 1960 did a paved road span the region. A vast number of Northern Ontario communities had been built as railway service centres, others sprung up to accommodate section gangs, timber, mining, and other natural resource based industries. All these isolated communities had one thing in common, they depended on the railways for their very existence. In the early 1920s one of the priorities of the Ontario Department of Education was the extension of educational opportunities to children in the northern reaches of the province.

Provincial authorities were reluctant to establish permanent schools there because of the transient nature of the population and the small number of students available at any one location. The problem was further complicated by the fact that a large number of the population, particularly railway workers and their families, consisted of non-English-speaking immigrants. The solution to this dilemma was the railway school car, a unique and innovative idea designed to bring both the classroom and teacher to the children in those areas served by Canadian Pacific and Canadian National Railways.

J. B. Macdougall, the Chief Inspector of Provincial Schools, had spent most of his career as a teacher and then Chief Inspector of Schools in Northern Ontario, championed the idea of a school car to reach these isolated school-aged children. Having persuaded



A child arrives by dog sled to attend school aboard CPR school car 50 at Chapleau, Ontario circa 1940; school car 51 is preserved intact at Exporail, the Canadian Railway Museum. Library and Archives Canada PA-142371.

Un enfant arrive par traîneau à chiens pour étudier à bord de la voiture-école No 50 du Canadien Pacifique (CP) à Chapleau, Ontario, autour de 1940 ; la voiture-école No 51 est préservée intacte à Exporail, le musée ferroviaire canadien. Bibliothèque et Archives Canada PA 142371.

Les voitures-écoles et - dentaires de l'Ontario Septentrional

Compilé par Peter Murphy

Version française : Gilles Lazure

L'Ontario Septentrional fut (et dans certains cas est encore) une vaste étendue isolée couvrant en largeur plus de 1 000 milles (1 600 kilomètres). Aucune route n'avait traversé cette région jusqu'après la 2^{ème} Guerre Mondiale. Ce n'est que lorsque la route 17 de l'Ontario, qui suit plus ou moins le tracé sud du CP le long de la rive nord du lac Supérieur, fut ouverte à la circulation en 1960 qu'une route pavée sillonna la région d'un bout à l'autre. Plusieurs communautés de l'Ontario Septentrional avaient été créées en tant que centres de services ferroviaires, d'autres étaient apparues pour desservir des équipes d'entretien ferroviaire et des industries forestières, minières et autres liées à l'exploitation des richesses naturelles. Toutes ces

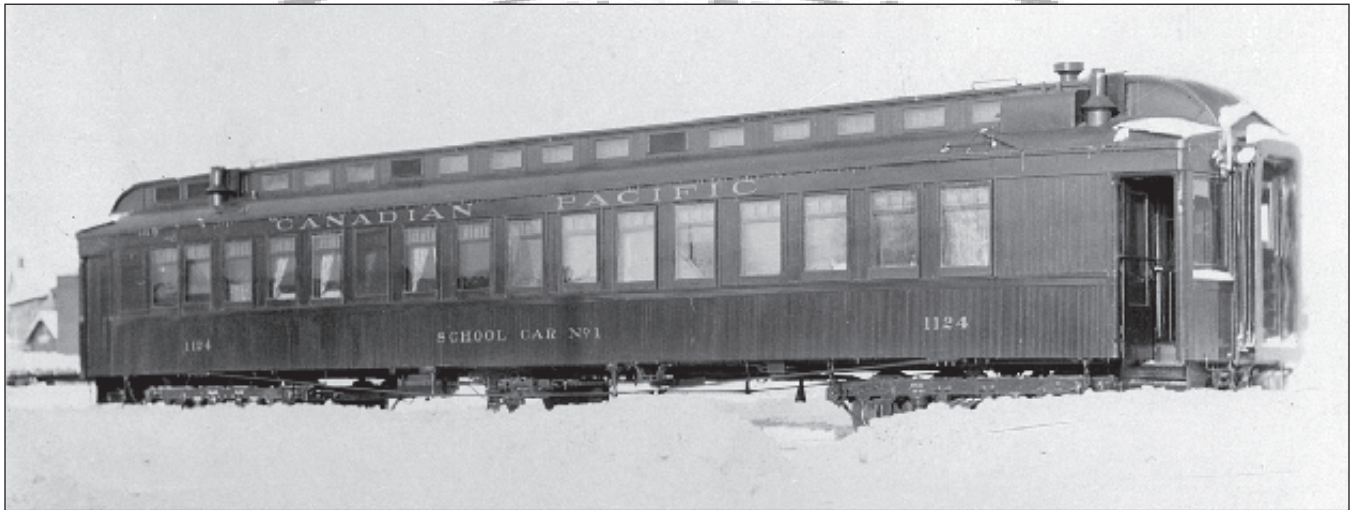
communautés isolées avaient un trait en commun: elles dépendaient des chemins de fer pour leur existence même. Au début des années 1920, une des priorités du Département de l'Éducation de l'Ontario fut d'améliorer les opportunités d'instruction des enfants des étendues nordiques de la province.

Les autorités provinciales hésitaient à y établir des écoles permanentes à cause de la nature transitoire de la population et du faible nombre d'écoliers. Le problème fut aggravé davantage par le fait qu'une grande partie de la population, particulièrement celle des employés ferroviaires et de leurs familles, était formée d'immigrants ne parlant pas l'anglais. La solution à ce dilemme fut la voiture-école ferroviaire, une idée singulière et inédite, conçue pour acheminer et la classe et l'instituteur aux enfants dans ces localités desservies par le CP et le Canadien National (CN).

J. B. MacDougall, l'Inspecteur en chef des écoles provinciales, ayant passé la majeure partie de sa carrière en tant qu'instituteur et ensuite en tant qu'Inspecteur en

the Ontario Department of Education to back the idea, it was necessary to win sympathy and support of both railways. Negotiations with the companies began in 1926; initially, both railways had serious misgivings about such an unusual venture, but eventually they agreed to participate in a trial run for eight months. In September 1926, two school cars went into operation – one on each of Canada's two major railways – making education in remote areas of Northern Ontario a reality for the first time.

chef des écoles de l'Ontario Septentrional, se fit le champion du concept de la voiture-école pour rejoindre ces enfants d'âge scolaire isolés. Le Département de l'Éducation de l'Ontario ayant été persuadé d'appuyer le concept, il fut nécessaire de gagner la sympathie et le support des deux compagnies de chemins de fer. Les négociations avec les compagnies débutèrent en 1926 ; au départ, les deux compagnies eurent de sérieuses réserves au sujet d'un tel projet tellement hors de l'ordinaire, mais elles acceptèrent par la suite de faire un premier essai de huit mois. En septembre 1926, deux voitures-écoles furent mises en service - une sur chacun des deux chemins de fer majeurs du Canada – et l'instruction dans les régions de l'Ontario Septentrional devint une réalité pour la première fois.



CPR School car number 1, still carrying its original number 1124, was photographed in mid winter at an unknown location circa 1930 - 1935. CPR Archives NS. 1925.

La voiture-école No 1 du CP, portant encore le No 1124, son numéro original, fut photographiée au milieu de l'hiver, à un endroit inconnu, autour des années 1930-1935. Archives du CP NS. 1925.

The operation of the 'school on wheels' was actually very simple. The railway school car stopped at predetermined locations where several children could avail themselves of intensive schooling for a period of time ranging from four to ten days. The car was then moved to its next stop and the children were left with three to four weeks of independent study (homework) until the classroom and teacher returned; the teacher then corrected the homework and continued the course of study with the pupils. The regular programme for elementary schools was followed and in some cases the curriculum for grades 9 and 10 was given to those students who wished to continue beyond grade 8. The school day started with the teacher raising the Union Jack to the top of the flagpole at the vestibule end of the car; once the flag was raised the school was in session.

Le mode d'opération de « l'école-sur-roues » fut en réalité très simple. La voiture-école du chemin de fer arrêtait à des endroits fixés d'avance où plusieurs enfants pouvaient profiter d'un enseignement intensif au cours d'une période comprise entre quatre et dix jours. La voiture-école était ensuite déplacée à l'arrêt suivant et les enfants recevaient assez de travaux à faire eux-mêmes (devoirs) pour les garder occupés pendant trois à quatre semaines jusqu'à ce que la voiture-école et l'instituteur reviennent ; l'instituteur corrigeait alors les travaux faits à la maison et reprenait ensuite le cours des études avec les écoliers. Le programme d'étude régulier pour les écoles élémentaires était suivi et, dans certains cas, celui des niveaux 9 et 10 était donné à ceux parmi ces écoliers qui désiraient continuer au-delà du niveau 8. L'instituteur débutait la journée d'école par la levée de l'Union Jack au haut du mât localisé à l'extrémité du vestibule de la voiture ; la séance d'école débutait une fois le drapeau hissé.



The flag is up, school is in session, CPR car 50 in 1947, location unknown. CPR Archives NS. 17009.

Le drapeau est en l'air, l'école est en cours, voiture-école No 50 du CP en 1947, endroit inconnu. Archives du CP NS. 17009.



Northern Ontario children pose for a group photo outside CPR 1124 location unknown, around 1930. Archives of Ontario 10020878.

Des enfants du nord de l'Ontario Septentrional posent pour une photographie de groupe à l'extérieur de la voiture-école No 1124 du CP autour de 1930, endroit inconnu. Archives de l'Ontario 10020878.



School's out! Children head home after another day of instruction in CPR school car 1124 at Esher, Ontario. This shot was taken in 1927 – 1928 when the car is still lettered 'first class'. J.C.S. Bennett, CPR Archives NS. 1518.

L'école est finie! Les enfants partent pour la maison après une autre journée d'enseignement dans la voiture-école No 1124 du CP à Esher, Ontario. Cette photographie fut prise en 1927-1928 alors que la voiture était encore identifiée « première classe ». J.C.S. Bennett, Archives du CP NS. 1518.

The school cars used old coaches and sleeping cars that the railway's refurbished. One half of the cars were arranged as a classroom having approximately 15 desks. Other equipment provided included slate blackboards, maps, charts, globes and a small library. The other half of the school car was a complete apartment for the teacher, with a kitchen, living and dining room and bathroom.

Now I must tell you about the car. I think if you had been here this morning you could have said more oh's and ah's than I did; it is just grand. In my bedroom there is a cupboard to hang clothes in, and one with school books in. There is a most wonderful bed and over \$ 50.00 worth of bedding. The comforter alone cost \$ 14.00. A table, two chairs (one of which is a lovely padded arm chair), a clock and a shaded Coleman gas lamp complete the room.

In the kitchen is a lovely range, white enamel table, a cupboard for dishes so that they cannot break, a cupboard for food with ice, and a dandy sink. There are saucepans, frying pans, stewing pan, tea pot, coffee percolator of aluminum, also pie plates, egg beater, rolling pin, casserole, bread board, flour can, scrubbing brushes and pail, mop, wash tub, dish pan, clothes pins, brooms and a Daisy vacuum carpet sweeper. My room has a carpet.

The school room looks much like it did in the picture. There are 12 desks, six maps hung on six rollers, a globe, scales, measures, first aid cabinet, two blackboards, two chairs, two bookcases with a lovely lot of books, primary material, and ink, pens, pencils, erasers, scribblers and stationery for the teacher's use.

The car is heated by hot water from a heater in a closed compartment.

Extract from a September 10, 1928 letter from Bill Wright to his mother and family written on board a CPR school car. Bill was riding the school car as it was being transferred between locations, at the end of a weyfreight somewhere between Sudbury and Cartier, Ontario.

The Ontario government and the railways soon proclaimed the experiment a great success, which led to the signing of a formal agreement between the province and the companies in January 1928. The CPR and CNR agreed to provide suitable cars for conversion to classrooms, to operate the cars free of charge on their respective lines and to install sidings on which to park the cars where necessary. For its part the provincial government assumed the cost of conversion, alteration and maintenance of the cars and the teacher's salary.

The school car system expanded in the early 1930s to meet the growing demand for education in the north. Eventually seven cars operated on the CPR, CNR and Temiskaming & Northern Ontario lines, covering

Les voitures-écoles utilisaient de vieilles voitures à passagers et voitures-lits que les compagnies de chemins de fer rénovaient. Une moitié des voitures était aménagée en salle de classe contenant une quinzaine de pupitres. L'équipement fourni comprenait aussi des tableaux noir en ardoise, des cartes, des tableaux, des globes terrestres et une petite bibliothèque. L'autre moitié de la voiture était un logement complet pour l'instituteur avec une cuisine, un salon-salle à manger et une salle de toilette.

« Maintenant je dois vous parler de la voiture. Je crois que, si vous aviez été ici ce matin, vous auriez pu dire encore plus de oh ! et de ah ! que je ne l'ai fait: elle est simplement magnifique. Dans ma chambre à coucher il y a une armoire pour y suspendre les vêtements et une autre pour les livres d'école. Il y a un splendide lit et une literie valant plus de 50\$. La courtpointe à elle seule coûte 14\$. Une table, deux chaises (dont une est un merveilleux fauteuil capitonné), une horloge et une lampe à l'huile Coleman avec abat-jour complètent la pièce.

Dans la cuisine, il y a un amour de cuisinière, une table émaillée blanche, une armoire pour les assiettes qui les garde ainsi de se briser, une glacière pour aliments et un joli évier. Il y a des poêlons, des poêles à frire, une grande casserole, une théière, une cafetière automatique en aluminium, de plus il y a des assiettes à tarte, un batteur à œufs, un rouleau à pâte, une marmite, une planche à pain, un pot à farine, des brosses dures et un seau, une vadrouille, un cuvier, une bassine pour laver la vaisselle, des épingles à linge, des balais et un aspirateur à tapis Daisy. Ma chambre à coucher a un tapis.

La salle de classe apparaît bien telle que sur la photographie. Il y a douze pupitres, six cartes montées sur six rouleaux, un globe terrestre, des balances, des instruments de mesure, un cabinet de premiers soins, deux tableaux noir, deux chaises, deux bibliothèques avec un bel ensemble de livres, du matériel de base et de l'encre, des plumes, des crayons, des gommes à effacer, des planches à griffonner et de la papeterie à l'usage de l'instituteur.

La voiture est chauffée par de l'eau chaude provenant d'un réchaud placé dans un compartiment fermé. »

Traduction de l'extrait d'une lettre, datée du 10 septembre 1928, de Bill Wright à sa mère et sa famille écrite à bord d'une voiture-école du CP. Bill roulait dans la voiture-école alors que celle-ci était déplacée entre deux localités en queue d'un train local de marchandises, quelque part entre Sudbury et Cartier, Ontario.

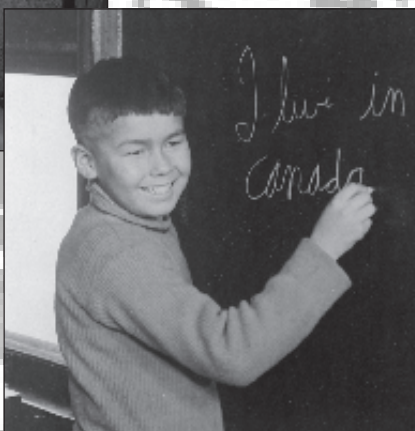
Le gouvernement de l'Ontario et les compagnies de chemins de fer eurent tôt fait de déclarer que l'expérience était un franc succès, ce qui mena à la

over 1000 miles of the province from Capreol to the Manitoba border. Sir Henry Thornton, President of the CNR from 1922 to 1932, suggested in 1931 that railway school cars be established wherever needed along any CNR line in Canada. "There would seem to be a large and useful field for this sort of thing," he told his Vice President S. J. Hungerford, "I think it most important that the younger generation be taught the principles of true Canadianism." Following the Ontario example, railway school cars were adopted by Quebec and in the mid-1930s by the government of Newfoundland.



Scenes inside a school car. CPR Archives NS. 17040 image 74, and NS. 9295.

Scènes à l'intérieur d'une voiture-école. Archives du CP NS. 17040, image 74, et NS. 9295.



signature d'un accord formel entre la province et les compagnies en janvier 1928. Le CP et le CN acceptèrent de fournir des voitures convenables pour être transformées en voitures-écoles, de déplacer à leurs frais ces dernières sur leurs réseaux respectifs et de construire des voies d'évitement lorsque nécessaire. Pour sa part, le gouvernement assumait les frais de conversion, de modification et d'entretien des voitures et celui du salaire de l'instituteur.

Le système de voitures-écoles fut prolongé au début des années 1930 afin de satisfaire la demande grandissante d'instruction dans le nord. En fin de compte sept voitures-écoles furent en opération sur les voies du CP, du CN et du Temiskaming & Northern Ontario (T&NO) desservant plus de 1 000 milles (1 600 km) de la province à partir de Capreol jusqu'à sa frontière avec le Manitoba. Sir Henry Thornton, président du CN de 1922 à 1932, suggéra en 1931 que des voitures-écoles soient mises en service partout où elles seraient requises le long de n'importe quelle voie du CN au Canada. « Il semblerait qu'il y a un vaste et utile champ d'action pour ce genre de chose », dit-il à son vice-président S. J. Hungerford, « Je pense qu'il est d'une grande importance que la jeune génération soit instruite des principes du pur Canadianisme ». Suivant l'exemple de l'Ontario, les voitures-écoles furent adoptées au Québec et, au milieu des années 1930, par le gouvernement de Terre-Neuve.



This photo was taken in the 1940s, probably by Helen McKay, the first (and only) woman to ever run a school car in her own right. It is of a group of children outside the Temiskaming & Northern Ontario's school car. Angus and Helen McKay had operated a CN school car between Sioux Lookout and the Manitoba border in the 1930s, but had returned to North Bay where their daughter was born. The intention was that they would take over the T&NO school car, but Mr. McKay joined the army, serving overseas and Mrs. McKay was put in charge of the car. Elizabeth Hill family photo (the McKay's daughter) via the Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre.

Cette photographie fut probablement prise au cours des années 1940 par Helen McKay, la première (et unique) femme à avoir jamais dirigé une voiture-école. Elle montre un groupe d'enfants à l'extérieur de la voiture-école du T&NO. Angus et Helen McKay avaient dirigé une voiture-école du CN entre Sioux Lookout et la frontière avec le Manitoba au cours des années 1930 mais ils étaient retournés à North Bay où leur fille est née. Ils avaient tous les deux l'intention de prendre en charge la voiture-école du T&NO mais M. McKay rejoignit l'armée, servant outre-mer, et Mme McKay en fut mise en charge. Photo de famille d'Elizabeth Hill (la fille des McKay) courtoisie du Northern Ontario Railway Museum & Heritage Centre.

continued on page 74

Stan's Photo Gallery

MARCH – APRIL 2013

By Stan Smail

French Version, Michel Lortie

Introduction

The recent passing of Canadian country music legend 'Stompin' Tom Connors brings to mind remembrances of Northern Ontario, which is in part the theme of this issue of Canadian Rail. Tom Connors came to be recognised for his Canadian themed story songs which he initially performed all over the 'Clay Belt' country of Northern Ontario. Songs like 'Algoma Central 69', 'The Flying CPR' and 'Sudbury Saturday Night' are musical gems that celebrate the railroad and social history of Ontario's 'Northland'. Rest in peace, Tom.

Stan's Photo Gallery for this issue of Canadian Rail celebrates the railroad and social history of the Northlands zone of Ontario with contributions by Ken Goslett, the late Jim McRae, Omer Lavallee and Dale Wilson who authored the article on Sudbury streetcars. Dale is also the author of 'Northern Ontario Rails in Colour' published in January 2012, by Nickel Belt Rails Publishing, in Sudbury, Ontario.

All Aboard for the Northland! This photo gallery is dedicated to the memory of Jim McRae who tirelessly lensed the trains of northern Ontario with passion and determination for years.

A mid 1950s diesel-era view at Nakina, Ontario. Such once common items as the track-gang's shanty and pump car, the 1600 h.p. RS-3 diesel and ice-cooled reefers are to be seen no more, as the train crew pass the time at a meet. The 1802 was out-shopped by MLW in 1953 as road number 7832, in September 1954 CNR renumbered it to 1802, in June 1956 it was once again renumbered to 3002. CRHA Archives, Fonds Kemp 1158.

Les photos de Stan

MARS – AVRIL 2013

Par Stan Smail

Version française : Michel Lortie

Avant-propos :

Le décès récent du légendaire chanteur country « Stompin » Tom Connors nous rappelle la région du nord de l'Ontario à laquelle ce numéro de Canadian Rail est consacré. Tom Connors fut une grande vedette de la chanson country au Canada anglais. Ses chansons racontaient la vie dans cette rude région minière et plusieurs de celles-ci étaient reliées aux chemins de fer, entre autres Algoma Central 69, The Flying CPR ou encore Sudbury Saturday Nite. Ses chansons racontaient la vie des cheminots dans la région du nord de l'Ontario. Adieu, Tom. Repose en paix.

Comme nous l'avons noté plus haut, ce numéro de Canadian Rail est dédié à la région du nord de l'Ontario. La galerie de photos vous présentera des photos de Ken Goslett, de feu Jim McRae, d'Omer Lavallee ainsi que de Dale Wilson. Ce dernier est l'auteur de l'article sur les tramways de Sudbury. Dale est aussi l'auteur de Northern Ontario Rails in Color publié en janvier 2012 par la Nickel Belt Publishing de Sudbury, Ontario.

En voiture donc pour la région nordique de l'Ontario!

La galerie de photos est dédiée à la mémoire de feu Jim McRae qui a passé des années à prendre en photos les trains de la région du nord de l'Ontario.



Une photo prise au milieu des années cinquante à Nakina, Ontario. La présence de la draisine et de la cabane des ouvriers d'entretien de la voie rappelle cette époque. Le train 241 du Canadien National (CN) est à l'arrêt alors que l'équipe semble discuter d'un problème. La locomotive, une RS3 de 1600 CV a été construite par MLW en novembre 1953. Elle portait alors le numéro 7832 qui devint le 1802 en septembre 1954. Finalement, elle fut numérotée 3002 en juin 1956. Archives ACHP, Fonds Kemp 1158.



Meet at Swastika! ONR FP7 1502 displays her as-delivered green and yellow livery complete with the Ontario Provincial coat of arms crest on the nose below the headlight as it meets a southbound freight in the clear at Swastika back in 1971. Both ONR freights feature the very distinctive end cupola cabooses which, by now are equipped with electric markers. Ken Goslett.

La FP7 1502 du ONR rencontre un train de marchandises au village de Swastika, Ontario, en 1971. Elle aborde sa livrée d'origine vert et jaune avec l'écusson provincial de l'Ontario sous son phare. Les wagons de queue étaient alors munis de feux de position à l'électricité. Ken Goslett.

Around the wye at Swastika! ONR FP7 and a GP9 sister are bound for Rouyn-Noranda with a cabooses hop back in 1971. The country served by the ONR was often referred to as Ontario's 'Northland', so the renaming of the Temiscaming and Northern Ontario to 'Ontario Northland' was fitting. The aforementioned 'Stompin' Tom Connors also entitled his 1967 first record album of songs NORTHLANDS ZONE. Songs he sang at the Maple Leaf Hotel in Timmins! Ken Goslett.

Une FP7 et une GP9, accompagnées d'une « cabooses », prennent la bretelle de la voie de retournement en Y de Swastika en 1971. Elles vont se diriger vers Rouyn-Noranda au Québec. La région nordique de l'Ontario était appelée Northland. C'est pourquoi, en 1946, le chemin de fer Temiscaming and Northern Ontario fut renommé Ontario Northland Railway et le fameux « Stompin » Tom Connors qui chantait à l'hôtel Maple Leaf de Timmins tira son premier album Northland Zone. Ken Goslett.





Northern Ontario's other regional railway, the Algoma Central extends from Sault Ste. Marie to Hearst. Serving the mining, timber and paper interests, the ACR dieselized early with a large fleet of GP7s built by General Motors Diesel in London, Ontario. The hogger waves a friendly salute to photographer Ken Goslett as twin GP7s lead an ACR local freight southbound near Hawk Junction, Ontario in 1971. Ken Goslett.

L'autre chemin de fer de la région du nord de l'Ontario était le Algoma Central qui reliait Sault-Ste-Marie à la ville de Hearst située plus au nord. Il servait surtout au transport du minerai, du bois d'oeuvre et du papier. Ce chemin de fer s'est converti rapidement aux locomotives diesel. Ici, deux GP7, construites par GMD à London, amènent un train de marchandises en direction sud près de Hawk Junction, Ontario, en 1971. Ken Goslett.

Tom Connors also wrote and sang about the ACR in his memorable song 'Algoma Central 69'. In 1971, ACR SD40s 180 181 and 182 are in charge of a Helen Mine ore train to and from the Michipicoten Harbour branch at Hawk Junction. In 1971, even the ACR yard switches had kerosene switch lamps! Ken Goslett.



Le chanteur Tom Connors a également écrit une chanson intitulée Algoma Central 69 en 1971. Trois locomotives SD40, les 180, 181 et 182 sont à Hawk Junction où elles amènent un train de minerai en provenance de la mine Helen vers le port de Michipicoten. À ce moment-là, on utilisait encore des lampes à l'huile sur les contrôles des aiguillages. Ken Goslett.



Off the beaten track in Northern Ontario is the railway operated by the Spruce Falls Power and Paper Company out of Kapuskasing. Noted for its very distinctive green paper traffic boxcars, the SFP&P also had this modified Superior school bus with railway wheels for transporting track workers. No 217 is at Spruce Falls in 1965. Rahn Stokes.

La Spruce Falls Power and Paper Company était propriétaire d'un petit chemin de fer qui partait de la ville de Kapuskasing, Ontario. Ce dernier était bien connu pour ses wagons couverts peints en vert pour le transport du papier. Il possédait également un ancien autobus scolaire monté sur des roues de chemins de fer qui servait à ses équipes d'entretien de la voie. Sur cette photo, l'autobus numéro 217 est à Spruce Falls, Ontario, en 1965. Via Bruce Chapman.

Still operating are VIA trains 185 and 186, the tri weekly passenger train service over the CPR main line between Sudbury and White River. Seen here at Sudbury, train 185 has a rare RDC4 6250 in its consist. RDC4s were built with a full size Railway Post Office section. Today however, the RPO section in 6250 will be used for canoes and outfitter supplies rather than Her Majesty's mails. Dale Wilson.

Les trains de VIA Rail 185 et 186 font, encore de nos jours, le trajet entre Sudbury et White River trois fois par semaine. Sur cette photo prise à Sudbury, l'automotrice RDC4 6250 est en tête du train. Ce modèle d'automotrice est plutôt rare. En effet, le compartiment avant était conçu pour abriter le service postal. De nos jours, il sert principalement à transporter les effets de campeurs qui utilisent ce trajet. Dale Wilson.





Still sporting her Rio Grande Ski Train livery, F40PH 105 leads the latest equipment for the fabled Agawa Canyon Tour Train at Sault Ste. Marie on July 19, 2009. The train consist includes former CNR Tempo coaches originally built for passenger service in southern Ontario. Dale Wilson.

La locomotive F40PH 105 du train touristique faisant visiter le fameux canyon Agawa est en gare de Sault-Ste-Marie, Ontario, le 19 juillet 2009. Elle est encore peinte de la livrée de son ancien propriétaire, le Rio Grande Ski Train. Les wagons du train sont d'anciens wagons de type Tempo du CN qui étaient utilisés pour le transport des passagers sur le réseau sud de l'Ontario. Dale Wilson.

More changes. Soon after the previous image was taken, the paint scheme for the CN operated Agawa Canyon Tour Train changed to this red scheme displayed by F40PH 105 seen here at Sault Ste. Marie on July 20, 2011. Note the small CN logo above the digits on 105s engine number. Dale Wilson.



La locomotive 105 du train touristique du Canyon Agawa a maintenant été repeinte dans sa nouvelle livrée. Elle est en gare de Sault-Ste-Marie, le 20 juillet 2011. Malgré cette livrée particulière, elle appartient au CN comme le démontre le petit logo au-dessus de son numéro. Dale Wilson.



In the latter part of the post electric era of the extensive railway network operated by the International Nickel Company around Sudbury, diesels such as GP38M-4 2004 performed what was left of the railway operations. Today, the company is part of mining and smelting giant Vale-Inco. Larry Schaffer.

La Société internationale Nickel a longtemps utilisé un vaste réseau de chemins de fer électrifié reliant ses sites miniers à Sudbury. Lorsque l'électrification fut finalement abandonnée, les locomotives électriques ont été remplacées par des locomotives diesel comme cette GP38M-4 2004. La compagnie a été vendue et fait désormais partie de la multinationale Vale Inco. Larry Schaffe.

Introducing the photography of the late great Northern Ontario railway photographer Jim McRae is this image of INCO 101, still in service on March 30, 1982. The Inco electrics were a fixture in the Sudbury area. The 101 was built a 1919 as a National Steel Car-Westinghouse product and is preserved at the Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre in Capreol, Ontario. Jim McRae.

La locomotive électrique 101 de la société Inco était toujours en service au moment de la capture de cette photo par feu Jim McRae datant du 30 mars 1982. Elle est maintenant préservée au Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre à Capreol, Ontario. Les locomotives d'Inco, construites en 1919 par la National Steel Car-Westinghouse, étaient bien connues des habitants de Sudbury. Jim McRae.





Looking for all the world like a scene from the mid-fifties, Jim McRae shot CNR RS18 3862 still resplendent in her original green and yellow paint scheme on a cold day in February 1967 at Capreol. Jim McRae.

Arborant toujours sa livrée originale vert et jaune des années cinquante, la RS-18 3862 du CN est en gare de triage de Capreol, Ontario, par une froide journée de 1967. Jim McRae.

Almost new CN GP38-2 5557 displays the white flags of an extra train on June 3, 1973 – about a mile out of Capreol. The express boxcars and container traffic suggest that this may be a 200 series train. Note that the top bulb of 5557's headlight is burnt out. Jim McRae.



La GP38-2 5557 du CN est presque neuve alors qu'elle amène un train supplémentaire comme l'attestent ses drapeaux blancs, près de Capreol, Ontario, le 3 juin 1973. Le train, qui comprend des wagons à haute vitesse couverts et des conteneurs, laisse croire qu'il s'agit d'un train de la catégorie 200. Il est à noter que le phare supérieur de la locomotive est éteint. Jim McRae.



CPR FP9 1408 has Train No 2 the eastbound Canadian bound for Chalk River, Ottawa and Montreal at Sturgeon Falls on April 6, 1973. No 2 has but seven 7 cars but the full sleeping, dining, lounge and observation services are still available in the grand tradition. Rapido Trains of Concord offers an exact scale model of The Canadian in HO scale. Jason Shron, this one's for you! Jim McRae.

La FP9 1408 du Canadien Pacifique (CP) est en tête du train numéro 2 en direction est vers Sturgeon Falls, Ontario, le 6 avril 1973. Le train a été réduit à seulement sept wagons. Parmi ceux-ci, on retrouve encore un wagon-restaurant, des wagons-couchettes et des wagons d'observation comme à la belle époque! La Société Rapido Trains de Concord, Ontario, fabrique tous les wagons du défunt train The Canadian à l'échelle HO. Cette photo est dédiée à Jason Shron. Jim McRae.

The guttural roar of two 244 Alco engines resounds through the neighbourhoods of Sudbury as CPR FA1 4015 and RS3 8431 handle 911s freight. Extra 4015 is westbound toward Sault Ste. Marie on a beautiful May 1, 1972. The fact that railfans could still shoot such vintage diesel subjects as late as the nineteen-seventies was incredible. Though 4015 is still in the maroon and grey script paint scheme, its Canadian Pacific beaver crest has been removed. Soon, it will receive the CP Rail candy stripe paint scheme. Jim McRae.

Le son très particulier de deux moteurs Alco 244 résonne dans la ville de Sudbury alors que la FA1 4015 et la RS3 8431 amènent un train de marchandises en direction ouest vers Sault-Ste-Marie, par la belle journée du 1er mai 1972. Il nous est difficile de concevoir que même durant la décennie soixante-dix, il était encore possible de voir des locomotives diesel de première génération portant encore leur livrée d'origine même si la 4015, encore en gris et marron avec lettrage cursif, avait perdu son écusson avec le castor. Elle sera peu après repeinte en rouge avec rayures blanches. Jim McRae.





Highballing at Wanup! CPR FP7 4068 is southbound at Wanup on July 4, 1976 with Train No 12, the Toronto section of the Canadian. Behind the units appear to be a pair of 2200 series coaches deadheading to Toronto. The 4068 was built by GMD of London, Ontario in 1952 as FP7 1424 and is displayed in Riverside Park in Medicine Hat, Alberta along with mate FP7 1418. Jim McRae.

Le 4 juillet 1976, la FP7 4068 du CP, en tête du train numéro 12, passe à Wanup, Ontario. Il s'agit de la section du Canadian qui se dirige vers Toronto. Le train semble comprendre deux wagons de type 2200 qui se rendent à vide à Toronto. La 4068 avait été construite par GMDD à London en 1952 et portait à l'origine le numéro 1424. Celle-ci et une autre du même modèle, la 1418, sont maintenant en montre dans le Park Riverside à Medecine Hat, Alberta. Jim McRae.

A turn for the better. CPR FP7 4072 emits steam from its Barco steam connector as it rides the turntable at Sudbury on a cold day in February 1968. Two vintage CPR plows repose in wait for a call to duty should the weather turn for the worse. Jim McRae.



La FP7 4072 du CP émet de la vapeur alors qu'elle est sur la table tournante de la rotonde de Sudbury par une froide journée du mois de février 1968. À l'avant-plan, on peut voir deux chasse-neige qui n'attendent que la prochaine tempête pour entrer en action. Jim McRae.



CPR RS3 8435 and an unidentified companion cross the vintage cut stone viaduct at Vermillion River on a overcast October 15, 1974, with a sizable freight running as Extra 8435 West. The CPR 244 Alco engine fleet of FAs and RS 3s were often seen in their waning years on secondary freight trains south, east and west of Sudbury. Jim McRae.

Le 15 octobre 1974, deux locomotives de type RS3 du CP amènent un long train de marchandises sur le très ancien viaduc de pierres taillées de la rivière Vermillion. Il s'agit du train extra 8435 en direction ouest. Les locomotives Alco à moteur 244 du CP, les FA et les RS3, en fin de carrière, étaient souvent utilisées pour les trains de marchandises secondaires en directions sud, est et ouest à partir de Sudbury. Jim McRae.

Sudbury streetcar No. 29 faces her fate in October, 1950. On a railway tour in 1950, Omer Lavallee and friends found the junk line of Sudbury streetcars about a week after car 29 and her sisters ceased operations. Omer Lavallee, Ron Ritchie collection.

La voiture-tramway numéro 29 de Sudbury attend d'être ferrailée en octobre 1950. Omer Lavallée a pris cette photo une semaine après que le réseau de tramways de Sudbury a cessé d'exister. Omer Lavallée, collection Ron Ritchie.



continued from page 63



In 1926, CNR 15071 (ex- Great Northern Railway of Canada and Canadian Northern Quebec 103) became Ontario School Car (first) 1. The car operated between Capreol and Foleyet; Fred Sloman, the teacher, and his wife spent 40 years on various school cars and raised five children along the way. First school car 1 was withdrawn from service in 1940 and scrapped in 1941. This photo was taken shortly after the car was put into service. Archives of Ontario 10020880.

En 1926, la voiture No 15071 du CN (ex-chemins de fer Great Northern of Canada et Canadian Northern Quebec No 103) devint la première voiture-école de l'Ontario portant le No 1. La voiture-école fut en service entre Capreol et Foleyet. Fred Sloman, l'instituteur, et son épouse vécurent 40 ans à bord de différentes voitures-écoles et, ce faisant, ils élevèrent cinq enfants. La première voiture-école No 1 fut retirée du service en 1940 et envoyée à la ferraille en 1941. Cette photographie fut prise peu de temps après que la voiture-école ait été mise en service. Archives de l'Ontario 10020880.

CNR School car 15071 is in the siding at Torrance, Ontario on August 21, 1929, during a summer vacation for Mr. and Mrs. Sloman. When this car was first converted, it was put on brief display at the CNE in Toronto. Public Archives of Canada PA 89363, caption information Northern Ontario Railway and Heritage Centre.

La voiture-école No 15071 est sur la voie d'évitement à Torrance, Ontario, le 21 août 1929, durant une vacance d'été de M. et Mme Sloman. Lorsque la voiture fut initialement transformée elle fut exposée brièvement à l'Exposition Nationale Canadienne (CNE) à Toronto. Archives Publiques du Canada PA 89363, Information de la légende courtoisie du Northern Ontario Railway & Heritage Centre.



Original school car 1 was replaced with (second) school car 1 formerly CNR 15089 (ex CNoR 1249), which served until 1965 when the car and the Slomans retired. The car sat for five years until the railway donated it to the Ontario government, which (at least in part) paid for restoration of the car to service as a museum celebrating the history of the Ontario school car program. The car displayed in Clinton, Ontario, the community where the Slomans had spent their summer vacations. Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre.

La voiture-école originale No 1 fut remplacée par une deuxième voiture-école No 1, ex-voiture No 15089 du CN (ex-CNoR No 1249) qui servit jusqu'en 1965, année durant laquelle la voiture fut retirée du service et les Sloman prirent aussi leur retraite. La voiture-école fut inutilisée pendant cinq ans jusqu'à ce que la compagnie la donne au gouvernement de l'Ontario qui paya (du moins en partie) pour sa restauration afin de servir de musée célébrant l'histoire du programme de voitures-écoles de l'Ontario. La voiture fut exhibée à Clinton, Ontario, la communauté au milieu de laquelle les Sloman avaient passé leurs vacances d'été. Northern Ontario Railway Museum & Heritage Centre.

Teacher Fred Sloman and his students (with the help of two dogs) decorate the Christmas tree in the CNR school car in December 1951. CMST CN009748.

L'instituteur Fred Sloman et ses étudiants (avec l'aide de deux chiens) décorent le sapin de Noël dans la voiture-école du CN en décembre 1951. CMST CN009748.



The school cars were a familiar sight in Northern Ontario, and they remained in service until they were phased out in the mid-1960s. According to historian Robert M. Stamp, the railway school cars were successful for two very important reasons. First, children in isolated and scattered communities throughout Northern Ontario were provided with a valuable opportunity for a thorough education, with hundreds benefitting from this service. Second, the school car teachers often held evening classes, particularly for railway workers, many of whom had never received a formal education. In fact the school car was a welcome visitor in northern settlements as a mobile social centre where children and their parents could find reading material, music, handicrafts and entertainment.

The 'classroom on wheels' was a highly successful experiment in meeting the educational needs of youngsters in Northern Ontario. An article prepared by the Ontario Department of Education in 1931 summarized the impact of this unique service on children in the north by stating that the railway school car "touched the mainspring of their lives" and set in motion dormant forces and interest. "The boys and girls," boasted the department, "live on a diet of School Car in their waking hours and dream of it by night."

Les voitures-écoles furent un spectacle familier dans l'Ontario Septentrional et elles demeurèrent en service jusqu'à ce qu'elles soient retirées au milieu des années 1960. Selon l'historien Robert M. Stamp, les voitures-écoles furent un succès pour deux raisons très importantes. Premièrement, aux enfants des localités isolées et éparpillées à travers l'Ontario Septentrional fut donnée une précieuse opportunité d'instruction complète, des centaines d'entre eux ayant bénéficié de ce service. Deuxièmement, les instituteurs des voitures-écoles donnèrent souvent des classes du soir, particulièrement pour les travailleurs des chemins de fer parmi lesquels beaucoup n'avaient jamais reçu d'instruction de base. De fait, la voiture-école était une visiteuse bien accueillie dans les localités nordiques en tant que centre social mobile dans lequel les enfants et leurs parents pouvaient trouver du matériel de lecture, de la musique, des méthodes d'artisanat et autres divertissements.

La « classe d'école-sur-roues » fut une expérience très réussie pour pourvoir aux besoins d'instruction des jeunes de l'Ontario Septentrional. Un article, préparé par le Département de l'Éducation de l'Ontario en 1931, résuma l'impact de ce service unique sur les enfants du nord en déclarant que la voiture-école « a touché le printemps de leur vie et a suscité des énergies et intérêts latents ». « Les garçons et fillettes », clama le Département, « vivent sur une diète de voiture-école le jour et en rêvent la nuit ».

By 1956 there were six school cars in operation in Ontario: three on Canadian National railways, two on Canadian Pacific Railway, and one on the Ontario Northland Railway, as follows:

En 1956, il y avait six voitures-écoles en service en Ontario, trois sur le réseau du Canadien National, deux sur celui du Canadien Pacifique et une sur celui de l'Ontario Northland, comme suit :

Ontario Northland (formerly T&NOR)	School Car 1	North Bay – Rib Lake	2 stops	16 children
Canadian National	School Car 1	Capreol-Foleyet	5 stops	18 children
Canadian National	School Car 3	Sioux Lookout-Manitoba border	4 stops	29 children
Canadian National	School Car 4	Port Arthur-Fort Frances	4 stops	27 children
Canadian Pacific	School Car 1	Cartier-Chapleau	3 stops	22 children
Canadian Pacific	School car 2	Chapleau-White River	5 stops	22 children

The CRHA's School Car 51

In the autumn of 1967, the Ontario Department of Education advised the CPR that car 51 was no longer required as a school car; it was agreed, however, that if the car could be preserved, the interior would be left intact. As a result the car was donated to the CRHA for preservation at the Canadian Railway Museum (now Exporail). Its interior is in the same condition as it was when it was used by the pupils of this 'mobile schoolhouse'

Built as a first-class coach in Canadian Pacific's Hochelaga Shops in 1898, this car was numbered 442 and was the first car with wide vestibules on the CPR. In 1907, it was renumbered 532 and in 1912 was renumbered again to 1131. It was converted to CPR school car 2 in July, 1928, still carrying number 1131; it was finally assigned number 51 in July, 1942.

It is interesting to note that Mr. W. A. Wright, taught from September 1928 to June 1967, the entire service life of CPR school car 2.

The school car is by far the most popular exhibit at Exporail!

Northern Ontario Railway Museum & Heritage Centre's CNR 15019

In 1982, the Capreol local historical society, later renamed the Northern Ontario Railroad Museum & Heritage Centre (NORMHC), learnt that car 15019 was available, persuaded CNR to move it from Gogama, Ontario to Prescott Park, beside the CNR main line in Capreol. This car's history is as follows: Pullman built Intercolonial Railway 'Stadacona' (a 10-2 sleeping car) was put in service May 1912; it became CNR 1497 'Stadacona' in June 1920 and was steel sheathed in 1928; and became CNR 15019 Rules Instruction car in September 1951. After retirement, the car was donated to the Cambrian College Student Council in 1972 for use as the 'town library' in Gogama. In 1982 it was moved to Capreol where it was decided to create an interior 'mock-up' of a school car. Within the last few years had its CNR

La voiture-école No 51 de l'ACHF

À l'automne de 1967, le Département de l'Éducation de l'Ontario avisa le CP que la voiture No 51 n'était plus requise dorénavant comme voiture-école ; il fut convenu cependant que si la voiture-école pouvait être préservée, son intérieur demeurerait intact. Il en résulta que la voiture-école fut donnée à l'ACHF pour préservation au Musée ferroviaire canadien (maintenant Exporail). Son intérieur est dans la même condition qu'il l'était lorsqu'il était utilisé par les élèves de cette « école mobile ».

Construite en tant que voiture à passagers de première classe par les Ateliers Hochelaga du CP en 1898, elle fut numérotée 442 et fut la première voiture à vestibules larges au CP. En 1907, elle fut renumérotée 532 et, en 1912, elle fut de nouveau renumérotée 1131. Elle fut transformée en la voiture-école No 2 du CP en juillet 1932, portant encore le No 1131: le No 51 lui fut finalement assigné en juillet 1942.

Il est intéressant de noter que M. W. A. Wright a enseigné dans la voiture-école No 2 du CP de septembre 1928 à juin 1967, soit durant l'entière période de service de celle-ci.

La voiture-école est de loin l'exhibit le plus populaire à Exporail!

La voiture-école No 15019 du CN au Northern Ontario Railway Museum & Heritage Centre.

En 1982, la société locale d'histoire de Capreol, qui fut plus tard renommée le Northern Ontario Railroad Museum & Heritage Centre (NORMHC), apprit que la voiture à passagers No 15019 était disponible et persuada le CN de la déplacer de Gogama, Ontario, à Prescott Park, le long de sa voie principale à Capreol. L'histoire de cette voiture est la suivante: la voiture « Stadacona » du Chemin de fer Intercolonial (une voiture-lits de 10 sections-2 compartiments construite par Pullman) fut mise en service en mai 1912; elle devint le No 1497 « Stadacona » du CN en juin 1920 et reçut un revêtement



Three views taken inside CPR school car 51 at Exporail, it is the most popular exhibit at the museum. Jean-Paul Viaud.

Trois prises de vue à l'intérieur de la voiture-école No 51 à Exporail: c'est l'exhibit le plus populaire du musée. Jean-Paul Viaud.

black and green paint scheme replaced by an earlier CNR all green livery with the name STADACONA replaced. It is a valued exhibit and quite popular with visitors although it was never a 'real' school car.



d'acier en 1928; elle devint la voiture No 15019 réservée à l'enseignement des Règlements du CN en septembre 1951. Suite à son retrait du service, la voiture fut donnée au Conseil étudiant du Collège Cambrian en 1972 pour être utilisée comme « bibliothèque municipale » de Gogama. En 1982, elle fut déplacée à Capreol où il fut décidé de créer un intérieur similaire à celui d'une voiture-école. Au cours des dernières années, elle a vu sa livrée du CN de couleurs noire et verte remplacée par une livrée plus ancienne du CN de couleur entièrement verte et le nom STADACONA a été replacé sur ses côtés. C'est un exhibit estimé et très populaire auprès des visiteurs bien qu'il n'a jamais été une voiture-école « authentique ».

Interior view of CNR car 15019 with its school car display at the Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre. Dale Wilson.

Vue intérieure de la voiture No 15019 du CN avec son aspect de voiture-école au Northern Ontario Railway Museum & Heritage Centre. Dale Wilson.

Dental cars

The ingenious idea of a dental car picked up on the very successful school car idea which had been introduced to Northern Ontario in 1926. The Rosedale Chapter of the Imperial Order of the daughters of the Empire (IODE) and the CPR made it happen. On September 29, 1931, the CPR held an official presentation at its North Toronto station to donate its dental car. Reverend Canon Cody preformed the dedication with Ontario's Premier and the Minister of Health present. CPR Ontario District Superintendent H. C. Grout and assistant General Passenger Agent W. Fulton presented a CPR dental car to Ontario Health Department's Director of Dental Services, F.J. Conboy.

Voitures-dentaires

L'ingénieuse idée de la voiture-dentaire fut inspirée du concept couronné de succès de la voiture-école qui avait été introduite dans l'Ontario Septentrional en 1926. Le Chapitre Rosedale de l'Imperial Order of the daughters of the Empire (IODE) et le CP concrétisèrent cette idée. Le 29 septembre 1931, le CP organisa une cérémonie officielle à sa gare de North Toronto pour faire don de sa voiture-dentaire. Le chanoine Cody en fit la dédicace en présence du Premier ministre et du Ministre de la santé de l'Ontario. H. C. Grout, le surintendant du district de l'Ontario du CP, et W. Fulton, l'assistant général du service des voyageurs, présentèrent la voiture-dentaire à F.J. Conboy, le directeur des services dentaires du Département de la santé de l'Ontario.



Canadian Pacific Railway's dental car as outshopped at Montreal's Angus Shops in 1931. CPR Archives A. 205715.

La voiture-dentaire du Canadien Pacifique telle qu'à sa sortie des Ateliers Angus de Montréal en 1931. Archives du CP Image A. 205715.

The car's layout was much the same as the two CPR school cars. Originally, the CPR sleeping car 'Welsford', it was modified and re-modeled at the company's Angus Shops in Montreal. The IODE funded the car's re-modeling right down to the dental equipment. Similar to the school cars in concept, the car was half dentist's office and half mobile home. The fully equipped dentist's office came with all the supplies of a stationary dentist's office, including chair, drills, special lights and sinks. There was even a waiting room, complete with the out-of-date reading material; and a lab, nurse's room and toilet. The fully appointed living quarters included a kitchen, master bedroom, a living room/dining room and bathroom.



The car roamed even farther afield than CPR's two school cars. It was cleared to go off-line onto Canadian National and Ontario Northland Railways. Its usual yearly circuit covered some 1,100 miles (1,770 km), serving 52 communities from Cartier to Ingolf at the Ontario/Manitoba border. The car skipped communities with a resident dentist, and holed up at remote stations on sidings where there was no dentist for miles around.

Some children lived 100 miles from the nearest sedentary dentist. The dental car catered to a mosaic of

La disposition de la voiture-dentaire était très semblable à celle des deux voitures-écoles du CP. À l'origine la voiture-lits « Welsford » du CP, elle fut modifiée et reconstruite aux Ateliers Angus de la compagnie à Montréal. Le IODE assuma les frais de transformation de la voiture, y compris ceux de l'équipement dentaire. De manière semblable en concept à celui des voitures-écoles, la voiture était moitié cabinet de dentiste et moitié logement mobile. Le cabinet entièrement équipé du dentiste comprenait tous les accessoires d'un cabinet de dentiste en résidence fixe incluant la chaise, les fraiseuses, les lampes spéciales et les éviers. Il y avait même une salle d'attente complète avec le matériel à lire périmé et un laboratoire, une salle pour l'infirmière et une salle de toilette. Les pièces de logis entièrement meublées comprenaient une cuisine, une chambre à coucher, un salon-salle à manger et une salle de toilette.

Inside view of CPR's dental car. CPR Archives, A. 205705.

Vue intérieure de la voiture-dentaire du CP. Archives du CP Image A. 205705.

La voiture-dentaire atteignit des endroits encore plus éloignés que les deux voitures-écoles du CP. Elle fut aussi autorisée à séjourner sur les voies d'évitement du Canadien National et de l'Ontario Northland. Son périple annuel couvrait quelque 1 100 milles (1 770 km), desservant 52 localités de Cartier à Ingolf à la frontière de l'Ontario avec le Manitoba. La voiture évitait les localités ayant un dentiste résidant et s'attardait sur les voies d'évitement des gares où il n'y avait pas de dentiste résidant pour des milles à la ronde.

Certains enfants demeuraient à une centaine de milles du plus proche dentiste en résidence fixe. La voiture-dentaire prit soin d'une multitude de nationalités dans les confins au nord du lac Supérieur. Des récits d'amérindiennes marchant quelque 5 milles vers la voiture-dentaire avec un bambin attaché sur leur dos ne furent pas rares. Le docteur L. Milton et son épouse, une assistante-dentaire, prirent charge de la voiture après la

nationalities in the remote areas north of Lake Superior. Reports of native women, walking 5 miles to the dental car with a papoose strapped to their back, were not uncommon. Doctor L. Milton and his wife, a dental assistant, had charge of the car after World War II. They had no set office hours or fixed number of patients. Some 1,200 children a year received free dental care aboard CPR's dental car. The Province of Ontario paid the dental bills. A full 95% of the children in the area needing dental care got it. In 1960 the CPR added another dental car, No. 63, ex-sleeping car 'Vaudreuil', to the mix.

In 1951, Canadian National Railways converted 12-1 sleeping car 1444 'Camrose' into a dental car. Originally this car had been built by Barney & Smith as a 12-1 sleeping car for the Canadian Northern Railway in 1913. It served communities along Canadian National's Northern Ontario lines from 1951 to 1977. The car was preserved by the CRHA's Toronto & York Division with the hope that it could be displayed in a proposed Toronto railway museum on the John Street roundhouse property. After languishing for several years (while the museum plans went nowhere), the car was purchased by John Weir and moved to Smith Falls, Ontario. It is now on display at the Railway Museum of Eastern Ontario at Smith Falls. This is the only dental car to be preserved in Canada.

2ième Guerre Mondiale. Ils n'avaient ni horaire de travail établi, ni nombre de patients déterminé. Environ 1 200 enfants par année reçurent des soins dentaires à bord de la voiture-dentaire du CP. La province de l'Ontario payait les factures de ces soins. En fin de compte, 95% des enfants de la région ayant besoin de soins dentaires les reçurent. En 1960, le CP ajouta une autre voiture-dentaire, la No 63, ex-voiture-lits « Vaudreuil ».

En 1951, le Canadien National transforma la voiture-lits 12 sections-1 compartiment No 1444 « Camrose » en une voiture-dentaire. À l'origine, cette voiture avait été construite par Barney & Smith en tant que voiture-lits 12-1 pour le Chemin de fer Canadien Northern en 1913. Elle a desservi des localités le long des voies du Canadien National dans le nord de l'Ontario de 1951 à 1977. La voiture fut préservée par la division de Toronto & York de l'ACHF dans l'espoir qu'elle pourrait être exhibée dans un musée ferroviaire projeté à Toronto sur le site de la rotonde de John Street. Après avoir été abandonnée durant plusieurs années (alors que les plans du musée n'aboutissaient à rien), la voiture fut achetée par John Weir et déplacée à Smith Falls, Ontario. Elle est maintenant exposée au Railway Museum of Eastern Ontario à Smith Falls. C'est la seule voiture-dentaire à avoir été préservée au Canada.



CNR dental car on a siding at Foleyet, Ontario in 1951. CMST CN004036.

La voiture-dentaire du CN sur une voie d'évitement à Foleyet, Ontario, en 1951. CMST CN004036.



'Just say a-a-h!' The resident dentist works on one of the children living at a remote location along the CNR in Northern Ontario in 1951. CMSTCN000776.

Un enfant vivant aux confins du nord de l'Ontario reçoit des soins dans la voiture-dentaire du CN en 1951. CMST CN000776.

Sources

Canadian Rail # 195, January 1968
 Canadian Rail # 223, Summer 1970
 Great Moments in CPR Ingenuity by Jonathan Hanna
 Dale Wilson, Sudbury, Ontario
 CRHA Archives, Josee Vallerand Archivist, Jean-Paul
 Viaud Curator
 CPR Archives, Robert Kennell
 Library and Archives Canada
 Archives of Ontario
 Canada Science and Technology Museum, Marcia Rak

Sources:

Archives de l'ACHE, Josée Vallérand (Archiviste), Jean-
 Paul Viaud (Curateur)
 Archives de l'Ontario
 Archives du CP, Robert C. Kennell
 Bibliothèque et Archives Canada
 Canadian Rail # 195, Jan. 1968
 Canadian Rail # 223, Summer 1970
 Dale Wilson, Sudbury, Ontario
 "Great Moments in CPR Ingenuity" par Jonathan Hanna
 du CP
 Musée des sciences et de la technologie du Canada,
 Marcia Rak
 Northern Ontario Railway Museum & Heritage Centre

Musings on a Near Miss

By James A. Brown

French Version, Denis Vallières

Decades ago, in my CN life, the local CN Engineering Department was purging old files. A colleague there – knowing of my extracurricular interest in railroading beyond the office – wandered over to my desk in the Regional Equipment Department office one day with a thick envelope of negatives (122 size, I think) that were being tossed out. He wondered if I'd like them. Indeed!!

The envelope turned out to contain a pretty good collection of images of stations and other structures along the Canadian National's Bala and Sudbury Subdivisions, apparently taken in 1934. Some were so-so but most were of good to excellent quality.

The Bala Subdivision is CN's main line from Toronto to Capreol, and a key eastern component of the railway's transcontinental main line. The Toronto-Capreol line in 1934 was formed of two components, the Sudbury and Bala Subdivisions. South Parry was the intermediate crew-change point. In 1934, there were 63 intermediate points in the public timetable where either passenger or mixed trains would stop. Many of these points, particularly north of Parry Sound, simply no longer exist as the stops were primarily based on the railway's need for local agents to handle train orders and to provide a base for sectionmen to patrol track. Today GO Transit makes four stops on the Bala Subdivision and VIA Rail only three between Toronto and Capreol.

Back to those 'rescued' negatives: As I look at the numbers inked on the negatives themselves, it's clear that not all that must have been taken Bala and Sudbury Subdivisions got rescued. And what about all the other lines across the country, that may have had similar photos taken? For that matter, what was the reason for the photos in the first place? Engineering records? Insurance? Or perhaps a keen staffer in the Regional Engineering Department? Who knows....and it probably doesn't matter now.

But for us in 2013, these pictures provide a fascinating window on the infrastructure of the line as it was nearly eight decades ago, when folks' lives connected with the railways to a much greater extent than today. We don't see the trains themselves, but there's plenty of evidence to show what was going on: many stations, obviously catering to the traveler; water tanks and coaling plants to supply the steam locomotives; toolhouses and sectionmen's dwellings to support the maintenance forces; train order offices to link dispatchers with the trains they controlled. How much has changed over the years!

Sauvé de justesse

Par James A. Brown

Traduction : Denis Vallières

Il y a quelques décennies, durant ma carrière au Canadien National (CN), le Département de l'ingénierie s'affairait à trier de vieux dossiers. Un collègue, connaissant mon intérêt pour le chemin de fer en dehors du travail, me rend visite au Département régional de l'équipement et dépose sur mon bureau une épaisse enveloppe contenant des négatifs (je crois de format 122) qu'on avait l'intention de jeter. Il me demande si cela m'intéresse. Quelle question!!

L'enveloppe contenait une collection intéressante de photos, apparemment prises en 1934, de gares et autres structures situées le long des subdivisions de Bala et Sudbury du CN. Certaines étaient plutôt médiocres mais la plupart étaient d'excellente qualité.

De nos jours, la subdivision Bala fait partie de la voie principale entre Toronto et Capreol et constitue un important segment de la ligne transcontinentale. En 1934, ce segment était composé de deux subdivisions : Sudbury et Bala, South Parry étant l'arrêt intermédiaire où se faisait le changement d'équipe. Il y avait à cette époque plus de 63 points d'arrêts indiqués dans l'horaire public, tant pour les trains passagers que pour les convois mixtes. Plusieurs de ces arrêts, particulièrement au nord de Parry Sound, n'existent plus du fait qu'à prime abord, ils répondaient à des besoins ferroviaires entre autres pour les agents locaux qui donnaient les ordres de marche et constituaient en même temps une base pour les cantonniers. De nos jours, les trains du Go Transit font quatre arrêts dans la subdivision Bala tandis que ceux de Via Rail n'en font que trois entre Toronto et Capreol.

De retour à notre sujet, le «sauvetage» de négatifs. Alors que j'observais les numéros inscrits à l'encre sur les négatifs, il m'est apparu évident que je ne pouvais récupérer tous ceux concernant les subdivisions Bala et Sudbury. Et toutes les autres lignes à travers le pays, étaient-elles photographiées de la sorte? Quel était le but de ces photos? Un inventaire pour le département? Pour l'assureur? Une initiative du département? Qui sait...? Mais la raison n'a probablement plus d'importance maintenant.

Cependant, pour nous en 2013, ces illustrations ouvrent une fascinante fenêtre sur les infrastructures de la ligne telles qu'elles existaient il y a presque huit décennies alors que la vie des gens était plus étroitement liée au chemin de fer qu'aujourd'hui. On ne voit pas de trains sur les images, mais il y a beaucoup d'indices illustrant la vie ferroviaire de l'époque : des gares, des lieux de ravitaillement pour les voyageurs, des châteaux d'eau et tours à charbon pour approvisionner les

Particularly interesting are the images alluding to the train-boat connections Canadian National had with the steamers of the Muskoka Lakes Navigation Company, at Lake Joseph and Bala Park. By 1934, the glory days of steamboating on the Muskoka Lakes – when both CN and Canadian Pacific enjoyed substantial tourist business with the steamers and resort hotels of Muskoka – had passed. Roads to and through the resort region had been paved, and tourism waned as the Great Depression had tightened its grip on the economy. Still, the images of CN's station and dock facilities at Lake Joseph, at Barnesdale, Ont., show that one could still take the train to the steamer in 1934 (and indeed would continue to be able to do so for another dozen years or so).

This serendipitous experience long ago makes one wonder how many thousands of such gems ended up in the trash over the years....

locomotives à vapeur, des ateliers et logements de cantonniers pour l'entretien des voies, des bureaux d'émission d'ordres de marche pour relier les répartiteurs avec les convois qu'ils contrôlent. Que de changements depuis toutes ces années!

Il y a des photos particulièrement intéressantes sur les transferts trains-navires du CN avec les navires à vapeur de la Compagnie Muskoka Lakes Navigation au lac Joseph et au parc Bala. Cette glorieuse époque des navires à vapeurs sur les lacs Muskoka, alors que le CN et le Canadien Pacifique exploitaient substantiellement le tourisme, en collaboration avec les entreprises de navires à vapeur et les hôtels du Muskoka, est maintenant révolue. Des routes pavées ont pris la relève et le tourisme a décliné à partir du moment où la Grande dépression s'est emparée de l'économie. Il demeure que les photos des gares et des débarcadères du CN au lac

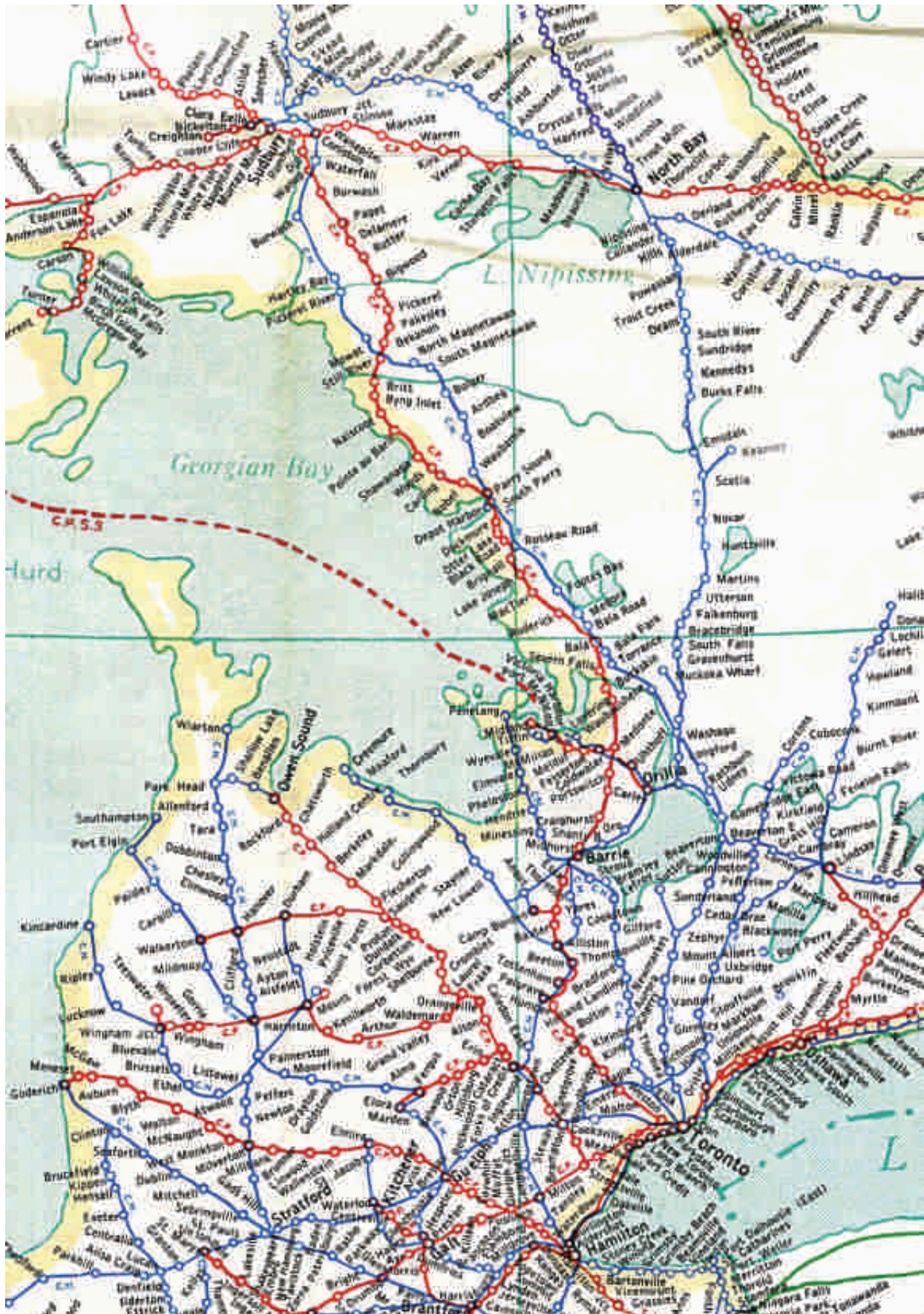
Joseph à Barnesdale, Ontario, montrent qu'on pouvait encore transférer du train au navire à vapeur en 1934 (d'ailleurs, cette activité s'est poursuivie dans les douze années subséquentes, ou à peu près).

Cette chance que j'ai eue, il y a longtemps de cela, me laisse songeur à savoir combien de ces trésors ont été détruits au travers les ans...



1936 CNR Muskoka Lakes promotional pamphlet cover. CRHA Archives.

Page couverture d'un feuillet publicitaire du CN vantant les mérites du lac Muskoka en 1936. Archives ACHF.



Extract from the Railroad Map of Eastern Canada issued by the Canadian Freight Association circa 1964. James Brown collection.

TIME TABLE No. 46. TAKING EFFECT JUNE 24th, 1934

BALA SUBDIVISION FOOTNOTES				NORTHWARD TRAINS—INFERIOR DIRECTION										BALA SUBDIVISION										SOUTHWARD TRAINS—SUPERIOR DIRECTION					
<p>No. 3 and 4 will stop at any station for revenue passengers to or from Winnipeg, or west of Winnipeg.</p> <p>"y" — Denotes stop for revenue passengers to Parry Sound and beyond.</p> <p>"h" — Denotes stop on flag for passengers to or from Toronto, Parry Sound and beyond.</p> <p>WAY FREIGHTS</p> <p>No. 518 operates Tues., Thurs. and Sat., Washago-Don.</p> <p>No. 519 operates Mon., Wed. and Fri., Don-Washago.</p> <p>No. 526 operates Tuesday and Saturday, South Parry-Washago.</p> <p>No. 527 operates Monday and Friday, Washago-South Parry.</p> <p>THROUGH FREIGHTS</p> <p>No. 405—Daily (w. Sun)—Lv. Don 12.45 p.m., Ar. Washago 6.00 p.m.</p> <p>INTERLOCKED DRAWBRIDGE</p> <p>Trent Canal. Mileage 89.9</p> <p>NON-INTERLOCKED DRAW BRIDGES</p> <p>Trent Canal. Mileage 67.1</p> <p>Jeannottes Narrows. Mileage 113.2</p> <p>SPEED RESTRICTIONS</p> <p>Passenger trains 45 miles per hour. Freight trains 40 miles per hour. All trains must approach and pass through South Parry Yard Limits, prepared to stop, unless the main track is seen or known to be clear.</p> <p>PERMANENT SLOW ORDERS</p> <p>Mileage per hour</p> <p>11.2 to 5.4 (Southward trains) 30 25</p> <p>7.4 20 15</p> <p>89.3 Road Crossing 10 10</p> <p>117.0 Curves 30 15</p> <p>Yard Limit Boards are located as follows:</p> <p>Orisk. 4832 feet north of station</p> <p>Richmond Hill. 4247 " north of station</p> <p>Zebra. 7977 " north of station</p> <p>Ugaw. 8392 " north of station</p> <p>Washago. 8402 " north of station</p> <p>South Parry. 8722 " north of station</p> <p>1. The movement of all trains between Tomdorden and Toronto (Union) will be governed by Toronto Terminal Time-Table and Rules, but any movement not provided for in Time-Table between Tomdorden and Don, must be arranged through Train Despatcher at Alfordale.</p> <p>2. Don is an initial station for Bala Subdivision trains.</p> <p>3. Tomdorden. All trains may pass from one Subdivision to the other at Tomdorden, without obtaining terminal clearance.</p> <p>4. (a) Washago. All trains must obtain Terminal Clearance at Washago.</p> <p>(b) Washago. Newmarket Subdivision Main Track between switches connecting with Bala Subdivision Main Track is known as "Joint Section". Normal position of switches are for Newmarket Subdivision.—Double-arm signals are located on both Subdivisions 300 feet North of North connecting switch and 500 feet South of South connecting switch, respectively.—Top arms govern through movements on same switch; lower arms govern movements from one subdivision to the other. Normal position of signals STOP.</p> <p>These signals are lock-inclosed so that they cannot be cleared unless the connecting switches are set for the movement intended. Movement over the "Joint Section" can be made only when signals are in proceed position for the movement intended. All trains must approach signals, prepared to stop, as required by Rule 98, and speed must not exceed 10 miles per hour over "Joint Section".</p> <p>Switches and Signals to be operated by or under direction of the Station Operator.—Approach signals also located in all four directions.</p> <p>5. South Parry. The first track in front of South Parry station is the main track.</p> <p>Rule 42 is applicable on this Subdivision.</p>				THIRD CLASS		FIRST CLASS		THIRD CLASS		FIRST CLASS		THIRD CLASS		FIRST CLASS		THIRD CLASS		THIRD CLASS											
Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time													
Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains													
411	403	3	37	33	4	44	32	38	404	406	4	44	32	38	404	406													
Time	Time	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger	Passenger													
Trains	Trains	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily	Daily													
411	403	3	37	33	4	44	32	38	404	406	4	44	32	38	404	406													
<p>STATIONS</p> <p>TORONTO</p> <p>JARVIS STREET</p> <p>DON</p> <p>ROSEDALE</p> <p>TOMDORDEN</p> <p>ORISLE</p> <p>THORNLEA</p> <p>RICHMOND HILL</p> <p>GORMLEY</p> <p>VANDORF</p> <p>PINE ORCHARD</p> <p>MOUNT ALBERT</p> <p>CEDAR BRAE</p> <p>PEPPERLAW</p> <p>BEAVERTON</p> <p>GAMEBRIDGE EAST</p> <p>BREDHILL</p> <p>RATHBURN</p> <p>WASHAGO</p> <p>SPARROW LAKE</p> <p>SOUTHWOOD</p> <p>TORRANCE</p> <p>BALA PARK</p> <p>MEDORA</p> <p>FOOTES BAY</p> <p>LAKE JOSEPH</p> <p>DOCK SIDING</p> <p>BLACKSTONE</p> <p>FALDING</p> <p>SOUTH PARRY</p>																													

TIME TABLE No. 46. TAKING EFFECT JUNE 24th, 1934

NORTHWARD TRAINS—INFERIOR DIRECTION				SUDBURY SUBDIVISION										SOUTHWARD TRAINS—SUPERIOR DIRECTION										SUDBURY SUBDIVISION FOOTNOTES					
THIRD CLASS		FIRST CLASS		THIRD CLASS		FIRST CLASS		THIRD CLASS		THIRD CLASS		FIRST CLASS		THIRD CLASS		THIRD CLASS		THIRD CLASS											
Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time										
Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains	Trains										
403	215	3	3	4	4	404	216	4	4	404	216	4	4	404	216	4	4	404	216										
Time	Time	Passenger	Passenger	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time										
Trains	Trains	Daily	Daily	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time	Time										
403	215	3	3	4	4	404	216	4	4	404	216	4	4	404	216	4	4	404	216										
<p>STATIONS</p> <p>SOUTH PARRY</p> <p>PARRY SOUND</p> <p>NORTH PARRY</p> <p>WAUBAMIK</p> <p>BOAKVIEW</p> <p>ARBEG</p> <p>BOLGER</p> <p>BURTON</p> <p>SOUTH MAGNETAWAN</p> <p>NORTH MAGNETAWAN</p> <p>DROCOURT</p> <p>MOWAT</p> <p>CRANBERRY LAKE</p> <p>CRANBERRY</p> <p>KEY HARBOR</p> <p>KEY JCT</p> <p>PICKEREL RIVER</p> <p>HARTLEY BAY</p> <p>BAYSWATER</p> <p>POPLACK</p> <p>BURWASH</p> <p>WATERFALL</p> <p>ST. CLOUD</p> <p>SOUTH CONISTON</p> <p>CONTON</p> <p>SUDBURY JCT</p> <p>GARLAKE</p> <p>HANMER</p> <p>SUEZ</p> <p>CAPROD</p>																													

INTERLOCKED RAILWAY CROSSINGS AT GRADE
C.P.R. Mileage 100.4
C.P.R. Mileage 109.6

SPEED RESTRICTIONS
Passenger trains 45 miles per hour.
Freight trains 40 miles per hour.
All trains must approach and pass through South Parry and Capreol Yard Limits, prepared to stop, unless the main track is seen or known to be clear.

PERMANENT SLOW ORDERS
Mileage per hour
0 to 3.5 20 10
105.1 Road Crossing 10 10
128.6 Road Crossing 10 10

ENGINE RESTRICTIONS—KEY HARBOR BRANCH
Heaviest Engine permitted to operate 3400 Class

1. South Parry.—The first track in front of South Parry Station, is the main track.

2. Parry Sound Industrial Spur.
C.P.R. engines have right on this track from 12.01 a.m. until 12.00 noon but verbal permission to use same must be obtained from C.P.R. Agent or Operator on duty at Parry Sound.

C.P.R. engines have right on this track 12.01 p.m. until 12.00 midnight.

When either Company desire to use the joint section during hours assigned to the other Company train orders must be obtained from Agent or Operator on duty.

C.P.R. engines have no right at any time on C.N.R. exclusive sections.

3. Key Jct. (a) Trains on Key Harbor Branch may leave Key Harbor without Terminal Clearance.

(b). Position of West Wye switch at Key Jct. is normal when set for north leg of Wye.

4. Bayswater. Train Order Signal is located on opposite side of track in front of station.

5. Sudbury Jct. (a) All trains must obtain Terminal Clearance at Sudbury Jct.

(b) Position of West Wye switch at Sudbury Jct. is normal when set for main track Sudbury to Sudbury Jct. Speed of 8 miles per hour over this switch.

(c) Position of Junction switch, Sudbury and Sudbury Terminal Subdivisions, is normal when set for main track, South Parry to Capreol.

6. Track Garson Jct. to Garson Mine and Falconbridge is part of Sudbury Jct. Yard. No engine or train must move between Garson Jct., Garson Mine and Falconbridge without verbal permission from Agent or Operator at Sudbury Jct., or instructions from Train Despatcher on duty.

7. Capreol. (a) The first track in front of Capreol Station is the Main track.

(b) Position of Junction Switch, Sudbury and Alderdale Subdivisions is normal when set for main track, Capreol to South Parry.

Trains handling loaded ore cars series 120095 to 120099, sidles series 80201 to 80399 must not exceed 15 miles per hour.

Rule 42 is applicable on this Subdivision.

Yard Limit Boards are located as follows—
South Parry 4109 feet north of station.
Bayswater 5963 feet south of station.
Sudbury Jct 4618 feet north of station.
Capreol 6324 feet south of station.
5389 feet north of station.
6274 feet south of station.

OTHER TRACKS

Station	Capacity	Car Points	Mileage
Parry Sound Industrial	3294	65	N 2.0
Hocken	3304	7	N 23.5
Garson Branch	3304	65	N 115.6
Falconbridge	3341	442	S 115.6

FLAG STOPS

No. 215 and 216 stop on flag at Zebra (Mileage 16.8), Still River (Mileage 46.1), Ludgate (Mileage 55.7), McVitties (Mileage 93.1) and (Mileage 96).

No. 3 and 4 stop on flag at Ludgate (Mileage 55.7), for passengers to or from Toronto and beyond.

No. 4 will stop at any station to detain revenue passengers from Winnipeg, or west of Winnipeg.

"h" denotes stop on flag for passengers to or from Toronto and beyond.

The photographs

Your Editors have selected eighteen photos for reproduction here, we include a cross section of various station types and related infrastructure. All are arranged in order of mileage from Toronto to Capreol, each photo is inscribed with its own handwritten identification. Each photo tells a story of railroading in 1934, note the various baggage carts, hand trucks, train order signals, switch-stand marker lamps, wooden slat station benches, a myriad of details of a bygone era.

Les photos

Vos éditeurs ont sélectionné dix-huit photos reproduites ici, incluant une section avec des photos de différents types de gares et de leurs annexes. Elles sont disposées en ordre de Toronto à Capreol avec leurs identifications originales écrites à la main. Chacune raconte une histoire ferroviaire se situant en 1934. À noter les voituresses à bagages, les diables, les signaux, les lampes de signaux sur les appareils de voie, les bancs de bois sur les plateformes des gares et une myriade d'autres petits détails d'une époque révolue.





LAKE JOSEPH STATION, M 123.74 BALA SUB

#23

7/31



FREIGHT SHED & AGENT'S OFFICE, DOCK #1, BALA SUB, M 123.74 BALA SUB

#26



INCLINED RAILWAY, BALA SUB, M 123.74 BALA SUB



C.N.R. DOCK LAKE JOSEPH, M 123.74 BALA SUB

#29

7/34

Lake Joseph was a meeting point with the Muskoka Lake Steamers, facilities consisted of a station, freight shed and agent's office, an inclined railway (elevator) which was out-of-service in 1934, and a ferry dock.

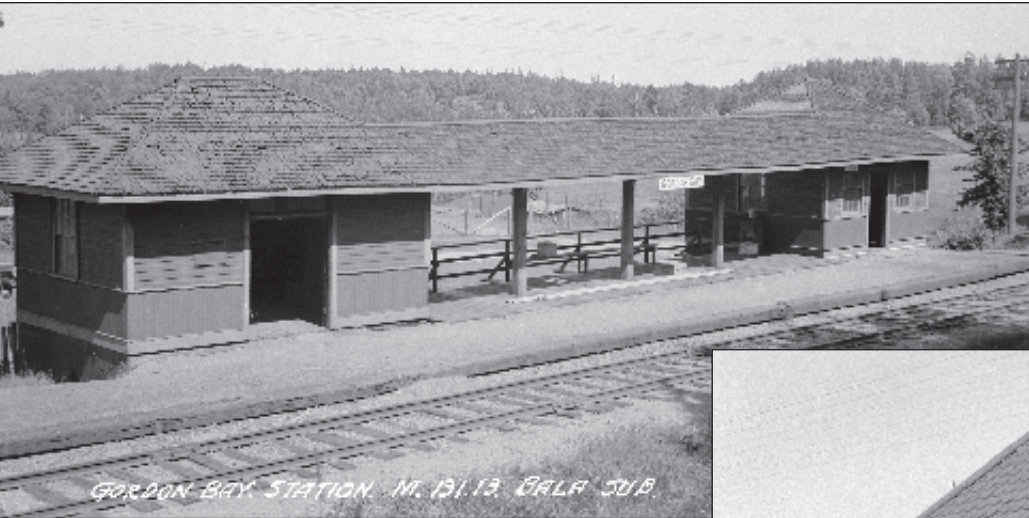
Le lac Joseph était un lieu de convergence pour les navires à vapeur. Les installations comprenaient une gare, un bâtiment servant d'entrepôt à marchandises et d'officine d'agent, un funiculaire non-fonctionnel et un quai pour le traversier.



WATER TANK, DOCK SIDING, M 130.6 BALA SUB

#36

7.34



GORDON BAY STATION. N. 131.13 BALA SUB.



#38. 7.34
TELEPHONE KIOSK. N.S.W. BLACKSTONE N. 136.36

In northern Ontario, telephones were protected against the elements with a 'phone booth'.
 Dans le nord de l'Ontario, les téléphones étaient installés dans des cabines, à l'abri des intempéries.



STATION SHELTER. HOLMUR. N. 143.41 BALA SUB.

#45.
7.34.



59
COALING PLANT (FORMERLY AT LEASIDE) S. PARRY

South Parry was the divisional point between the Bala and Sudbury Subdivisions, Parry Sound's brick station had clean lines and was located 2.88 miles north of South Parry.

South Parry était un point d'arrêt intermédiaire entre les subdivisions Bala et Sudbury. La gare en briques de Parry Sound était située au mille 2.88 au nord de South Parry.



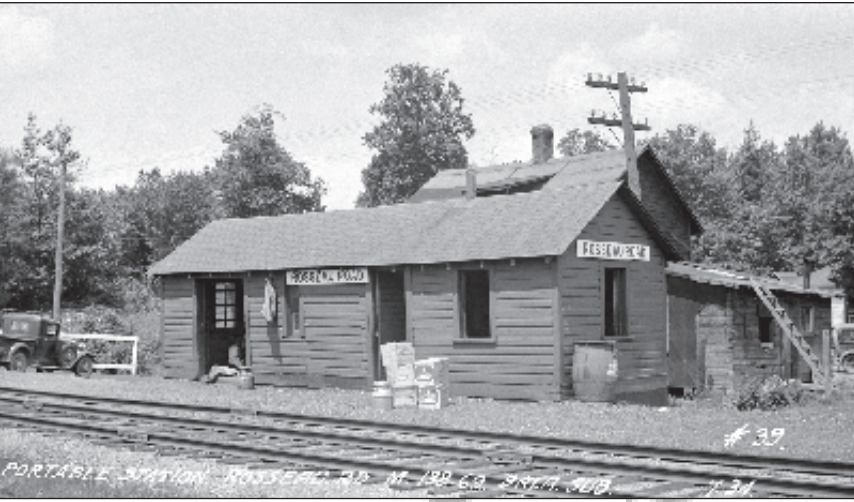
S. PARRY YARD FROM COAL CHUTE

73

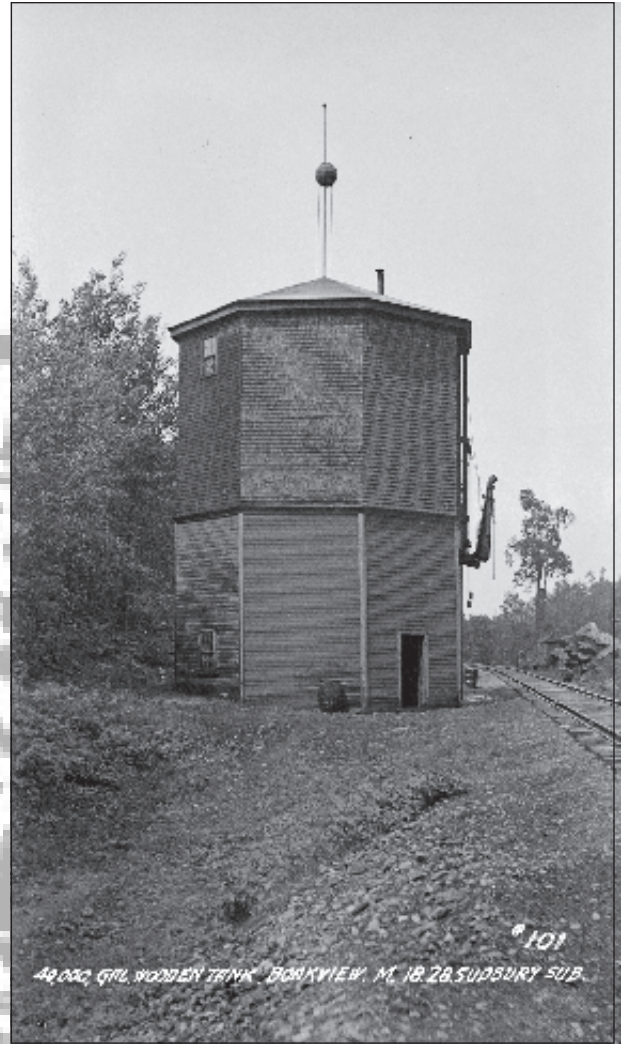


PARRY SOUND STATION. (FRONT). M.E. 88 SUDBURY SUB.

*92



PORTABLE STATION ROSEVIEW RD. M. 189 50. SUDBURY SUB. # 39

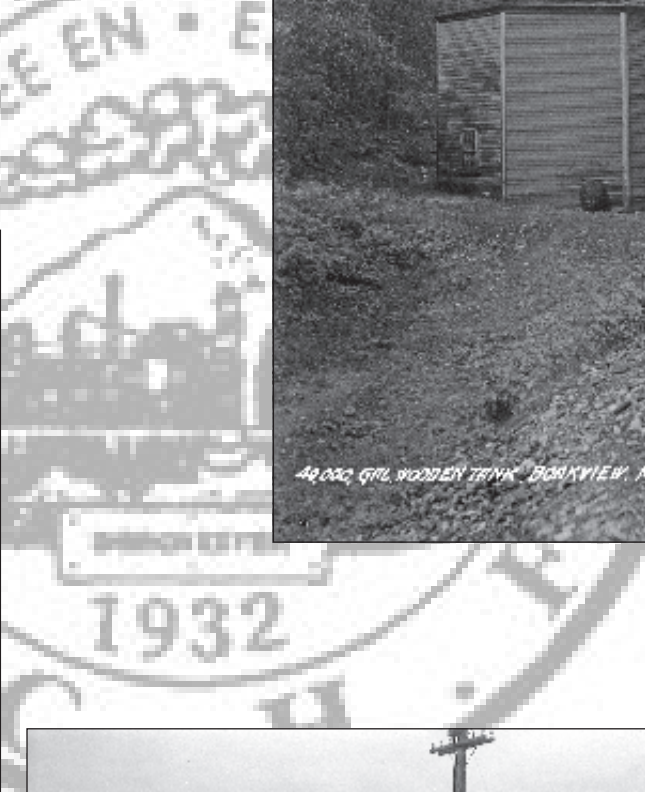


40,000 GALS. WOODEN TANK ROSEVIEW M. 18 28. SUDBURY SUB. # 101



BURTON PUMP HOUSE
M. 33 55. SUDBURY SUB.

115



ROSEVIEW STATION M. 25. SUDBURY SUB.

107



BACK COVER TOP: Trolley poles lowered, three ex Wilkes-Barre cars on the Sudbury Copper Cliff Suburban Railway await their fate alongside Notre Dame Avenue; the remaining cars fill the yard tracks in the background opposite the car barn. Streetcar service ended on October 1, 1950, Omer Lavallee and Anthony Clegg visited the property on October 6. Omer had purchased a slide camera in 1949, he proceeded to take three colour shots of the SCCSR (along with a number of black and whites), this, is one of the three, Tony Clegg only shot black and whites! Omer S. A. Lavallee, Ronald S. Ritchie collection.

Le réseau des tramways de Sudbury ainsi que le réseau interurbain de Copper Cliff ont été fermés le 1er octobre 1950. Le 6 octobre suivant, Omer Lavallée, accompagné d'Anthony Clegg, a rendu visite au triage situé le long de l'avenue Notre-Dame où l'on avait stationné toutes les voitures rendues inutilisées en attendant de les ferrailleur. Les trois voitures du service interurbain appartenaient auparavant à la ville de Wilkes-Barre aux États-Unis. Omer avait acheté un nouvel appareil-photo en 1949 et avait pris trois photos couleur. Cette photo est l'une d'elles. Tony Clegg, quant à lui, s'était contenté du noir et blanc. Omer S.A. Lavallée, collection Ronald Ritchie.

BACK COVER BOTTOM: SUDBURY SATURDAY NIGHT was perhaps the most celebrated song in the repertoire of Canadian music icon 'Stompin' Tom Connors who recently passed away in March 2013 at the age of 77. In the early years of his budding musical career, Tom Connors performed in places like the bars along station row in Sudbury, Ontario, seen in the background of this VIA era shot on August 19, 1988. FPA4 6768 heads up the Montreal section of the Canadian while an FP40PH and a an F9B will power the Toronto section. Not long after Jim McRae took this photo, VIA FPA4 s were no longer permitted to operate in the leading position account not being equipped with Reset Safety Control (RSC). Jim McRae, Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre.

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: La chanson intitulée Sudbury Saturday Nite était l'une des plus populaires du chanteur vedette, Tom Connors, décédé en mars dernier à l'âge de 77 ans. Au tout début de sa carrière musicale, celui-ci avait chanté dans tous les petits bars situés dans les environs de la gare de Sudbury. Cette photo, prise le 19 août 1988, à l'époque de VIA Rail, la FPA-4 6768 est en attente de départ avec la section en direction de Montréal du train The Canadian. Sur l'autre voie, une FP40-PH, accompagnée d'une F9B, est en tête de la section en direction de Toronto. Peu après que Jim McRae eut pris cette photo, les locomotives du type FPA-4 n'étaient plus utilisées en tête de convoi à cause de l'absence, chez elles, des plus récents systèmes de sécurité. Jim McRae, Northern Ontario Railway Museum and Heritage Centre.

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit canadianrailwayobservations.com

Pour des nouvelles concernant le chemin de fer canadien, s'il vous plaît visitez le:

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



Canadian Rail

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

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

