

Hamilton Street Railway - Stan's Photo Gallery 2013 Year in Review -  
Coming Down the Mountain - Business Car

Les tramways d'Hamilton - Les photos de Stan Revue de l'année 2013 -  
En descendant la montagne - Le patrimoine ferroviaire

# Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 558 • JANUARY - FEBRUARY • 2014





# 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

Hamilton Street Railway, By John D. Thompson .....	3
Stan's Photo Gallery, by Ken Goslett .....	15
Coming Down the Mountain by Douglas N. W. Smith .....	37
Business Car .....	41

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 2014:

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, Gilles Lazure et Jacques Loiselle

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](http://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: It's April 5, 1951, the last day of revenue streetcar service in the City of Hamilton, Ontario. Car 503 is working the Belt Line route and was photographed on James Street at York; the red poster on the side of the car is the 'changeover to bus' notice. CRHA Archives, Fonds Bailey

BELOW: 'Ice Cream Soda 5¢' is painted across a large awning in the pre-air conditioned era at King and James streets in Hamilton, Ontario. Single truck open car 74 loads passengers in the early days of the now electrified Hamilton Street Railway. CRHA Archives, Fonds Paterson

PAGE COUVERTURE : *Le 5 avril 1951, dernière journée de service régulier des tramways de la ville de Hamilton, en Ontario. Le 503, assigné au circuit Belt Line, est photographié à l'angle des rues James et York. L'affiche rouge sur le côté de la voiture annonce l'arrivée des autobus. Archives ACHF, Fonds Bailey*

CI-DESSOUS: « Soda mousse 5¢ » peut-on lire sur un des auvents d'une époque antérieure à celle de l'air climatisé. Le 74, tramway à bogie simple et à caisse ouverte, embarque des passagers à l'intersection de King et de James aux premiers temps de la traction électrique à Hamilton. Archives ACHF, Fonds Paterson



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](http://www.exporail.org) or by telephone at (450) 638-1522



## Hamilton Street Railway A Brief History

1874 – 1951

By John D. Thompson

French translation Jacques Loiseau

## Hamilton Street Railway Un bref historique

1874 – 1951

Par John D. Thompson

Version française Jacques Loiseau

### Introduction

John Thompson was born in Toronto in January, 1946. His first visit to Hamilton occurred in January, 1960, nine years after the green streetcars of the HSR had made their final runs. John joined the Upper Canada Railway Society (UCRS), and made friends with Stu Westland, a fellow member who was a 'student' of the Hamilton Street Railway.

John was on hand to photograph the move of HSR car 521 from its farm resting place in October 1973, for ultimate transportation to the Halton County Radial Railway near Rockwood, Ontario. In 1977, John realized a long-held ambition by joining the staff of the Toronto Transit Commission as Assistant Editor of the Coupler, the TTC's employee magazine. In recent years he has taken up freelance writing with a focus on, naturally, railway and transit subjects. John moved to Hamilton in 2009. He looks forward to the possible return of rail transit to the Ambitious City with graceful LRVs gliding down some of the same streets the handsome 500s did in the 1950s, still under the herald of the Hamilton Street Railway.



### Introduction

John Thompson est né à Toronto en janvier 1946. Il se rend à Hamilton pour la première fois en janvier 1960, neuf ans après la disparition des tramways verts de la Hamilton Street Railway. John est par la suite devenu membre de la Upper Canada Railway Society et s'est lié d'amitié avec Stu Westland, membre lui aussi et amateur de la HSR.

John était sur place, en octobre 1973, pour photographier le déménagement du tramway 521 de la HSR. De la ferme qui fut jusqu'à son lieu de retraite, on lui fit faire un dernier voyage vers le musée Halton County Radial Railway près de Rockwood, Ontario. En 1977, John réalise un vieux rêve, celui de rejoindre la Toronto Transit Commission. Il y devient rédacteur adjoint de la publication destinée aux employés de la TTC, la revue Coupler. Ces dernières années, il travaille comme pigiste, ses sujets de prédilection étant bien sûr les chemins de fer et le transport en commun.

John s'installe à Hamilton en 2009. Il souhaite ardemment le retour du transport en commun sur rail dans «la Ville ambitieuse», sous forme de VLR modernes, filant silencieusement sur certaines des rues que parcouraient les fameux 500, arborant encore en 1950 le logo de la Hamilton Street Railway.

Hamilton, Ontario, situated at the western head of Lake Ontario, had a compact but interesting streetcar system possessing a fairly varied car fleet, and several miles of private right-of-way running.

In common with many systems, operation commenced with horsecars – sometime in May 1874 - although the exact date is lost in the mists of time. An unusual fact is that rail operations were always under the Hamilton Street Railway banner. In fact, this corporate name is still in use today for the bus transit system – the longevity of this name must certainly be a record in the transit industry.

La ville de Hamilton en Ontario, sise à l'extrémité ouest du lac Ontario, fut dotée d'un système de tramways compact mais intéressant. La flotte de véhicules était assez variée et le réseau comptait plusieurs kilomètres d'emprise privée.

À l'instar de nombreux réseaux, les opérations ont commencé avec des tramways à hippomobile possiblement en mai 1874, bien que la date exacte se perde dans la nuit des temps. Un fait inusité est que les opérations ont toujours été sous la bannière de la Hamilton Street Railway (HSR). En fait, cette dénomination est encore utilisée aujourd'hui pour le système de transport en commun par autobus. La longévité du nom doit certainement constituer un record dans l'industrie du transport en commun.

Before proceeding further, I should clarify that this article will only be concerned with the Hamilton city streetcar system, and not the four radial (interurban) lines that were also a part of the local transit picture. That said, there is some common history, in that both entities had the same owners for much of their history, shared certain trackage, and, following abandonment of the radials, some of their trackage was assumed by the HSR.

At this point a description of the physical geography of Hamilton is in order, so that readers may better understand the development and layout of the streetcar system. The city was built on an east-west axis, and the major thoroughfares follow this plan. Hamilton is hemmed in on the north by Burlington Bay; on the south by the Niagara Escarpment, known locally as Hamilton Mountain; and on the east by Cootes Paradise, a large bay. The downtown business district, unlike Toronto's, is located about a mile inland from the bay.

The Hamilton Street Railway was incorporated locally in 1873. Operations began in 1874 and by the end of the year there were 3.25 miles of track in the central city made up of three horsecar routes. These converged on King and James Streets – then and now, the city's major downtown intersection. Rather interestingly, the cars were colour coded in liveries of red, green or yellow, to denote their route assignments to the riding public. One route (red) ran along James Street and over the intersection of Stuart and Bay Streets (terminating about 1,500 feet from the Great Western Railway station). The two others extended east and west along King Street to Victoria Park (green) and Wentworth Streets (yellow). In the early years, horse-drawn sleighs replaced the rail cars during heavy snowfalls.



Avant de poursuivre, précisons que cet article traitera uniquement du système de tramways de la ville de Hamilton et non des quatre lignes interurbaines qui faisaient également partie de l'ensemble du réseau de transport en commun local. Cela dit, il y a un fait

historique commun, les deux entités ayant appartenu aux mêmes propriétaires pendant une grande partie de leur histoire, partagé certaines voies et, lors de l'abandon des lignes interurbaines, des portions de ces dernières furent exploitées par la HSR.

Pour mieux comprendre le développement et l'agencement du réseau de tramways, une description de la géographie de Hamilton est de mise. La ville s'est développée sur un axe est-ouest et les grandes artères suivent ce plan. Hamilton est enclavée au nord par la baie de Burlington, au sud par l'escarpement du Niagara, appelé localement Hamilton Mountain et à l'est par Cootes Paradise, une grande baie. Le quartier des affaires du centre-ville, à la différence de Toronto, est situé à environ 1,6 km de la baie.

La HSR a été incorporée localement en 1873. Les opérations ont commencé en 1874 et à la fin de cette année, trois lignes de tramways, longues au total de 5,2 km, sillonnaient le centre-ville. Celles-ci convergeaient vers les rues King et James, en ce temps-là comme aujourd'hui, un important carrefour du centre de la ville. Fait intéressant, les voitures arboraient des livrées différentes selon les lignes auxquelles elles étaient affectées. La ligne rouge longeait la rue James et, dépassant l'intersection des rues Stuart et Bay, se terminait à environ un demi-kilomètre de la gare du chemin de fer Great Western. Les deux autres parcouraient la rue King vers l'est et vers l'ouest, la verte se rendant à Victoria Park et la jaune à la rue Wentworth. Les premières années, des traîneaux attelés de chevaux remplaçaient les tramways lors de fortes chutes de neige.

#### **Hamilton Spectator, Friday May 15th, 1874**

H.S.R.- The Hamilton Street Railway Company, which will have their line in full running order shortly, have pushed forward the work of constructing this road and putting it into operation with marked activity, and have at the outset made a good impression as to their ability and capacity for bearing out all that has been promised by them. Within a short space of time they have erected a car house and stables on Stuart street, next [to] the Custom House. These two buildings are connected with each other, having the water works running through each of them, and are well lighted by gas.

The stables are 120 feet long and are exceedingly well arranged in every department. Feed

#### **Hamilton Spectator, vendredi 15 mai 1874**

La compagnie HSR pourra bientôt inaugurer l'ensemble de ses opérations. Elle n'a négligé aucun effort pour accélérer l'avancement des travaux, démontrant ainsi sa volonté de faire bonne impression et sa capacité à réaliser ses promesses. En peu de temps, elle a érigé une remise et des écuries sur la rue Stuart, à côté de la Maison des douanes. Ces deux bâtiments, reliés entre eux, bénéficient des services d'aqueduc et d'éclairage au gaz.

Les écuries ont 120 pieds de long et sont extrêmement bien équipées à tous points de vue. L'alimentation des chevaux est préparée mécaniquement, entreposée à un niveau supérieur et peut être dirigée vers chaque stalle. Les mangeoires



for the horses is chopped by machinery and being stored above, can be run to each stall, the manger of which is lined with galvanized iron and supplied with water from the pipes. The horses procured so far for work on the cars are all good, sound, strong animals, and well calculated for the business. The company commence [sic] with five cars, each capable of seating 14 or 16 persons, and of holding on occasion 30 or 40.

The cars are painted, some of them green, others red, (one colour for the James Street line and the other for the King Street lines - Ed.) and are marked with the name of the company and the route which each is to run on the line. The seats are perforated ones and are made after the most approved patterns. The cars run remarkably smooth and are light, pleasant and well ventilated conveyances. Of course the track is not as smooth as it might be and the animals are not yet accustomed to their work, but all this will be remedied in due time. We have before described the ticket boxes in these cars and need not add anything on that department. Tickets will be had at the office on James street for the present.

sont chemisées de fer galvanisé et alimentée en eau au moyen de tuyauterie. Les chevaux achetés jusqu'à maintenant et destinés à la traction des voitures sont des bêtes saines, solides et fortes. La compagnie inaugurera son service avec cinq voitures, chacune pouvant accueillir 14 ou 16 personnes assises et, à l'occasion, de 30 à 40 au total.

Les voitures sont peintes, certaines en vert, d'autres en rouge et affichent le nom de l'entreprise et celui du circuit auquel elles sont destinées. Les sièges sont perforés et d'une facture conforme aux normes les plus élevées. Les voitures, dont le roulement est particulièrement doux, sont légères, agréables et bien aérées. Bien sûr, la voie n'est pas aussi régulière qu'elle pourrait l'être et les chevaux ne sont pas encore tout à fait habitués à leur travail, mais tout cela rentrera dans l'ordre à brève échéance. Nous vous avons déjà décrit les boîtes de perception de billets de ces voitures; nul besoin d'ajouter quoi que ce soit à cet égard. Les billets seront en vente au bureau sur la rue James pour l'instant.



A horsecar heads west on King Street near James St. circa 1890. The electrical bracket and apparatus on the pole is to support the carbon-arc street lamp. The newer horsecars would soon be converted to electric propulsion instilling fear in some of the riders! William Notman and Son, the McCord Museum View-2304

*Un tramway attelé se dirige vers l'ouest sur la rue King, près de James vers 1890; l'appareillage fixé au poteau est destiné à soutenir un lampadaire à arc au carbone. Les tramways attelés les plus récents seront bientôt convertis à la propulsion électrique, ce qui inquiète certains utilisateurs! William Notman et fils, le Musée McCord Vue-2304*

During the ensuing years, trackage was extended significantly and more cars were purchased. Railway travellers benefitted greatly from the short extension that was built along Stuart Street to reach the Great Western (later Grand Trunk) station in 1875. The horsecars were housed in three small carbarns, with stables for the horses, situated in the north, east and south areas of the city.

One extension took the cars up James Street North to the shore of Burlington Bay, site of a passenger steamship dock. At that time there were numerous such ships calling at Hamilton. The last, the *Lady Hamilton*, did so in 1958.

As the horsecar era drew to a close in Hamilton, the HSR owned 12 miles of line, 45 cars, nine sleighs, and 160 horses. The railway had been quite profitable, declaring a dividend of 10% or more in every year, but one, since 1874.

Electrification was first discussed in April 1890. Less than two years later the first electric car ran in June 1892. Some of the newer horsecars were rebuilt for electric service. It proved necessary to relay the track with heavier, 87 pound rail. Power was initially obtained from a downtown steam plant, but by the turn of the century cheaper hydro power became available.

Au cours des années suivantes, le réseau s'est considérablement allongé et plusieurs autres voitures ont été achetées. En 1875, les voyageurs qui arrivaient par chemin de fer purent profiter d'une courte extension construite le long de la rue Stuart pour atteindre la gare du Great Western (plus tard, le Grand Tronc). Ultimement, trois petites remises et leur écurie furent construites dans les quartiers nord, est et sud de la ville.

Une des extensions permettait aux voitures circulant sur la rue James nord d'atteindre la rive de la baie de Burlington, site d'un quai de navires à vapeur. À cette époque, plusieurs de ces navires faisaient escale à Hamilton. Le dernier d'entre eux, le *LADY HAMILTON*, l'a fait jusqu'en 1958.

Vers la fin de l'ère des tramways hippomobile à Hamilton, la HSR possédait 20 km de voie, 45 voitures, neuf traîneaux et 160 chevaux. Les opérations ont été jusque-là très rentables, la compagnie ayant déclaré des dividendes de 10% ou plus chaque année sauf une, depuis 1874.

L'électrification du réseau a été évoquée pour la première fois en avril 1890. Moins de deux ans plus tard, en juin 1892, la première voiture électrique entrait en service. Certaines des voitures attelées, les plus récentes, furent adaptées pour la traction électrique. Il s'est avéré nécessaire de refaire les voies en utilisant des rails de 87 livres, donc plus robustes. L'électricité nécessaire pour l'ensemble du réseau provenait d'une centrale à vapeur sise au centre de la ville ; plus tard, au tournant du siècle, l'hydroélectricité, moins chère, est devenue disponible.



There's not an automobile in sight in this early twentieth-century view when trams were the only mechanized form of urban transit. The view was taken looking north on James Street from Hamilton's City Hall. CRHA Archives, Fonds Corley

*Pas une automobile en vue sur cette image du début XXe siècle, alors que les tramways étaient la seule forme mécanisée de transport urbain. Vue prise sur la rue James en direction nord, à l'hôtel de ville de Hamilton. Archives ACHF, Fonds Corley*



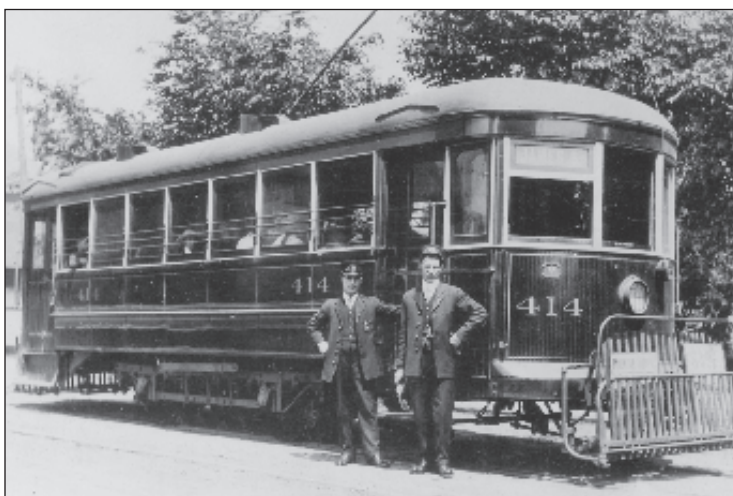


Three streetcars are visible in this circa 1910 post card view taken looking east along King Street from James Street in Hamilton. In those long ago days a shoe shine cost the same as an ice cream soda – 5¢! McCord Museum MP-0000.689.7

*Carte postale émise vers 1910 nous montrant la rue King vers l'est, près de James. En ce temps-là, un cirage de chaussures ou un soda-mousse coûtait la modique somme de 5¢ ! Musée McCord, MP-0000.689.7*

One the earliest Hamilton electric cars purchased new was car 61, one of a group of 5 cars (60 - 64) believed to have been built by Ottawa Car in 1893. In this photo, the crew pose with their charge on the Bartonville Line at King Street. Car 61 was converted to a sand car, the others in the series were scrapped in 1927. CRHA Archives, Fonds Corley

*Le 61 fut un des premiers tramways électriques de Hamilton achetés neufs. Il faisait partie d'un groupe de 5 voitures (60-64) que l'on croit avoir été construites par Ottawa Car en 1893. Voici une photo du tramway et de son équipe sur la ligne Bartonville à la rue King. Le 61 fut converti en épandeur de sable, tandis que les autres de la série ont été envoyés à la casse en 1927. Archives ACHF, Fonds Corley*



Proud crew members pose beside car 414 - their new single truck, double end closed car. It was one of 12 cars (carrying even numbers from 404 to 426) built by Preston in 1912. They had two 40 HP motors and could seat 32 passengers. Some of these cars were scrapped in 1932, others were converted to one man operation and lasted until 1946. CRHA Archives, Fonds Corley

*L'équipe du 414 pose fièrement à côté de son tramway neuf, bogie simple, bi-directionnel, caisse fermée. C'était l'une de 12 voitures (portant les numéros pairs de 404 à 426) construites en 1912 par Preston. Elles sont actionnées par deux moteurs de 40 CV et peuvent accueillir 32 passagers. Certaines de ces voitures ont été mises au rancart en 1932, d'autres ont été adaptées pour être prises en charge par un seul homme et ont survécu jusqu'en 1946. Archives ACHF, Fonds Corley*

It seems that, as a result of the high costs of electrification, the HSR went into a cost cutting mode. During the early 1900s, the cars that the company purchased tended to be second hand vehicles from systems in the northeastern United States, such as Boston and Brooklyn.

À cause du coût élevé de l'électrification, il semble que la HSR se soit orientée vers une réduction des dépenses. Au début des années 1900, elle a souvent opté pour des véhicules d'occasion provenant de villes du nord-est des États-Unis, telles Boston et Brooklyn.

En 1906, insatisfait de la qualité du service et de

By 1906 the municipal government was complaining to the provincial Railway and Municipal Board about unsatisfactory service and inferior maintenance. That same year, the HSR suffered a lengthy and violent strike by its employees over union recognition.

Relations between the HSR and the City were often rocky. Part of the problem was the city's tendency to regard the street railway as a sort of "cash cow". For example, a 6% tax on gross earnings and a charge per mile for the right to lay track on the public streets were both levied, and lasted for many years. While this was not by any means a situation unique to Hamilton, over the years the HSR seems to have been regarded with distrust and hostility by many of the local politicians. This, of course, was not a healthy environment in which to operate a transit system.

In 1899 the HSR was purchased by Cataract Power, which in turn was bought by the Dominion Power and Transmission Company in 1907.

l'entretien, le Conseil municipal porte plainte à la Commission des chemins de fer et des affaires municipales. Cette même année, la HSR a subi une longue et tumultueuse grève de ses employés, ayant pour objectif la reconnaissance syndicale.

Les relations entre la HSR et la ville étaient souvent difficiles. Une partie du problème provenait de la tendance de la ville à considérer un peu la compagnie comme une pourvoyeuse de fonds. Ainsi, pendant plusieurs années, elle a dû verser une taxe de 6% de ses revenus bruts, de même que des frais par kilomètre pour le droit de poser des voies dans les rues. Bien que cette façon de faire n'ait pas été unique à la ville de Hamilton, il semble qu'au fil des ans, la HSR ait été considérée avec méfiance et même hostilité par plusieurs des politiciens locaux. Ceci, bien sûr, n'était pas un environnement propice pour l'exploitation d'un système de transport en commun.

En 1899, la HSR est achetée par la Cataract Power, elle-même rachetée par la compagnie Dominion Power and Transmission en 1907.



Once again, the crew pose with their charge. Car 157 was one of four built by Ottawa Car in 1894 for the Hamilton Grimsby and Beamsville interurban line and originally number from 15 to 18. They later saw service on the HSR bearing numbers 156 to 159. The 159 was retired early, while the other 3 were rebuilt in 1913 and were scrapped in 1932. CRHA Archives, Fonds Corley

*Le 157 de la Hamilton Street Railway (HSR) et son équipe. Ce tramway fut l'un de quatre construits par Ottawa Car en 1894 pour la ligne interurbaine Hamilton Grimsby et Beamsville et numérotés initialement de 15 à 18. Plus tard, ils assurèrent le service sur l'HSR dotés des numéros 156 à 159. Le 159 fut retiré assez tôt, alors que les trois autres furent reconstruits en 1913 et roulèrent jusqu'en 1932. Archives ACHF, Fonds Corley*

The year 1908 saw the HSR sign a new, twenty year agreement with the city, which contained provisions for services improvements including the purchase of new cars. A total of 36 cars were ordered from Canadian manufacturers, followed by the acquisition of 12 second hand units from Cleveland in 1917. By the mid-1920s the HSR had reached its furthest extremities : King Street and Cline Avenue in the west, King and Parkdale Avenue in the east. It had been planned to continue trackage westward on King Street and on to the Town of Dundas, but this never materialized. Two inclined railways – at James and Wentworth Street – that reached the top of the escarpment were served by short extensions of the street railway.

L'année 1908 voit la signature d'un nouvel accord de vingt ans entre la HSR et la ville. Certaines dispositions stipulaient des améliorations de services et l'achat de véhicules neufs. 36 tramways au total ont été commandés auprès de fabricants canadiens ; on a aussi fait l'acquisition de 12 unités de seconde main de Cleveland en 1917. Vers le milieu des années 20, la HSR avait atteint ses limites les plus éloignées : la rue King et l'avenue Cline à l'ouest, la rue King et l'avenue Parkdale à l'est. Il avait été prévu de prolonger les voies vers l'ouest sur la rue King jusqu'à la ville de Dundas, mais cela ne s'est jamais concrétisé. Deux funiculaires, menant au sommet de la falaise aux extrémités respectives des rues James et Wentworth, étaient desservis par courtes extensions.

Toutefois, en raison de la hausse des coûts



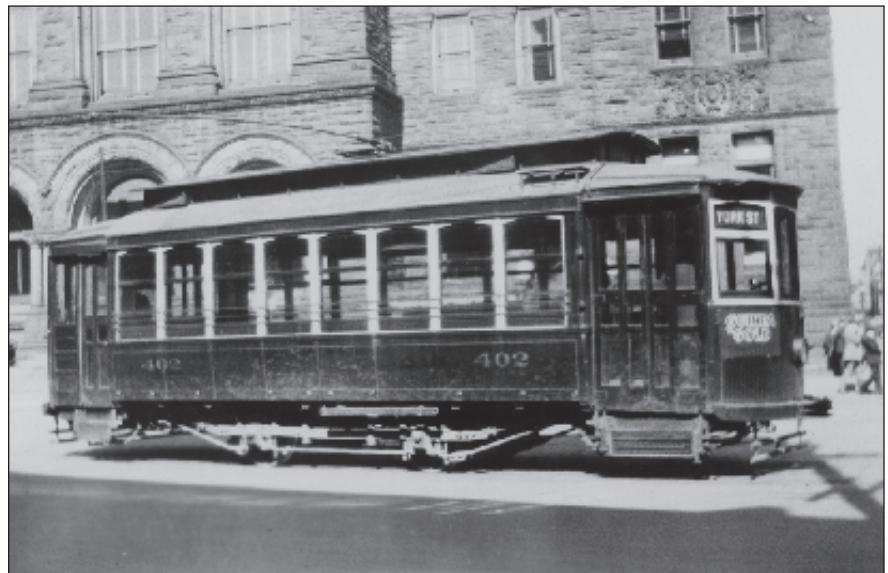


Car 471 was one of a group of 12 cars built by Kuhlman and purchased second hand from Cleveland in 1917. The cars were given HSR numbered 459 to 481 using only the odd numbers. Cars 479 and 481 were destroyed by fire on arrival. The others were rebuilt by Preston and survived until 1934; that's master mechanic Binkley standing in front of the car. CRHA Archives, Fonds Corley

*Le tramway 471 faisait partie d'un groupe de 12, construits par Kuhlman et achetés d'occasion de Cleveland en 1917. L'HSR les a numérotés de 459 à 481 en nombres impairs. Le 479 et le 481 ont péri dans un incendie à l'arrivée. Les autres furent reconstruits par Preston et survécurent jusqu'en 1934. Debout devant le tramway, le chef mécanicien Binkley. Archives ACHF, Fonds Corley*

Ray Corley's handwritten notation indicates that car 402 was the first one man car in Hamilton. Built by Kuhlman in 1908, it was purchased second hand from Boston in 1909 or 1910. This J. E. Platt photo shows 402 on York Street at City Hall circa 1931. CRHA Archives, Fonds Corley

*Une note manuscrite de Ray Corley nous apprend que le 402 est le premier solotram de Hamilton. Construit par Kuhlman en 1908, il a été acheté d'occasion de Boston en 1909 ou 1910. Cette photo de J. E. Platt nous montre le 402 sur la rue York à l'hôtel de ville vers 1931. Archives ACHF, Fonds Corley*



However, as a result of rising operating costs and the onerous financial arrangement with the city, the HSR tried to sell the system on several occasions to the city, but the proposal was always rejected by the local ratepayers. This contrasted with Toronto, where the street railway was taken over by the municipality in 1921.

The system, by the mid-1920s, was in poor shape through lack of maintenance, and the age of a large number of cars, many of which were obsolete. Additionally, the carbarns and shops were hopelessly inadequate.

Negotiations to extend the 20-year franchise that expired in 1928 saw the company agree to purchase new cars, construct a modern carhouse and shop facility while the city agreed limit the number of licenses granted to competing jitneys.

d'exploitation et d'un arrangement financier onéreux avec la ville, la HSR a essayé à plusieurs reprises de lui vendre son réseau ; mais la proposition a toujours été rejetée par les contribuables. Ceci contraste avec Toronto, où la municipalisation du transport en commun s'est effectuée en 1921.

Au milieu des années 20, le réseau était en mauvais état à cause d'un entretien trop sommaire et d'un nombre grandissant de tramways devenus obsolètes. En outre, les remises et les ateliers étaient désespérément inadéquats. Les négociations pour prolonger de 20 ans la franchise qui expirait en 1928 ont amené la compagnie à acheter des tramways neufs et à moderniser ses installations d'entretien. La ville, de son côté, a accepté de limiter le nombre de licences accordées à la concurrence des taxis collectifs.

La HSR a donc acquis, entre 1927 et 1929, 48 tramways modernes unidirectionnels en acier, construits



Hamilton Street Railway car 404 – the last car on the Wentworth Street line – on October 10, 1942. CRHA Archives, Fonds Corley

*Le 404 de l'HSR – le dernier tramway sur la ligne de la rue Wentworth – le 10 octobre 1942. Archives ACHF, Fonds Corley*

HSR car 431 was one of a series of 15 cars numbered from 429 to 457 (using only the odd numbers) that were built by Preston in 1912. Cars 431, 447, 449, 451, 453, 455, 457 were rebuilt as one man cars in 1929 and were retired between 1948 and 1950. The others were scrapped in 1932. This photo was taken in December 1942 near the Westinghouse plant. CRHA Archives, Fonds Corley

*Le 431 faisait partie d'une série de 15 voitures numérotées de 429 à 457 (nombres impairs seulement) construites par Preston en 1912. Les tramways 431 447, 449, 451, 453, 455 et 457 furent transformés en solotrams en 1929 et furent retirés entre 1948 et 1950. Les autres ont été mis à la casse dès 1932. Cette photo a été prise en décembre 1942, près de l'usine de Westinghouse. Archives ACHF, Fonds Corley*



HSR car 409 was on Aberdeen Avenue in Hamilton in July 1943. It was one of nine cars built by Ottawa Car in 1910. Cars 423 and 425 were scrapped in 1933, the rest survived until 1948-1950 having been converted to one man operation. CRHA Archives, Fonds Corley

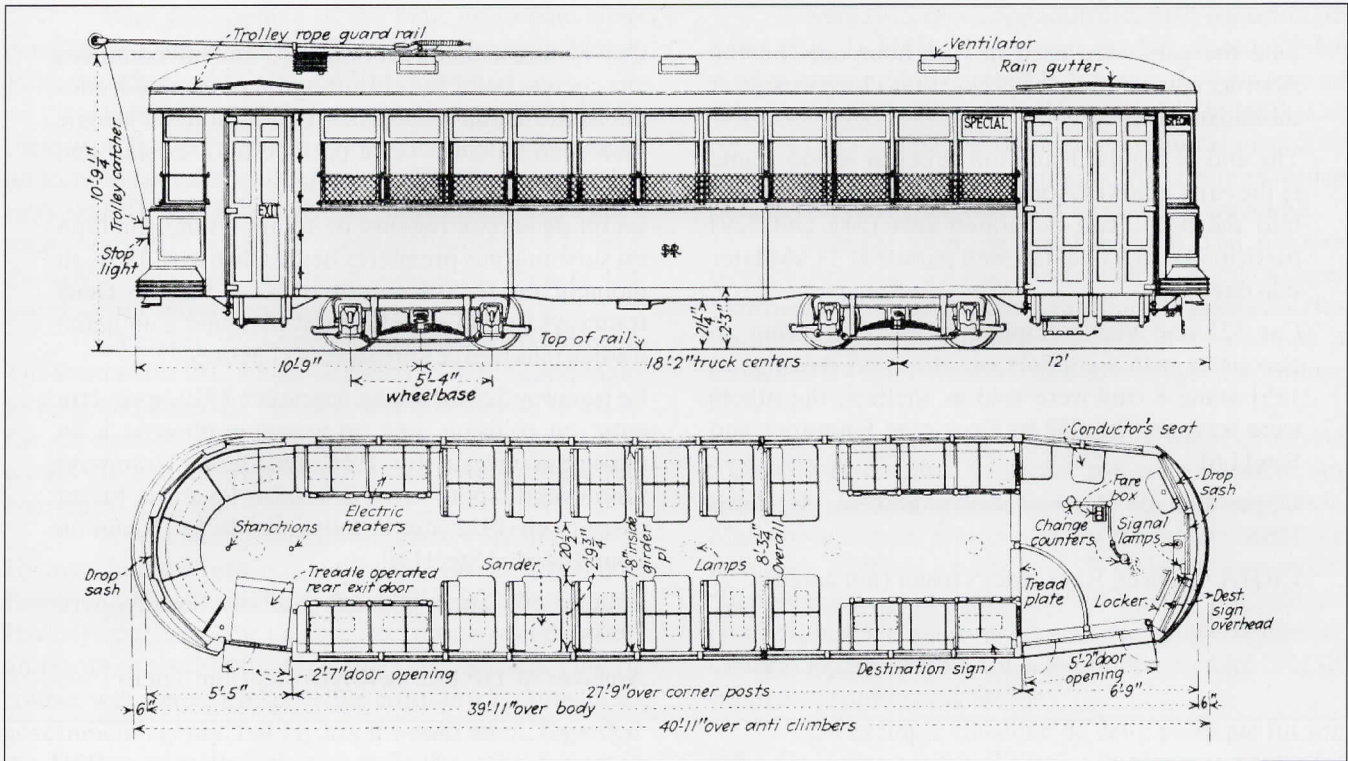
*Le 409 sur l'avenue Aberdeen à Hamilton en juillet 1943. C'était l'un des neuf tramways construits par Ottawa Car en 1910. Le 423 et le 425 furent retirés en 1933. Les autres, convertis en solotrams, ont été mis au rencart entre 1948 et 1950. Archives ACHF, Fonds Corley*

The HSR acquired 48 modern steel, single end cars from the Hamilton-based National Steel Car Company between 1927 and 1929. The new cars were numbered 500 to 547, and became the "signature" car of the system for the rest of its life. The 500s were painted olive green and cream. They operated as two man vehicles for several years until the PAYE system was adopted, rendering the conductor's position a depression casualty.

à Hamilton par la compagnie National Steel Car. Numérotés de 500 à 547 et peints vert olive et crème, ils furent jusqu'à la fin un symbole distinctif pour la compagnie. Durant plusieurs années, des équipes de deux employés étaient affectées à ces tramways, jusqu'à ce que la grande dépression finisse par entraîner la disparition du poste de chef de train.

L'inauguration de nouvelles installations modernes à l'angle des rues King et Wentworth, en mars 1928, a entraîné la fermeture des autres remises.





**HSR's 500-547 Series Cars**

The 500 series cars of the Hamilton Street Railway were for many years the characteristic rolling stock of the 'Ambitious City's' transit system. The 48 cars which comprised the series were constructed by National Steel Car in three groups as follows:

- 500 - 523 in 1927
- 524 - 535 in 1928
- 536 - 547 in 1929

In the year 1926, the City of Hamilton renewed the franchise of what was then a very decrepit Hamilton Street Railway, it stipulated that various improvements to the property be made including the acquisition of new streetcars. The initial order was for 24 modern steel cars. These were quite similar to the very successful 1900 series cars operated by the Montreal Tramways Company. A further 12 cars were ordered in 1927, and a final order for yet another 12 cars was issued in 1928.

The cars were built as one man - two man cars with the conductor seated in the front of the car directly behind the motorman. The conductor's seat could be folded up when it was not in use. The conductors stand was removed around 1931 when one man crews were adopted system-wide.

The cars were single ended and were confined to the Belt Line and Burlington - James South routes; for a

**Les tramways de la classe 500-547**

Les voitures de la classe 500 de la HSR ont été, tout au long de leur existence, le matériel roulant caractéristique du réseau de «la Ville ambitieuse». Les 48 voitures de cette série ont été construites par la National Steel Car en trois groupes:

- 500 à 523 en 1927;
- 524 à 535 en 1928; et,
- 536 à 547 en 1929

Au cours de l'année 1926, la ville de Hamilton renouvelle la franchise de la HSR, à ce moment en bien piètre état. On y spécifie la nécessité d'apporter diverses améliorations au réseau, entre autres l'acquisition de tramways neufs. L'ordonnance initiale est de 24 voitures modernes en acier. On choisit de construire des tramways assez similaires à ceux de la série 1900 de Montréal, dont la compagnie des Tramways de Montréal était très satisfaite. Un autre groupe de 12 tramways fut commandé en 1927, et une dernière commande de 12 tramways supplémentaires est passée en 1928.

Tels que construits, ces tramways pouvaient être pris en charge par un seul ou deux employés. Le conducteur était assis à l'avant, tout juste derrière le garde-moteur. Son siège pouvait être replié lorsqu'il n'était pas utilisé. Le poste de conducteur a été supprimé vers 1931 lorsqu'il fut décidé de n'affecter qu'un seul homme à tous les tramways du réseau.



time the cars were used in rush-hour only on the Aberdeen line during the period that a loop existed at the end of the line.

The end of regular Hamilton streetcar service came in the early hours of April 6, 1951 when car 519 pulled into the barn. Two decorated cars (515 and 529) participated in a final farewell parade at 11AM later that day.

Car 523 had been scrapped in 1950 following an encounter with a gondola car at a level crossing; in 1951 some 8 cars were sold as shelters, the others were scrapped in 1952 by Dominion Foundries and Steel Ltd.

Upper Canada Railway Society Bulletin 36, April 1953

CRHA Archives, Ray Corley's roster (not dated)

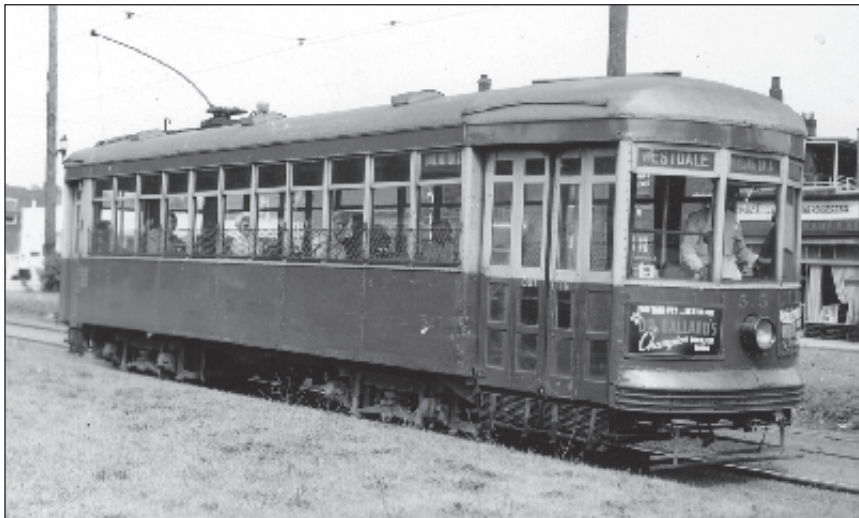
Ces voitures, unidirectionnelles, étaient confinées aux circuits Belt Line et Burlington - James sud; elles ont aussi été utilisées aux heures de pointe sur la ligne Aberdeen au cours de la période où il existait une boucle de virage à son extrémité.

La fin du service régulier de tramways de Hamilton est survenue aux premières heures du 6 avril 1951, au moment où le 519 entrainait dans sa remise. Deux tramways (le 515 et le 529) ont participé à un défilé d'adieu plus tard ce jour-là, vers 11 heures.

Le tramway 523 fut mis au rencart en 1950, après être entré en collision avec un wagon-tombereau à un passage à niveau. En 1951, quelques 8 tramways furent vendus pour servir de remise; les autres furent détruits en 1952 aux installations de la Dominion Foundries and Steel Ltd.

Bulletin 36, Upper Canada Railway Society, avril 1953

Archives ACHF, liste de Ray Corley (non datée)



When this picture was taken on July 12, 1949 in Westlake, car 525 put in over 20 years of service since its out-shopping by National Steel Car. CRHA Archives, Fonds Corley

*Au moment où cette photo fut prise le 12 juillet 1949 à Westlake, le 525, construit par la National Steel Car, était en service depuis plus de 20 ans. Archives ACHF, Fonds Corley*

Car 521 loads passengers on Kenilworth Avenue circa 1947. CRHA Archives, Fonds Paterson

*Des passagers montent à bord du 521, avenue Kenilworth, vers 1947. Archives ACHF, Fonds Paterson*





With the opening of the new, up-to-date shop complex at King Street and Wentworth Street in March 1928, the other carhouses were closed down.

From about 1915, 'jitneys' had plagued the HSR; these were basically private automobiles that operated as unlicensed taxicabs, while charging a fraction of a regular cab's rate. They were a continual drain on HRS revenues until about 1935, when the company threatened to take the city to court for failure to adhere to terms of the franchise and ban this plague.

The year 1929 saw the first rail abandonment. The Bartonville line, which extended from King and Main to King and Parkdale Avenue, was eliminated, to avoid the expense of track relocation when King Street was paved (It had been a single track, side-of-the-road operation).

A year later, the HSR became a ward of Ontario Hydro, when the provincial utility bought out Dominion Power and Transmission. Hydro. Unfortunately, Ontario Hydro turned out to be an absentee, disinterested owner, and more or less left the HSR to its own devices. This, of course, was a most irresponsible attitude for a provincial government agency, but Hydro, it would seem, regarded the HSR as a costly nuisance throughout its period of ownership.

A classic example of this policy was a refusal to invest in improvements, or to use its legal authority – the full weight of the Government of Ontario was behind Hydro – to counter the city's bullying tactics. For example, the city Parks Board refused the HSR permission to build a loop for turning the 500s on park property at York and Dundurn Streets. A similar situation existed at Barton and Kenilworth, when the racetrack owners evidently declined to allow a loop on their property, preferring a parking lot! While Ontario Hydro could have expropriated these lands from their owners, inexplicably it did not do so.

In addition, track rebuilding was neglected during the 1930s, even with Hydro's vast financial resources. During World War II, of course, track materials were in scarce supply, as the steam railways had first call on such items. Some track was rebuilt, rather shoddily, in 1942 and 1946, when the operation was in danger of becoming unsafe.

In the 1930s, Hydro offered the HSR to the city for \$4 million, but was turned down – partly due to the extremely unlikely possibility of obtaining voter approval in the depth of the Depression for such an expenditure. In any event, City Council doubtless felt the province could handle the street railway's deficits more easily than they could.

In 1941 service on Herkimer, Locke and Aberdeen Streets was withdrawn. A year later, though, the Federal Transit Controller ordered the HSR to restore rail service to the Aberdeen route as a gasoline

Vers 1915, on vit apparaître les taxis collectifs, un fléau pour la HSR. Il s'agissait en fait d'automobiles privées exerçant sans permis la fonction de taxis tout en chargeant une fraction du tarif régulier de la HSR. Les recettes de la compagnie ont bien sûr diminué jusqu'à ce que vers 1935, elle menace de poursuivre la ville en justice pour défaut de se conformer aux termes de la franchise.

L'année 1929 marque l'abandon d'un premier tronçon du réseau. La ligne Bartonville, allant de King et Main jusqu'à King et Parkdale, fut éliminée pour éviter les frais de déplacement de la voie lors de la réfection de la rue King. Il s'agissait alors d'une voie unique en bordure de la rue.

Un an plus tard, la HSR est devenue propriété d'Ontario Hydro lors du rachat par cette dernière des actifs de la Dominion Power and Transmission. Malheureusement, Ontario Hydro n'a jamais manifesté beaucoup d'intérêt envers la HSR et l'a plus ou moins abandonnée à son propre sort. Voilà bien sûr une attitude peu responsable pour un organisme gouvernemental; Ontario Hydro, semble-t-il, a toujours considéré la HSR comme une nuisance coûteuse.

Un exemple classique de cette politique fut son refus d'investir pour l'amélioration du réseau; un autre fut la négligence d'utiliser son pouvoir légal pour contrer les mesures de harcèlement de la ville (Ontario Hydro bénéficiait du poids gouvernemental); ainsi, la Commission municipale des parcs a refusé à la HSR la permission de construire, pour ses tramways de la classe 500, une boucle de virage sur une parcelle d'un parc, angle York et Dundurn. Même situation, angle Barton et Kenilworth, où les propriétaires d'un hippodrome ont empêché l'installation d'une autre boucle sur leur propriété. On a préféré construire un stationnement! Ontario Hydro aurait pu facilement procéder à une expropriation mais elle n'a rien fait.

En outre, l'entretien des voies a été négligé tout au long des années 30, malgré les vastes ressources financières d'Ontario Hydro. Aussi, pendant la seconde guerre mondiale, le rationnement rendait difficile l'obtention de matériel d'entretien: les rails disponibles allaient en priorité aux chemins de fer. Quelques réparations sommaires étaient effectuées lorsque la sécurité des usagers était menacée.

Au cours des années 30, Ontario Hydro a offert de vendre la HSR à la ville pour 4 millions de dollars mais l'offre fut déclinée, en partie à cause de l'infime possibilité pour la ville d'obtenir l'approbation des électeurs pour une telle dépense en raison de la dépression qui sévissait à ce moment. De plus, le conseil de ville croyait sans doute que l'organisme provincial pourrait gérer plus facilement les déficits qu'il ne pourrait le faire lui-même.

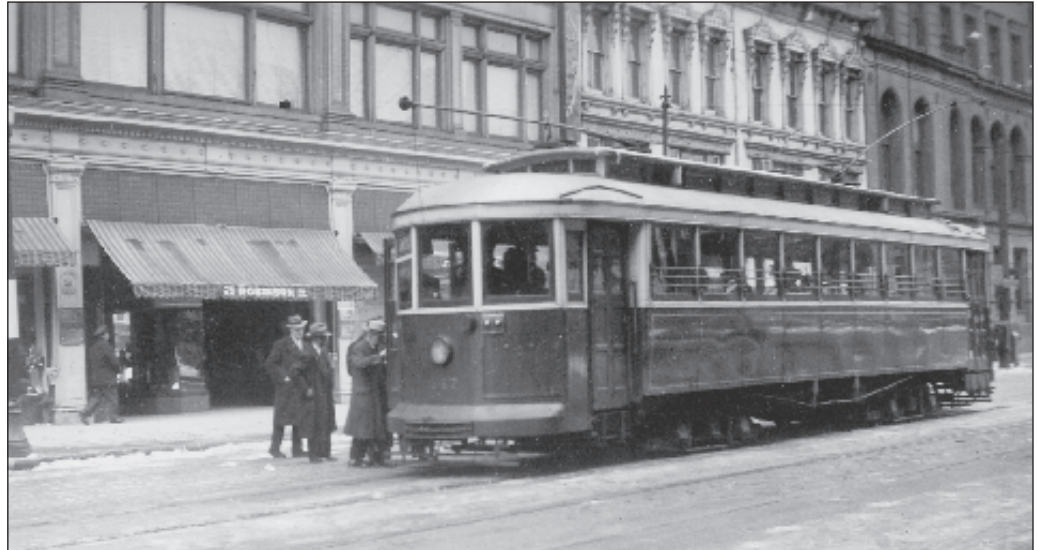
En 1941, le service sur les rues Herkimer, Locke et Aberdeen fut interrompu; un an plus tard cependant, comme les voies ferrées étaient encore intactes, le

and rubber conservation measure. Fortunately, the trackage was still intact.

contrôleur fédéral des transports ordonnait la reprise du service de tramways sur le circuit Aberdeen comme mesure de conservation de l'essence et du caoutchouc.

HSR curved-sider 447 picks up war-time passengers on King Street at James on January 1, 1943. CRHA Archives, Fonds Bailey

*Le tramway 447 aux côtés cintrés, à l'arrêt sur la rue King au coin de James, le 1er janvier 1943. Archives ACHF, Fonds Bailey*



Rush hour action at the terminus of the Aberdeen streetcar line. On December 28, 1944, four cars switch trolley poles for the return trip to the Gore and James Street terminus. CRHA Archives, Fonds Corley

*L'heure d'affluence au terminus de la ligne Aberdeen. Le 28 décembre 1944, on prépare les trolleys de quatre tramways pour leur voyage de retour vers l'autre extrémité, angle Gore et James. Archives ACHF, Fonds Corley*

Interior view of car 407 taken on June 29, 1947. This car was one of a series of 5 cars (odd numbered cars 401 to 407 plus 427) built by Laconia in 1906. They were purchased second hand from Boston in 1908 and were rebuilt by Preston in 1911-1912. Car 407 survived until 1947, the others were scrapped between 1932 and 1934. CRHA Archives, Fonds Corley

*Vue intérieure de la voiture 407 prise le 29 juin 1947. Ce tramway faisait partie d'un groupe de 5 (nombres impairs, de 401 à 407 et 427), construits en 1906 par Laconia Car. Ils ont été achetés d'occasion de Boston en 1908 et furent reconstruits par Preston en 1911 et 1912. Le 407 a survécu jusqu'en 1947, les autres furent retirés entre 1932 et 1934. Archives ACHF, Fonds Corley*





## Stan's Photo Gallery

By Ken Goslett

French Version, Michel Lortie

### Introduction

Happy New Year to all our faithful CRHA members, friends and contributors, it's hard to believe that yet another calendar has been exchanged, this time for the 2014 model!

Last year we tried something new in the January - February Photo Gallery, a digital photo review of some of the Canadian railway 'happenings' that took place in 2011. Judging by your response, we decided to do it again, in fact it looks like this will become an annual feature in the January - February issue of Canadian Rail.

This month we welcome Ken Goslett as our guest Photo Editor, we expect Stan Smaill to get back into the engineer's seat and open the throttle in the March - April issue of his Photo Gallery.

We wish to thank our contributors for making the Photo Editor's job a difficult one. We hope you enjoy our photo selections highlighting some of the Canadian railway scenes from 2013.

## Les photos de Stan

Par Ken Goslett

Version française : Michel Lortie

### Avant-propos

Bonne et heureuse année 2014 à tous nos amis et amies : les membres de l'ACHF ainsi qu'à tous nos lecteurs et lectrices. Comme le temps passe plus vite que chacun le voudrait, nous voilà bientôt au seuil d'une nouvelle année !

L'an dernier, nous avons inauguré une nouvelle rubrique en lieu et place de la traditionnelle galerie de photos : dans le numéro de janvier-février 2013, nous avons publié des photos prises au cours de l'année écoulée se rapportant à des faits de l'actualité des chemins de fer. Comme notre lectorat a aimé cette rubrique, nous avons décidé de continuer cette pratique à l'avenir.

Pour ce numéro, nous avons demandé à Ken Goslett d'agir comme éditeur photo invité. Stan Smaill reprendra le travail pour le numéro de mars-avril.

Nous désirons remercier tous ceux et celles qui nous ont fait parvenir de magnifiques photos se rapportant à des sujets ferroviaires en 2013 ; vous les découvrirez dans les pages qui suivent.



Saskatchewan's Great Western Railway was established in 2000 to operate 707 km of former Canadian Pacific trackage. Grain traffic has recently been supplemented by the movement of unit trains of crude oil. Winter operations last year were challenging as the wind whipped snow into deep drifts. Ken McCucheton

*Le chemin de fer Saskatchewan Great Western a été fondé en l'an 2000 afin d'utiliser 707 km de voies ferrées ayant appartenu au Canadien Pacifique (CP). Au transport de grains, on a récemment ajouté le transport de pétrole brut. L'an dernier, les mauvaises conditions hivernales ont rendu le travail ardu comme on peut le constater sur cette photo. Ken McCucheton*



On February 26, 2013 CN 5780, an EMD SD751, was captured making a set-out in the midst of a heavy snowfall at Duplainville, Wisconsin. Photographer Tom Danneman had his camera set just right to capture this spectacular image. Kudos to railroaders who have to work in all kinds of nasty weather. Tom Danneman

*Le 26 février 2013, la locomotive du Canadien National (CN) 5780, une SD751 de EMD s'est arrêtée à Duplainville, Wisconsin, États-Unis (É.-U.), afin d'y laisser quelques wagons. Cette photo a été prise en pleine tempête de neige, ce qui démontre que les travailleurs du chemin de fer doivent souvent oeuvrer dans des conditions très difficiles. Tom Dannerman*



Every year the Port of Montreal takes part in the 'Old Port Symphony', a winter event featuring a symphony as played through various horns, including those on locomotives. Port of Montreal 1004 is an RP20BD built in 2012 by Rail Power Industries of Brossard, Quebec; it was photographed in historic Old Montreal on March 3, 2013. Michael Barry

*Chaque année, Le Port de Montréal organise un événement appelé Symphonie du Vieux-Port. On y présente des pièces musicales et une collection de sons de sirènes et de trompes provenant des navires et des locomotives. La locomotive 1004, une RP20BD fabriquée par Rail Power Industries de Brossard, y a participé le 3 mars 2013. Michael Barry*





On February 27, 2013 the weather gods couldn't decide whether to dump rain or snow on Utterson, Ontario. They finally settled on wet snow, which stuck to the trees creating a Christmas card view of CN wayfreight 595 and its single tank car. Hours later wind knocked all the snow from the branches. Photographer W. D. Shaw snapped this image at exactly the right moment. W. D. Shaw

*Le 27 février 2013, à Utterson, Ontario, s'est abattue une tempête de neige mouillée. La quantité de neige abondante s'est collée aux arbres et nous a donné cette photo digne d'une carte de Noël ! Le train local du CN 595 avec un seul wagon figure bien dans ce décor. Cette photo fut prise juste au bon moment, car peu après, le vent a balayé toute cette belle neige. W.D.Shaw*

A great deal is made of global warming and its moderating effect on Canadian winters. But Ken Goslett's photos of the Quebec Gatineau, taken March 20, 2013, the first day of spring, tell a different story. The QG's tri-weekly freight across their Lachute Subdivision charges into a snowdrift approaching Scotch Road in Grenville, Quebec. For the balance of the train's trip to Thurso the locomotive's front walkway would be heaped with snow. Ken Goslett

*Depuis quelques années, on parle beaucoup des changements climatiques et de ses effets sur les hivers canadiens, changements que certains contestent encore. Cette photo prise le 20 mars 2013, premier jour du printemps, raconte une histoire différente : le train du chemin de fer Québec-Gatineau roulant sur la sous-division de Lachute, doit foncer à travers un lourd banc de neige au passage à niveau du chemin Scott à Grenville au Québec : l'avant de la locomotive restera enfoui sous la neige jusqu'à son arrivée à destination à Thurso. Ken Goslett*







During three weekends in March and April 2013 Canadian National changed three bridge spans at Ste-Anne-de-Bellevue, Quebec using an innovative procedure that caused minimal disruption to the busy Kingston subdivision. The spans crossed the locks connecting the Ottawa River with Lake St-Louis and the St Lawrence River. Trusses supporting traveling cranes were semi-permanently installed on either side of the double track mainline while the new bridges were assembled on the site of the Ste-Annes station. With the line closed on Saturday nights after the passage of the day's last VIA train, the old spans were lifted up and run onto flat cars waiting at the end of the bridge. The procedure was reversed with the new spans. Ray Farand braved the chill night air to record this event on the night of March 23-24, 2013. Raymond Farand

*Durant trois fins de semaine, en mars et avril 2013, le CN a procédé au remplacement de trois pans de son pont de Sainte-Anne-de-Bellevue au Québec. Afin de ne pas nuire à l'intense circulation de la sous-division de Kingston, on a installé de façon temporaire, de chaque côté de la voie principale, un autre pont sur lequel roulait une grue mobile : on construisait les nouveaux pans à Sainte-Anne-de-Bellevue, puis le samedi soir après le passage du dernier train de VIA, on enlevait un ancien pan que la grue amenait sur l'autre rive où il était déposé sur des wagons. Puis, la grue posait le nouveau pan sur la structure. Ray Farand a bravé le froid pour prendre cette photo montrant ce chantier exceptionnel. Raymond Pharand*



Waterloo Central Railway, a tourist line based in St Jacobs, Ontario, had Essex Terminal 0-6-0 No. 9 in service during its 2013 season. In this shot it is crossing the wood trestle over Conestoga River on its way north to Elmira in April 2013. Tim Ball.

*Le chemin de fer Waterloo Central est une petite route touristique qui loge à St-Jacob, Ontario. La locomotive à vapeur 0-6-0 No 9, ayant appartenu au Essex Treminal, a été remise en état de marche. Elle a été utilisée durant la saison 2013. Sur la photo, elle traverse le pont de la Rivière Conestoga, en avril 2013. Tim Ball*





For track in the Ottawa Valley 2013 was the end of the line. Both Canadian National and Canadian Pacific tore up routes that were once mainlines connecting Montreal with western Canada. Hopes that the CPR Chalk River Subdivision might once again see trains were finally laid to rest as rails were lifted. Likewise on Canadian National as parts of the Beachburg Sub suffered the same fate. In both cases Ray Farand was on hand to record the work trains that did the dirty deeds. Raymond Farand

*L'année 2013 marque la fin des chemins de fer de la vallée de l'Ottawa : le CN et le CP ont procédé au démantèlement de leurs lignes passant par ce territoire, soit celles reliant Montréal à l'Ouest canadien. L'espoir que l'on entretenait pour la survie de la sous-division de Chalk River s'est avéré vain. Les rails ont été enlevés et au CN, c'est la sous-division Beachburg qui a subi le même sort; Ray Pharand était sur place pour prendre des photos de cette fin tragique. Raymond Pharand*



With Toronto's mayor so much in the news, that city's new subway trains seem to have been overlooked. The new articulated 'Rockets' have been arriving since 2011. The last car in the 39 train order was delivered by Bombardier in 2013. With the new Bombardier 'Rockets' in service, the TTC withdrew the last of the H-5 subway cars (5670 - 5807) from service; these cars had been built in 1976 by Hawker in Thunder Bay. Dan Del'Unto

*En 2013, avec toutes les nouvelles médiatisées quelque peu dérangeantes ou distrayantes au sujet du maire de Toronto (les opinions divergent), on semble avoir oublié que le métro de cette ville a reçu toutes ses nouvelles voitures commandées chez Bombardier. À la suite de la réception de ses nouvelles voitures, la TTC a retiré ses anciennes de type H-5, les numéros 5670 à 5807. Ces dernières avaient été construites par la société Hawker de Thunder Bay en 1976. Dan Del'Unto*

Once a year the town of Fruitvale, British Columbia celebrates a summer festival called Beaver Valley May Days. Among the activities is a train ride using equipment from the Nelson & Fort Sheppard Railway. The NF&S GP9 normally hauls carloads of lumber to a connection with the Kettle Falls International Railway. But on this occasion, passengers are joyfully riding the railway's lone ex-Long Island coach on possibly Canada's most obscure and infrequent tourist train. Kevin Dunk



*Chaque année, la ville de Fruitvale, Colombie-Britannique, célèbre son festival appelé Beaver Valley May Days. Entre autres activités, un voyage en train est organisé, utilisant le matériel roulant du chemin de fer Nelson & Fort Sheppard. Cette locomotive GP-9 travaille habituellement à amener des wagons chargés de bois d'œuvre jusqu'à une jonction avec le Kettle Falls International Railway. Cette fois-ci, elle emmène un ancien wagon de passagers du Long Island Railway sur ce petit chemin fer touristique, un peu oublié. Kevin Dunk*





Without warning, on July 5, 2013, the Kelowna Pacific Railway ceased operation. Since 1999 the KPR had been operating the former Canadian National trackage in BC's Okanagan Valley. CN has announced it will take back the lines with the exception of the track from Lumby Junction to Kelowna. The KPR infrastructure was sorely in need of repair. Plans call for more than 80,000 ties and 500 sections of 39 foot rail will have to be replaced. Randy Zarowny

*Sans crier gare, le 5 juillet 2013, le chemin de fer Kelowna Pacific a cessé de fonctionner. Ce chemin de fer régional avait repris la ligne du CN traversant la vallée de l'Okanagan en 1999. Depuis, le CN a annoncé que la ligne sera reprise et le service rétabli, sauf sur le secteur de Kelowna. Comme son entretien avait été négligé, plus de 80 000 dormants et 500 sections de rail devront être remplacés. Randy Zarowny*

During 2013 VIA received a pair of rebuilt Budd Rail Diesel Cars 6217 and 6208; in this photo the happy campers and passengers are riding in the 6217, originally CP 9115; the canoes and kayaks are aboard the 6250, an all-baggage RDC-4 originally CN D151 for its wilderness run between Sudbury and White River, Ontario. Dan Tweetle

*Au cours de l'année 2013, VIA a réceptionné deux autorails Budd reconstruits, les numéros 6217 et 6208. Sur la photo, d'heureux explorateurs sont montés à bord de la 6217, ancienne 9115 du CP. Les canots, kayaks et équipements de camping sont à bord de la RDC 4 6250, anciennement la D151 du CN. Ce train fait un trajet en pleine forêt entre Sudbury et White River, Ontario. Dan Tweetle*







Canadian Pacific Railway built to Goderich, Ontario in 1907 and constructed a beautiful brick station which opened on September 12th of that year. The last mixed freight and passenger train pulled away from the platform in 1960s and the station was abandoned in 1989. The structure was purchased by Herb Marshall, a local businessman who undertook to move the brick station from its former location to closer to the shore of Lake Huron where it will become a restaurant. Laurie McCulluch Building Moving took many months to execute this massive move. George Dutka

*Le CP a construit une magnifique gare en briques en 1907 à Goderich, Ontario. Le dernier train de passagers a quitté cette gare en 1956. Elle fut finalement abandonnée en 1989. La gare a été rachetée par l'homme d'affaires Herb Marshall qui l'a déménagée sur un nouvel emplacement près du lac Huron où elle sera convertie en restaurant. Ce grand déménagement a été fait par Laurie McCulluch Building Moving et a pris plusieurs mois pour être complété. George Dutka*



No Canadian railway can match the variety of first generation diesel motive power found operating on shortline Ontario Southland. Heavily weighted toward products from Montreal Locomotive Works, OSR's roster grew during 2013 with the addition of an ex-CNR, ex-VIA, ex-tourist train FP9A 6508. It's shown here in front of the railway's shop at Salford, Ontario in June 2013. Ken Goslett

*Le chemin de fer régional Ontario Southland affiche une collection de locomotives diesel de la première génération à nulle autre pareille. Elle est majoritairement composée de locomotives construites par la Montreal Locomotive Work. En 2013, le train régional a acquis une locomotive FP9-A, la 6508, ayant déjà appartenu au CN, puis à VIA. On la voit ici devant l'atelier de Salford, Ontario, en juin 2013. Ken Goslett*





A pair of Ontario Southland switchers – an Alco S-6 that once worked for Vancouver Wharves and an MLW S-13, also ex-Vancouver Wharves and originally purchased by the Pacific Great Eastern – shove a long cut of empty autoracks into the CAMI plant in Ingersoll, Ontario on June 22, 2013. The cars will emerge later loaded with brand new Chevrolet Equinox vehicles. Ken Goslett

*Deux locomotives de manœuvre du Ontario Southland, une Alco S-6 et une MLW S-13, ayant travaillé sur les quais du Port de Vancouver et ayant appartenu au Pacific Great Eastern, poussent des wagons de transport d'automobiles à l'intérieur de l'usine CAMI à Ingersoll, Ontario, en juin 2013. Ces wagons en ressortiront chargés de voitures modèle Chevrolet Équinox. Ken Goslett*

Ontario Southland GP7 378 leads newly acquired FP9A 6508 on the railway's daily Ingersoll-Woodstock freight turn. Behind the few tank cars are a long string of autoracks loaded with new automobiles in June 2013. They will be interchanged to the CPR for furtherance throughout North America. Ken Goslett

*La GP-7 378 est en tête du convoi quotidien de l'Ontario Southland entre Ingersoll et Woodstock, Ontario, en juin 2013. Derrière les wagons-citernes, plusieurs wagons de transport d'automobiles remplis de nouvelles voitures se dirigent vers la jonction avec le CP pour que celles-ci soient expédiées partout en Amérique du Nord. Ken Goslett*







Having arrived at the CPR interchange at Coakely Siding, Ontario Southland's Woodstock Turn delivers its cars. In charge on June 22, 2013 are RS-18 182, formerly CP Rail 1801, and M-420 644 of British Columbia Railway heritage. With such a diverse collection of secondhand motive power the visiting enthusiast never knows what to expect. Ken Goslett

*Le train quotidien du Ontario Southland arrive à la jonction avec le CP à Coakely Siding, le 22 juin 2013. Ce train à deux locomotives, la 182, une RS-18 anciennement 1801 du CP, et une M-420 644 provenant du British Columbia Railway avec une collection imposante de locomotives d'occasion. L'amateur du rail est comblé devant toute cette variété. Ken Goslett*



On July 1, 2013 the 'Spirit of Sir John A', an ex-Canadian Pacific D10h 4-6-0 built by the home-town Canadian Locomotive Works in Kingston, Ontario was rededicated after a thorough cosmetic restoration. A new solid foundation was also built to support the exhibit that is located a few meters from its former location. Hughes Bonin

*À Kingston, Ontario, une D10h 4-6-0 du CP surnommée The spirit of Sir John A, construite par l'usine locale de la Canadian Locomotive Work, a été totalement restaurée et remise sur un socle neuf dans le même parc où elle était logée auparavant. Hughes Bonin*





Dual Cows: When the locomotive side of CN's Mechanical Department was firmly under the control of Bill Draper, the railway purchased 60 EMD SD50F, 64 EMD SD60F and 55 GE Dash8-40CM cowl-bodied road freight units between 1985 and 1992. With the entire SD50F fleet retired in 2007 and 2008, lashups of cowl units are now rare. But luck prevails – in 2013 Ken Goslett caught a pair of SD60F units thundering east through Uncas, Alberta pulling double stacks for Toronto. Ken Goslett

*Entre 1985 et 1992, le CN a acquis soixante locomotives SD50F, soixante-quatre SD60F de GM EMD et cinquante-cinq Dash8 40CM de GE, toutes avec des carrosseries pleine largeur. La flotte de SD50F ayant été retraitée entre 2007 et 2008, on rencontre beaucoup moins de ces locomotives aujourd'hui. Un coup de chance a permis au photographe de voir un attelage de deux de ces locomotives en tête d'un train de conteneurs passant à Uncas, Alberta, en direction de Toronto. Ken Goslett*

On a beautiful September afternoon, LNX 484 (EMD FL9) pushes the Orford Express tourist train east over the famous ex-CPR trestle in Eastman, Quebec; ahead of it are two RDCs, a dome car and an even more obscure diesel model, an MLW M420TR (OEX 26). Michael Berry

*Par un magnifique après-midi de septembre 2013, la LNX 484, une EMD FL-9, pousse le train touristique du Orford Express sur le pont à chevalet d'Eastman, Québec. Plus loin sur le train, il y a deux RDC ainsi qu'un wagon d'observation avec, à l'avant, une locomotive encore plus rare, la OEX-26, une MLW 420 TR. Michael Berry*







As a sideshow to the Megantic disaster, the Montreal, Maine & Atlantic's short Stanbridge Subdivision was essentially condemned by Transport Canada, leaving this train, with MMA 8583 (GE B39-8E) and 8 cars, stranded both because of this decision and because two cars are derailed about half a mile north of where the train is stranded (at MP 6.15 of the subdivision). Photo taken on October 12, 2013 at Ste-Sabine, Quebec. Michael Berry

*À l'été, à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic (explosion de wagons contenant du pétrole) et d'une révision complète de l'état des voies du Montréal Maine & Atlantic, Transport Canada a décrété la fermeture de la sous-division Stanbridge. Cette fermeture a laissé en panne tout un convoi avec la locomotive 8583, une GE B39-8 et huit wagons qui ne pouvaient revenir à son terminus. De plus, deux autres wagons avaient déraillé un peu plus loin, bloquant la même ligne. Photo prise le 12 octobre 2013 à Sainte-Sabine, Québec. Michael Berry*



The Fraser Valley Heritage Railway commenced operations on June 22, 2013 when former BC Electric interurban car 1225 entered service between Cloverdale and Sullivan over former BCER trackage. A 600VDC motor-generator set was towed behind the car to provide the power (in lieu of overhead wires). Ian Smith

*Le chemin de fer Fraser Valley Heritage Railway a commencé à circuler le 22 juin 2013 entre Cloverdale et Sullivan, Colombie-Britannique, en utilisant une ancienne voiture interurbaine de BCER. En l'absence de fils conducteurs électriques, la voiture devait traîner un petit wagon avec une génératrice au diesel de 600 volts. Ian Smith*





From 1952 until 1994 the Quebec North Shore & Labrador Railway ordered all its locomotives from General Motors Diesel in London, Ontario. Then from 1994 to 2006 the railway made an abrupt change to General Electric units. But in 2009 it returned to Electro-Motive. To begin the 2013 ore-hauling season QNS&L received ten new SD70Ace units, numbered 514 to 523. The final unit of the order, the 523, is shown in transit at CN's Southwark Yard, on January 20, 2013. Ken Goslett

*Le chemin de fer Quebec North Shore & Labrador avait toujours acheté ses locomotives chez GM EMD de London, Ontario, mais, en 1994, il avait changé de fournisseur pour se les procurer chez GE. Puis en 2009, il est retourné chez GM. Au début de la saison 2013, il a reçu de EMD dix nouvelles locomotives de type SD70Ace, numérotées de 514 à 523. La dernière livrée, la 523, attend son départ pour Sept-Îles à la gare de triage Southwark près de Montréal, en janvier 2013. Ken Goslett*

With a new president in charge of Montreal's AMT commuter agency, the Bombardier ALP-45DP dual power (diesel and overhead electric) locomotives, some of which had been sitting idle for as long as two years, were placed in service. The 1357 is shown here gliding almost silently into Dorval on AMT's Vaudreuil - Hudson line. The units also appeared on the St-Jerome and St-Hilaire services. They are thought to be the most expensive and electrically complex locomotives ever built. Ken Goslett

*Le nouveau président de l'Agence métropolitaine de transport de Montréal (AMT) a décidé de mettre en service les nouvelles locomotives bimodales ALP-45DP de Bombardier (diesel et électricité par caténaire). Certaines d'entre elles étaient remisées depuis plus de deux ans comme la 1357 qui arrive en gare de Dorval sur la ligne Vaudreuil-Hudson. Quelques-unes ont également fait des apparitions sur les lignes de Saint-Jérôme et de Saint-Hilaire. Ces locomotives sont les plus dispendieuses et les plus complexes jamais fabriquées. Ken Goslett*







Canadian Pacific contracted with CAD Rail in Lachine, QC for the rebuild of twenty-seven former SOO SD60 units, renumbering them into the 6200 series. These units were still being received in 2013 and were stored for a short period, offered for sale and then returned to service. This photo was taken on the Mud Lake bridge (MP 27.3 of the Belleville Subdivision) on October 26, 2013. Robert Heathorn

*Le CP a fait reconstruire par CAD Rail de Lachine, Québec, vingt-sept locomotives de type SD60 ayant appartenu à sa filiale SOO Line. Reçues en 2013, elles ont été mises en service sous la série 6200. Une de celles-ci traverse le pont de Mud Lake, Ontario, sur la sous-division Belleville, le 26 octobre 2013. Robert Heathorn*



CPR's 2013 purchases of rebuilt diesel locomotives from Progress Rail, a Caterpillar subsidiary, included six axle SD30C-ECO units. With odd looking new cabs and 12-cylinder 3000 hp engines, the rebuilds occupy the 5000 series, numbers once assigned to CPR's GP35 units. The 5002 was caught at CP Hoffman on August 17, 2013. Robert Heathorn

*En 2013, le CP a acheté toute une série de locomotives diesel reconstruites par Progress Rail, une filiale de Caterpillar : entre autres des SD30C-ECO à six essieux avec moteurs 12 cylindres de 3000 CV et une nouvelle carrosserie. Elles portent des numéros de la série 5000 qui, auparavant, étaient ceux des GP35. La 5002 est à Hoffman, le 17 août 2013. Robert Heathorn*





Canadian Pacific Railway has donated GP9 1608 in operating condition to Exporail to use in switching and demonstration train ride duties. For a complete description of the unit, please see the Business Car item in this issue. Michael Berry

*Le CP a généreusement donné la GP-9 1608, en parfait état de marche, au Musée Exporail pour aider dans les travaux de manœuvres et pour transporter des passagers sur les rails du Musée. Pour une description plus complète de ce don, voir la rubrique patrimoine ferroviaire dans ce numéro. Michael Berry*

During 2013 Canadian Pacific received thirty GP20C-ECO units rebuilt by Progress Rail/Electro-Motive in Mayfield, Kentucky. CPR GP7u and GP9u locomotives contributed components used in the rebuilds. Initially all the new units were assigned to U.S. service, but by Aug 2013 a few had made it north of the border into Canada. 2205 is shown here eastbound on the Vaudreuil Subdivision with CPR's track geometry test train in August 2013. Ken Goslett

*Le CP a reçu, au cours de l'année 2013, une trentaine de locomotives reconstruites de type GP20C-ECO de la compagnie Progress Rail-Electro-Motive de Mayfield, Kentucky, É.-U. Plusieurs pièces provenant d'anciennes locomotives de types GP7 et GP9 du CP ont été utilisées pour cette reconstruction. Elles ont toutes d'abord été mises en service aux É.-U., mais avec le temps, quelques-unes ont traversé la frontière au nord. La 2205 est en direction est sur la sous-division Vaudreuil avec le train de vérification géométrique, en août 2013. Ken Goslett*







One of Canada's most successful shortlines is the Quebec Gatineau, which operates former CPR lines on the north shore of the Ottawa and St Lawrence Rivers. Three QG SD40-3 units in the 6900 series lug freight from CPR's St Luc Yard to Ste-Therese where the traffic will be remarshalled before departing for Quebec City. The photo was taken at Outremont, Quebec in August 2013. Ken Goslett

*Le chemin de fer régional Québec-Gatineau utilise les anciennes lignes du CP situées sur la rive nord des rivières Outaouais et du fleuve Saint-Laurent. Trois des locomotives, de type SD40-3 de la série 6900, sont en tête d'un long convoi de marchandises entre la gare de triage du CP de Saint-Luc et celle de Sainte-Thérèse où le convoi est réparti. Une partie de ce convoi est en direction de la Ville de Québec. Photo prise dans l'arrondissement Outremont à Montréal, Québec, en août 2013. Ken Goslett*



In recent years Canadian National has supplemented its locomotive fleet with many secondhand units purchased from American sources. CN 2102, a GE Dash 8-40C, was built as Chicago & North Western 8555 before becoming Union Pacific 9067. It is shown here westbound at Ste-Annes, Quebec in August 2013. Ken Goslett

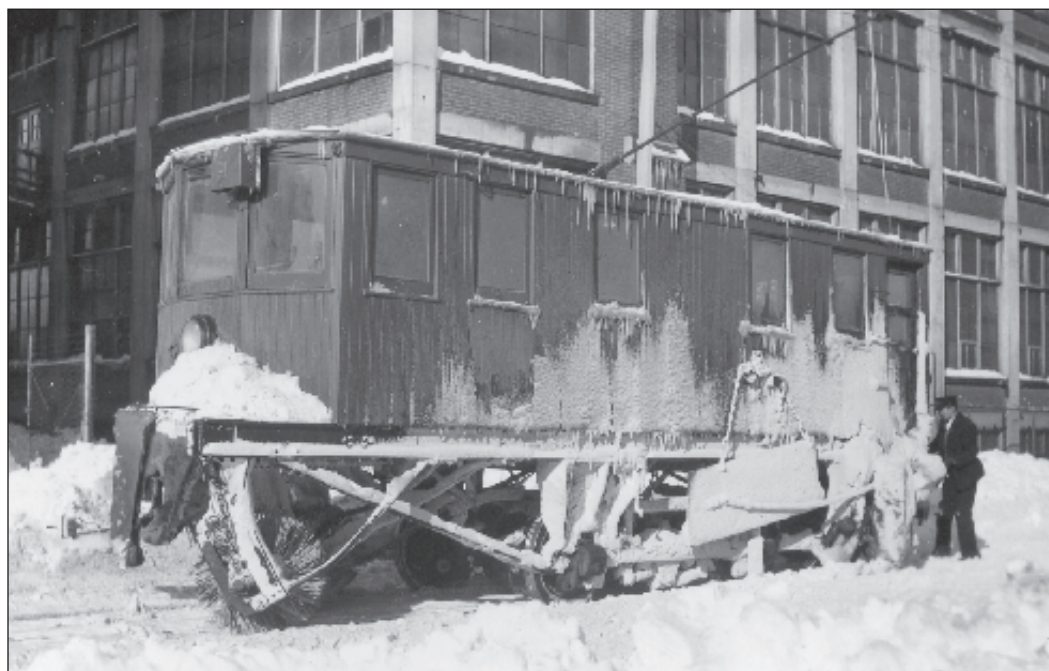
*Au cours des dernières années, le CN a augmenté sa flotte de locomotives par l'achat de certaines d'occasion aux É.-U. La 2102 du CN est une GE Dash 8-40C, construite pour le Chicago & Northwestern, numérotée 8555, puis vendue à Union Pacific et numérotée 9067. Elle est en tête d'un convoi à Sainte-Anne, Québec, en août 2013. Ken Goslett*



Continued from page 14

HSR 2, a Lewis & Fowler 1896 sweeper, approaches the car barn after a hard day's work clearing snow in December 1944. William Malcolm, CRHA Archives, Fonds Corley

*La balayeuse HSR 2, construite par Lewis & Fowler en 1896, arrive à sa remise après une dure journée de travail de déneigement en décembre 1944. William Malcolm, Archives ACHF, Fonds Corley*



The HSR also had a 1916 McGuire Cummings sweeper numbered 4. This photo depicts it in December of 1942. CRHA Archives, Fonds Corley

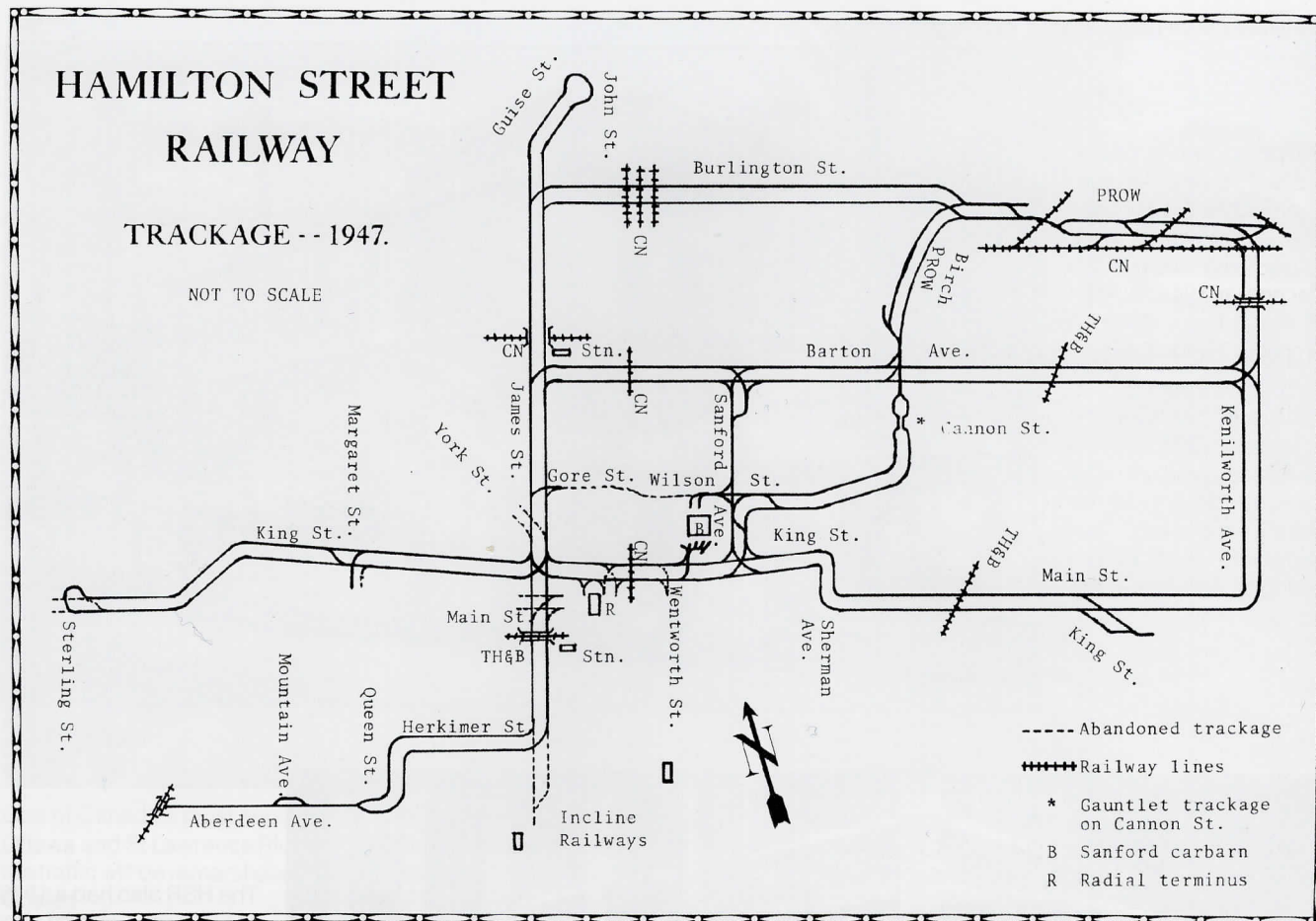
*Le HSR a possédé une autre balayeuse numérotée 4, construite celle-là par McGuire Cummings en 1916. Cette photo date de décembre 1942. Archives ACHF, Fonds Corley*

Heavy wartime rideship and deferred maintenance took its toll, and by 1945 the system was in poor condition. The next year, Ontario Hydro was finally able to unload the HSR on Canada Coach Lines (CCL) at the bargain basement price of \$1.4 million. The shop buildings alone, which CCL wanted for its fleet of highway buses, were probably worth at least this amount.

CCL, not surprisingly, soon announced its intention to abandon the rail system over the next decade. No consideration was ever given to testing a PCC

La guerre entraîne une utilisation intensive des tramways et l'entretien est minimal. En 1945, le réseau est en piteux état. L'année suivante, Ontario Hydro réussit enfin à se défaire de la HSR en l'offrant à la compagnie Coach Canada Lines (CCL) pour la somme dérisoire de 1,4 millions. Les ateliers que la CCL souhaitait obtenir pour l'entretien de ses autobus valaient probablement à eux seuls ce montant.

La CCL, sans surprise, annonce bientôt son intention de se départir du réseau ferroviaire au cours de



Upper Canada Railway Society, Stu Westland

streetcar, even though one could probably have been borrowed from Toronto. By this time, most of the system's track needed a complete rebuilding, which would have been a major expense.

Thus, the Aberdeen route was abandoned for the second and final time in 1947, followed by the Wertdale line two years later. The Burlington Street line, that served several of Hamilton's industries, made its last run in December 1950.

The HSR had intended to retain the heavily patronized Belt Line, which had several miles of recently rebuilt track, until 1954. However, both the City Council and many Hamiltonians wanted the streetcars withdrawn as soon as possible. The frequently rough track caused by rail corrugation that was never removed, as the company lacked a rail grinder, and noisy operation from the minimally maintained cars, made streetcar operation a liability in their minds. Therefore, in December 1950, the HSR was enticed to convert the Belt Line, as soon as this could be arranged, by an offer to remove the Gross Receipts Tax.

la décennie à venir. On aurait pu faire l'essai d'un tramway PCC – un emprunt à Toronto aurait été facile - mais cette idée n'a jamais été évoquée. Le réseau de voies nécessite à ce moment une reconstruction complète, ce qui représente une dépense majeure.

Ainsi, la ligne Aberdeen est abandonnée pour la deuxième et dernière fois en 1947, ainsi que la ligne Wertdale deux ans plus tard. La ligne Burlington Street, qui desservait plusieurs industries de Hamilton, cesse ses opérations en décembre 1950.

La HSR avait l'intention de conserver le circuit Belt Line jusqu'en 1954. On y avait récemment reconstruit plusieurs kilomètres de voie. Toutefois, le conseil municipal et de nombreux citoyens voulaient que les tramways soient retirés le plus tôt possible. À cause de la corrosion, la surface de roulement des rails était devenue rugueuse; comme la compagnie ne possédait pas de meuleuse de rail, la circulation des tramways mal entretenus était bruyante, ce que plusieurs considéraient comme une nuisance importante. C'est pourquoi, en décembre 1950, on a incité la HSR à convertir dès que possible le circuit Belt Line en offrant de l'exempter de la taxe sur les recettes brutes.



Car 529 is westbound on Main Street approaching Graham Street on March 3, 1951. CRHA Archives, Fonds Corley

*Le 529 se dirige vers l'ouest sur la rue Main près de la rue Graham, le 3 mars 1951. Archives ACHF, Fonds Corley*



A Texaco Sky Chief billboard looms over a Belt Line car on Main Street at King Street circa 1945. CRHA Archives, Fonds Bailey

*Un panneau d'affichage Texaco Sky Chief surplombe un tramway du circuit Belt Line, angle King et Main vers 1945. Archives ACHF, Fonds Bailey*

Barton Street looking east towards Wellington Street behind the camera, the street rises to a bridge crossing over the CNR, the date was March 31, 1951. CRHA Archives, Fonds Corley

*Vue vers l'est de la rue Barton vers Wellington. La pente de la rue mène à un viaduc au-dessus des voies du CN, derrière la caméra. 31 mars 1951. CRHA Archives, Fonds Corley*





The overcoats and long shadows indicate the winter season as car 506 loads dozens of passengers on King Street in this undated photo (probably during the Second World War). CRHA Archives, Fonds Paterson

*Le 506 embarque une multitude de passagers sur la rue King. Les vêtements des gens ainsi que les ombres allongées dénotent la saison froide. Photo non datée (probablement au cours de la seconde guerre mondiale). Archives ACHF, Fonds Paterson*



A trolley modelers delight! The origins of this car appear to be an 1896 double truck Hamilton Radial passenger car 15, it was converted to a freight motor in 1904, then to a line car in 1913. It had one controller for operation in either direction. It was assigned to the HSR in 1930 and had Baldwin MCB trucks installed c1933. It carried number 15 through to the end; this photo was taken at the car barn on July 11, 1949. CRHA Archives, Fonds Corley

*Un plaisir pour les modélistes! On pense que ce tramway d'entretien tire son origine du tramway passager 15 à double bogies de la compagnie Hamilton Radial, construit en 1896. Converti en motrice de marchandises en 1904, il prit sa forme définitive en 1913. Son poste de contrôle central permettait une utilisation facile dans les deux directions. Il fut affecté au HSR en 1930 et reçut des bogies Baldwin MCB vers 1933. Il a conservé son numéro 15 jusqu'à la fin. Photo prise à la remise, le 11 juillet 1949. Archives ACHF, Fonds Corley*



Car 515 decorated for the final abandonment ceremony on April 6, 1951. CRHA Archives, Fonds Bailey

*Le 515 dans sa livrée d'adieu, lors de la cérémonie du 6 avril 1951. Archives ACHF, Fonds Bailey*



Interior view of car 515 on the last day. CRHA Archives, Fonds Corley

*Vue intérieure de la voiture 515, le dernier jour. CRHA Archives, Fonds Corley*

The die was cast and on April 5, 1951 the last revenue streetcar run was made in "The Ambitious City". On the following day, two decorated cars – the 515 and 530 – participated in a conversion ceremony downtown at Gore Park, bringing Hamilton's streetcar era officially to an end.

Le sort en était jeté et le 5 avril 1951, le dernier tramway en service régulier parcourait les rues de «la Ville ambitieuse». Le lendemain, deux tramways décorés pour la circonstance, le 515 et le 530, participèrent à une cérémonie au parc Gore dans le centre-ville, marquant officiellement la fin de l'ère des tramways à Hamilton.



The 47 remaining 500 class cars (one had been destroyed in a 1950 accident) were stored on the Birch Avenue private right-of-way trackage while the HSR made a concerted effort to sell them as operating equipment. However, by June it was obvious there would be no takers, and they were sold for scrap. About eight were resold to the general public for storage sheds – a common practice at the time. The bodies of 521 and 536 went to a farm near Beamsville. In 1973 the owner donated 521 to the Halton County Radial Railway (Museum) near Rockwood, Ontario; there, it awaits restoration, stored under cover.

**HAMILTON STREET RAILWAY**  
**STARTING FRIDAY APRIL 6**  
**CHANGE-OVER from Street Cars to**  
**BUSES**  
**Belt Line Replaced by**  
**KING-BARTON Route**  
**WITH NEW TRANSFER POINTS EAST END**

Les 47 tramways encore existants de la classe 500 (le 48e ayant été détruit lors d'un accident en 1950) furent stationnés sur les voies en site propre de l'avenue Birch; on espérait pouvoir les vendre à l'état opérationnel. En juin cependant, on se rendit compte que cet espoir était vain. Huit d'entre eux furent vendus à des particuliers pour servir de remises, une pratique courante à l'époque. Les caisses du 521 et du 536 furent transportées sur une ferme près de Beamsville. En 1973, le propriétaire a fait don du 521 au musée Halton County Radial Railway près de Rockwood, en Ontario. À l'abri des éléments, il y attend sa restauration.

Forty five of the 500 - 547 series cars were parked on Birch Avenue, with trolley ropes removed, on April 6, 1951. While the cars were offered for sale as operational units, there were no takers. CRHA Archives, Fonds Corley

*Quarante-cinq des voitures de la série 500-547 garées sur l'avenue Birch, cordes de trolley enlevées, le 6 avril 1951. Mises en vente en tant que véhicules opérationnels, elles n'ont pas trouvé preneur. Archives ACHF, Fonds Corley*



On a brighter note, to end this brief account, there have been proposals made within recent years for building a modern LRT system for Hamilton, following some of the former streetcar routes. If this materializes, the classic old HSR logo – still in use today – may once again adorn rail vehicles, and the agency's name will again describe its function. Sometimes the best solutions for today's problems are found by going back to the past.

#### **Hamilton Street Railway Roster**

The compilation of an accurate complete roster of the Hamilton Street Railway is next to impossible. Hamilton had the unique situation of having five named electric railroads, each which operated as a separate entity with its own cars and numbering system. In 1899 three of them were taken over by the Hamilton Cataract Power Light & Traction Company (HCPL&TC). A further corporate reorganization took place in 1907, after which all five Hamilton area traction companies (plus the Hamilton Terminal traction station) operated under the banner of the Dominion Power & Transmission Company.

Nous terminerons ce bref compte-rendu sur une note plus optimiste : des projets ont été élaborés ces dernières années en vue de la construction d'un réseau moderne de Véhicule Léger sur Rail (VLR) à Hamilton; d'anciennes lignes de tramways pourraient revivre. Si cela devait se concrétiser, le logo classique de la HSR, encore en usage aujourd'hui, pourrait de nouveau orner des véhicules sur rail, ce qui lui redonnerait sa signification initiale. Parfois, l'étude du passé apporte de bonnes solutions aux problèmes contemporains.

#### **Hamilton Street Railway – Inventaire du matériel roulant**

La compilation d'une liste complète et précise des tramways de la compagnie HSR est presque impossible. Cinq chemins de fer électriques différents desservait la ville de Hamilton. Chacun possédait ses propres tramways et son propre système de numérotation. En 1899, trois d'entre eux passent sous contrôle de la compagnie Hamilton Cataract Power Light & Traction (HCPL&TC). Suite à une autre

## Hamilton Street Railway Roster of Equipment

<b>Car</b>	<b>Builder</b>	<b>Year Built</b>	<b>Type</b>	<b>Origin</b>	<b>Length</b>	<b>Trucks</b>	<b>Notes</b>
?	?	?	ST Sprinkler	?	?	?	3 cars 1900 - 02 scrapped early
1	Lewis & Fowler	1907	ST Sweeper	New	?	Pedestal	
2	Lewis & Fowler	1896	ST Sweeper	New	26' 2"	Pedestal	
3	Kuhlman	1910	ST Sweeper	New	28' 0"	Pedestal	
4	McGuire - C	1916	ST Sweeper	New	39' 10"	Pedestal	
15	Pat. & Corb.	1896	DT Line car	Ham. Radial	42' 10"	Taylor	See caption page XXX
27 - 35	Bmvl.	c1892	ST Open	HSR	?	?	Horse cars converted
36 - 59	Bmvl.	1892	ST Closed	HSR	26' 0"	various	Horse cars converted
60 - 64	Bmvl.	1892	ST Closed	New	27' 8"	taylor	Most gone by 1927
65 - 74	Bmvl.	1892	ST Open	New	30' 0"	Brill	Scrapped 1927
75	Bmvl.	?	ST Closed	New	25' 6"	Peckham	Scrapped 1924
76 - 88	Bmvl.	1892	ST Open	New	30' 0"	Brill	Scrapped pre 1920
90 - 99	Stephenson	1900	Convertible	Used?	?	?	Radial summer / HSR winter
100 - 104	Jones	1896	ST Open	Brooklyn	?	?	To HSR c1904
105 - 117	Jones	1896	ST Closed	Brooklyn	?	?	To HSR c1905
118 - 119	Laconia	?	DT Closed	Boston	?	?	to HSR c1908 - 118 rebuilt as 401
149	Koppel	1900 ?	Motor - work	Used ?	37' 1"	Taylor	HSR 1930 - 1946
159	Laconia	1906	DT Closed	Boston	43' 3"	Bemis	To HSR c1908
400 - 402	Kuhlman	1908	ST Closed	Boston	23' 6"	Brill 21E	To HSR 1908
See notes	Laconia	1906	DT Closed	Boston	43' 4"	Bemis	401, 403, 405, 407, 427 to HSL c1908
404 - 426 E	Preston	1912	ST Closed	New	34' 3"	Taylor	6 cars converted to 1 man operation
409 - 425 O	Ottawa	1910	DT Closed	New	43' 11"	Brill 27G	7 cars converted to 1 man operation
429 - 457 O	Preston	1912	DT Closed	New	43' 0"	Brill 27G	7 cars converted to 1 man operation
459 - 477 O	Kuhlman	1902	DT Closed	Cleveland	47' 5"	Brill 27G	To HSL 1917
500 - 547	National S C	1927 - 9	DT Closed	New	47' 5"	Brill 27G	Lightweight cars
<b>Notes</b>							
E - Even numbers			McGuire C - McGuire Cummings				
O - Odd numbers			National S C - National Steel Car				
Bmvl. - Probably built in Bowmanville, Ontario			Pat. & Corb. - Patterson & Corbin				

After the formation of the HCPL&T in 1899, one numbering system was used for all cars amalgamated under this ownership; cars from the other lines were 'numbered in' later as their roads were acquired. A numbering system was established from 1 to 677; the cars from the old companies being renumbered and taking numbers in this common system. Some minor reshuffles of numbering within the system was required to make room as cars were acquired and integrated.

Working from Ray Corley's 26 page typewritten roster, and the one in John Mills' *Cataract Traction* 1971 publication, we have attempted to provide a reasonably accurate roster of the Hamilton Street Railway as a 'stand alone' entity. In some cases a 'class of cars' had some assigned to the HSR, while others were assigned to the suburban/interurban divisions.

réorganisation d'entreprise en 1907, les cinq compagnies de la région de Hamilton ainsi que la gare des tramways interurbains, le Hamilton Terminal, deviennent la propriété de la compagnie Dominion Power & Transmission.

Suite à la formation de la HCPL&TC en 1899, un système de numérotation a été instauré pour les tramways alors à son actif. Lors de l'acquisition des autres réseaux, on a attribué à leurs tramways des numéros qui pouvaient s'insérer dans la liste. Par la suite, on a instauré un système de numérotation allant de 1 à 677 en modifiant au besoin les numéros de certains tramways des différents réseaux d'origine. Certains remaniements mineurs furent aussi effectués au fur et à mesure de l'acquisition de nouvelles unités.

Travaillant à partir de la liste de 26 pages dactylographiées de Ray Corley et de celle du livre *Cataract Traction* de John Mills publié en 1971, nous avons tenté d'élaborer une liste relativement précise des véhicules de la compagnie HSR en tant qu'entité autonome. Dans certains cas, des tramways d'une même classe ont été assignés à la HSR, tandis que d'autres l'ont été à des divisions suburbaines ou interurbaines.



## Coming Down the Mountain

By Douglas N. W. Smith

French Translation by Denis Vallières

## En descendant la montagne

Par Douglas N.W. Smith

Version française par : Denis Vallières

### Introduction

The City of Hamilton presents an attractive appearance with the lower portion fronting Burlington Bay and the Niagara Escarpment backing the downtown. This ridge formed a tremendous barrier for the Victorian railway builders.

The railway era opened in Hamilton with the construction of the Great Western Railway's main line from Niagara Falls to Windsor opening in segments in 1853 and 1854. Faced with a monopoly, civic and business leaders sought to entice another railway.

The Hamilton & Port Dover Railway was chartered in 1855 to connect these two points which would have included a connection with the Buffalo & Lake Huron Railway which ran from Fort Erie, opposite Buffalo, to Goderich. The financial panic of 1857 put an end to that dream.

In 1869, southern Ontario was electrified by the proposal to build not one, but two railways, between Fort Erie and Windsor. The Canada Southern Railway would be an independent line while the Canada Air Line was a subsidiary of the Great Western Railway fighting to keep its hold over the region. The citizens of Hamilton revived the projected railway between Hamilton and Port Dover as the Hamilton & Lake Erie Railway (H&LE).

Financing proved tenuous and construction did not start for several days. In 1873, the tracks were laid from Hamilton, up the escarpment, to Jarvis, where a junction was affected with the Canada Southern, the Canada Air Line and the Grand Trunk, which had taken over the Buffalo & Lake Huron. While the H&LE had plenty of connections, it lacked traffic.

The company quickly jointed with the Hamilton & North Western Railway (H&NW), a project which spent most of the 1870s trying to complete a line from Hamilton to Barrie. In turn, the H&NW merged with the Northern Railway of Canada whose line extended from Toronto to Barrie in 1879. The result was the Northern & North Western Railway. Caught in the Grand Trunk's struggle to keep the Canadian Pacific Railway out of southern Ontario, the Northern & North Western was snapped up by the Grand Trunk in 1888. As the Grand Trunk has swallowed the Great Western in

### Introduction

La ville de Hamilton offre un attrait intéressant avec sa partie basse donnant sur la baie de Burlington et sa partie haute avec l'escarpement du Niagara situé derrière le centre-ville. Cependant, ce relief constitue un obstacle considérable pour les constructeurs ferroviaires de l'époque victorienne.

L'ère du chemin fer débute à Hamilton par la construction de la ligne principale du Great Western, de Niagara Falls à Windsor, qui se fait par segments dans les années 1853 et 1854. Cependant, les promoteurs civils et d'affaires du projet craignent de perdre leur monopole avec l'arrivée d'un chemin de fer rival.

En effet, le Hamilton & Port Dover obtient une charte en 1855 qui lui permet de relier les deux mêmes points, incluant un embranchement avec le Buffalo & Lake Huron reliant Fort-Érié, face à Buffalo, jusqu'à Goderich. Mais la panique financière de 1857 mettra un terme à ce projet.

En 1869, le sud de l'Ontario est galvanisé par les projets de construire non pas un mais deux chemins de fer entre Fort Érié et Windsor. Le Canada Southern sera une ligne indépendante tandis que le Canada Air Line<sup>1</sup> sera une filiale du Great Western, ce dernier luttant pour garder son emprise sur la région. Les citoyens de Hamilton se lancent donc dans un projet ferroviaire entre leur ville et Port Dover qui deviendra le Hamilton & Lake Erie (H&LE).

Le financement s'avère précaire et le début des travaux est reporté de plusieurs jours. En 1873, les rails sont posés de Hamilton vers l'escarpement jusqu'à Jarvis où une jonction est établie avec le Canada Southern, le Canada Air Line et le Grand Trunk Railway (GTR), celui-ci s'étant emparé du Buffalo & Lake Huron. Cependant, malgré les nombreuses connections, le trafic du H&LE demeure plutôt faible.

L'entreprise se joint rapidement au Hamilton & Northern Western (H&NW); malgré cela, il faudra une décennie pour compléter une ligne reliant Hamilton à Barrie. À son tour, le H&NW rejoint le Northern Railway of Canada dont la ligne s'étend en 1879 de Toronto à Barrie, ce qui devient le

<sup>1</sup> Air Line fait référence à vol d'oiseau, une ligne droite entre deux points.

1882, Hamilton again chafed under railway monopoly.

The Hamilton council approved the laying of rails down Ferguson Avenue from a junction with the Great Western Railway in 1872. The H&LE established a station, small freight yard, roundhouse and shops along this avenue. From the southern end of Ferguson Avenue, the line faced a challenging five mile climb on a 1.25% grade up the escarpment (referred to by Hamiltonians as 'the mountain'). Occasionally, crews lost control of their trains running down the hill with disastrous results.

Northern & Western Railway (NWR). Étranglé par le GTR pour tenir le Canadien Pacifique éloigné du sud de l'Ontario, le NWR est finalement absorbé par celui-ci en 1888. Puisque le GRT s'est emparé du Great Western en 1882, Hamilton doit donc à nouveau subir un monopole ferroviaire.

En 1872, le conseil de ville de Hamilton approuve la pose de rails jusqu'à l'avenue Ferguson à partir d'une jonction avec le Great Western Railway. Le H&LE érige alors une gare, une petite cour de triage pour le fret, une rotonde et des ateliers le long de l'avenue. De l'extrémité sud de l'avenue Ferguson, la ligne fait face à un défi : l'ascension d'une pente de 1,25% durant plus de huit kilomètres jusqu'à l'escarpement (nommé «la montagne» par les citoyens d'Hamilton). Il arrive parfois qu'en descendant cette rampe, une équipe de bord perde le contrôle du convoi, ce qui se résulte par un désastreux accident.

#### A Ride Down the Mountain After Nightfall

On August 23, 1890, a reporter for the Hamilton Spectator rode a freight train down the mountain. The train was pulled by Grand Trunk 663. This 4-4-0 was built by the Canadian Locomotives Company in Kingston, Ontario in 1877 for the Hamilton & North Western as No. 5 carried the name "Halton". It was renumbered 45 by the Northern & North Western in 1879 and was scrapped in 1898. The intrepid reporter filed the following story:

Engine 663 was pulling out over the switch, heading for Hamilton. When I clambered on board the driver was surprised some, but he made me comfortable on the fireman's seat, and proceeded to put her through. There is a well-ballasted, straight piece of road for five miles before the grade at the brow of the mountain is reached. It was dark, and the headlight showed the rails in front stretching like strips of burnished gold into the dusk ahead.

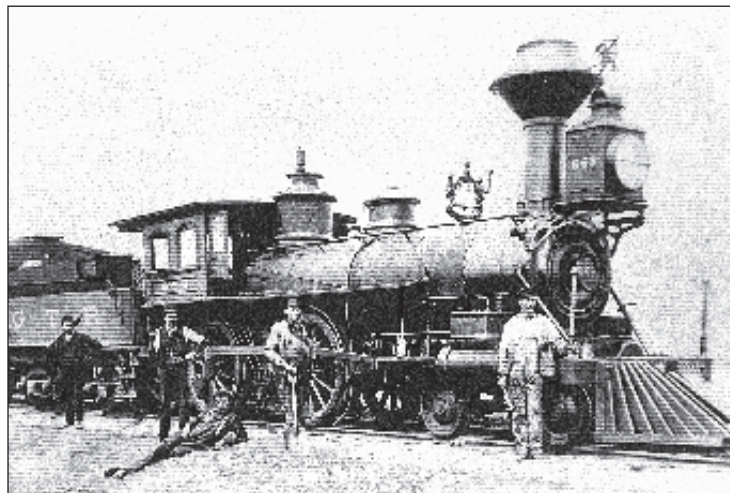
All inside the cab was dark, except as the grimy fireman opened up the furnace to

Le 23 août 1890, un journaliste du Hamilton Spectator monte à bord d'un train qui se prépare à descendre la montagne. Le convoi est tiré par la Grand Trunk numéro 663. Cette locomotive de type 4-4-0, construite en 1877 par la Canadian Locomotives Company de Kingston en Ontario pour la H&NW, arborait auparavant le numéro 5 et se nommait «Halton». Elle est renumérotée 45 par le N&NW en 1879 et envoyée à la

ferraille en 1898. Le journaliste intrépide nous rapporte l'histoire qui suit :

L'engin numéro 663 traverse un appareil de voie, en route vers Hamilton. Le mécanicien est surpris de me voir grimper à bord mais il m'invite à m'asseoir confortablement sur le siège du chauffeur et se prépare à manœuvrer. On roule sur une voie bien ballastée et en ligne droite sur une distance de 8 km avant d'atteindre le haut de la pente. Il fait noir, le phare éclaire les rails qui s'étirent comme deux rubans dorés dans la pénombre.

L'intérieur de la cabine demeure sombre sauf lorsque le chauffeur, au visage crasseux, ouvre les portes du foyer pour



Locomotive 669, sister engine to Grand Trunk 663 was one of seven built for the Hamilton & North Western Railway by the Canadian Locomotive Company in 1877. Originally a wood burner named 'Collingwood', it was converted to burn coal by the time this photo was taken of it in Grand Trunk livery sometime between 1888 and 1894. Charles Cooper collection via Don McQueen

*La locomotive numéro 669, jumelle de la Grand Trunk numéro 663, est l'une des sept construites pour le Hamilton & North Western Railway par la Canadian Locomotive Company en 1877. Au moment où est prise cette photo, La Collingwood, à l'origine alimentée au bois, est convertie au charbon et porte la livrée du GTR; cela se situe quelque part entre 1888 et 1894. Collection Charles Cooper via Don McQueen*



poke up the fire, and a flood of blinding light came forth flickering in brassy scintillations on the levers and gauges and showing Driver Ed Williams tucked up on his seat at the opposite window looking out ahead with steady gaze. Ed is no common everyday driver. He ran for parliament here a few years ago on the labour ticket, and is an ardent politician and a good speaker. He is also one of the best drivers on the line.

The engine rapidly gathered headway and was soon rattling along with a lurching roll that would make some people seasick. As the fireman closed the furnace Ed pulled the regulator to the zenith and opened the throttle, and old 663 sprang forward like an unleashed hound. The telegraph poles whisked by in constantly increasing multitude until they seemed to be crowding on each other's heels, the engine rocked and lunged and the noise became deafening.

“I had Mr. --- on here with me one night. He was scared almost to death,” shrieked a voice from the darkness across the cab (for everything was dark inside again).

“Just look out and see how these driving rods are going,” the voice continued.

I did so, and the rush of air made my ears flutter. The big driving-rod was flying back and forth like the shuttle in a sewing machine. No. 663 was behind time.

“You can imagine how that rod would smash around if it broke loose,” shrieked the voice as I drew in my head; and I concluded Ed wanted to rattle me.

On she went, getting steadier as she struck her gait, but still rolling and bumping and lunging along in a way that would be a revelation to the average occupants of slick running passenger coaches, and emitting every few minutes hoarse triple whistles that seemed to stream to the rear in streaks of sound.

At last the steam brakes went on with a long drawn hiss, and the ponderous machine rapidly lost headway. Driver Williams pulled out his watch and held it near the gauge-light as we rumbled over a crossing: “Five miles in a little over five and a half minutes,” he shouted.

Then we began the descent of the mountain; but I'm bound to admit that the precautions of the company have robbed that part of the trip of any thrilling ingredients. Since the train ran away some months ago the rules have been stringently enforced. At the head of the grade trains stop now, and every conductor goes into a signal-house and signs his name.

Half way down the train slows to a stop again and a man with a lantern is there so see that it does so. However, the fine view of the city by moonlight coming around the horseshoe curve amply compensated me for the trip. As we left the first signal station Engineer Williams shut off steam and took the lever of the steam-brake.

“This is where I was the night the train ran away,”

attiser le feu. Aussitôt, une lumière aveuglante scintille sur les cuivres des leviers et des cadrans, éclairant Ed Williams, collé sur son siège près de la fenêtre opposée et qui, de son regard figé, scrute l'avant du convoi. Ed est un mécanicien hors du commun. Auparavant, il s'était lancé en politique, étant un bon orateur et un ardent défenseur des travailleurs. Il demeure maintenant un des meilleurs mécaniciens de la ligne.

La locomotive s'élance rapidement et bientôt vacille à en donner le mal de mer. Au moment où le chauffeur ferme les portes du foyer, Ed tire le régulateur à son point culminant et ouvre l'accélérateur à fond. La vieille 663 rebondit vers l'avant comme si on lâchait un chien. Les poteaux de télégraphes passent à vive allure et l'engin se balance dans un bruit assourdissant.

«J'ai eu M....ici avec moi, un soir. Il était mort de peur» lance une voix dans la cabine plongée dans l'obscurité.

«Jette un coup d'œil à l'extérieur, pour voir si les bielles tiennent le coup» ajoute la voix.

Je regarde et le vent siffle dans mes oreilles. La grande bielle va et vient comme l'aiguille d'une machine à coudre; malgré cela, la numéro 663 prend du retard.

«Vous pouvez vous imaginer comment la bielle pourrait éclater s'il y avait du jeu» hurle la voix alors que je me tiens la tête; j'en conclus que Ed veut me taquiner.

Le roulement devient plus stable mais la locomotive continue à osciller et à se secouer en se projetant vers l'avant. C'est ce que ressentent les passagers des voitures coach en entendant les trois coups rauques du sifflet.

Enfin, les freins à air sont appliqués dans un long et plaintif sifflement puis, aussitôt, l'engin perd son élan. Williams sort sa montre et la tient près du cadran éclairé pendant que nous roulons au-dessus d'un appareil de voie : «Huit kilomètres en un peu moins de cinq minutes et demie» lance-t-il.

Puis, nous descendons la montagne; cependant, je suis persuadé que les précautions prises par la compagnie ont fait disparaître le suspense de cette randonnée. Depuis que le convoi est sorti des rails, il y a quelques mois, les règles ont été renforcées. Le train doit maintenant s'arrêter au sommet de la pente et le chef de train doit entrer dans une guérite de signalisation pour y apposer sa signature.

À mi-parcours de la rampe, le train doit encore s'arrêter puis, un employé muni d'une lanterne confirme l'arrêt. Néanmoins, le panorama de la ville éclairée par une pleine lune au moment où on arrive à la courbe en «U» justifie la randonnée. Alors que nous quittons le premier signal d'arrêt, le mécanicien Williams ferme le levier de vapeur et ouvre celui du frein à air.

«C'est ici que j'étais le soir où le train a déraillé», dit-il fièrement au moment où le grondement de la locomotive annule encore une fois les propriétés

he whooped, as the rumble of the locomotive began to chloroform the acoustic properties of the cab again.

“We had a heavy freight train on that night. From this on she gained momentum at every turn of the wheels. I tell you I was scared, but I stayed with her, and wondered what would happen when we reached the bottom. I was unstrung and nervous for a week after. I always am when I kill anybody, too. See that crossing? That's where I stuck an old woman they called 'Red Ellen' – and so on and on.

After turning the bend we emerged on to the side of the mountain. The city lay beneath, a mass of shimmering lights, and as we neared the bottom of the grade its 'domes and minarets' stood out in black relief against a darkening yellow afterglow and the smoke from many tall chimneys rose up and mingled with the dusky shy. In a minute more we lurch around the curve at the head of Ferguson Avenue; the bell commences to clang; the children are running and shouting on the sidewalk; then a blaze of electric light, a crowd of faces, a tinkle of street car bells, a hiss from the steam-brakes, and a babel of strident voices calling hacks and busses. We are back in the King Street station. It is 8:10 pm.

acoustiques de la cabine.

«Nous avons un lourd convoi de marchandises ce soir là. À partir de ce moment, nous avons prenions de la vitesse à chaque tour de roue. Croyez-moi, j'avais peur mais je suis demeuré en poste, anticipant ce qui pouvait arriver en atteignant le bas de la rampe. J'ai été agité et nerveux durant toute une semaine après l'événement.

Je suis troublé lorsqu'il y a une collision mortelle. Voyez ce passage à niveau? C'est là que mon train a frappé une dame âgée surnommée «Red Ellen».

Après la courbe, nous émergeons du flanc de la montagne. En bas, la ville répand une lumière chatoyante puis, alors que nous nous approchons du bas de la pente, les «dômes» et les «minarets» s'élèvent en un sombre relief contrastant avec un reflet jaune foncé sous un ciel poussiéreux, tandis que s'y mêlent les fumées émanant d'une multitude de cheminées. Une minute plus tard, nous virons autour de la courbe qui mène à l'avenue Ferguson; la cloche commence à tinter; les enfants courent et crient sur le trottoir; puis, sous la lueur d'un éclairage électrique, à la vue de nombreux visages, au son de cloche d'un tramway et au sifflement du frein à air, des voix stridentes appellent des voitures hippomobiles et des autobus. Nous sommes de retour à la gare de la rue King. Il est 20 h 10.



The Hamilton & Lake Erie railway built its brick station at the corner of King and Ferguson Streets in Hamilton in 1873. Passengers were able to board trains from this station until 1931 when Canadian National Railways abolished the stop and based the last remaining pair of trains - the Hamilton-Port Rowan mixed - out of its new station on James Street. This view shows the King Street station in the 1910 - 1920 period. Douglas Smith collection

*En 1873, le chemin de fer H&LE construit une gare en briques à Hamilton, à l'intersection de la rue King et de l'avenue Ferguson. Elle est utilisée jusqu'en 1931, au moment où le CN abolit l'arrêt et transfère le dernier départ encore existant, le train mixte Hamilton/Port Rowan, vers la nouvelle gare de la rue James. Nous apercevons ici la gare de la rue King dans sa période 1910/1920. Collection Douglas Smith*





# BUSINESS CAR

January - February 2014

By John Godfrey

Edited by David Gawley

## Mail Received



CRHA Archives, David Jenkins donation

### Douglas N. W. Smith your Co-Editor writes:

Further to the article on Frederick Dawson in the May - June, 2013 issue No. 554 of Canadian Rail, Douglas Smith recounts this interesting tid-bit that recently came to light:

Maynard Metcalf, in his autobiography "One Man's Word For It", recounts a humorous incident at Prince Rupert as CNR officials accompanied the new CNR Board of Directors on a cross-country tour in 1923. He states, "Such a notable visit to Dawson's hometown deserved to be remembered. Although British Columbia had strict liquor control laws, Fred Dawson had a well-stocked cellar and some said he did a flourishing "export" trade. A good party and dance was in progress when a uniformed officer of the law appeared and insisted on taking Sir Henry into custody. After a great to-do with

Director Dawson, it was disclosed that the whole thing was a hoax performed by Tom Watson, CNR Tax Commissioner at Montreal, who was a talented amateur character actor. To Sir Henry this was carrying a joke too far and Watson nearly lost his job."



### Canadian Pacific Railway Donates Locomotive 1608 to Exporail



The 1608 came from CPR's St. Luc yard to Exporail under its own power on October 19, 2013; it was crewed by CRHA members who are also CPR employees. Ian Pullen

*La locomotive no 1608 a quitté le triage Saint-Luc du CPR par ses propres moyens. L'équipe de bord est composée de membres de l'ACHF qui sont aussi des employés du CPR. Ian Pullen*

Canadian Pacific Railway has donated locomotive 1608 in operating condition to Exporail, this is a significant unit. It was formerly the 8611, the first unit of the CPR's third order for GP9's in 1956. It was built in London in July 1956, serial A-951 as one of the 25 units in class DRS-17c. Dean and Hanna indicated that it was originally assigned to Alyth for through and fast freight service on the Pacific and Prairie Regions. They also note that a strike at GMDL caused the order for GP9's to be decreased from 54 to 25 units allowing for the purchase of 10 CLC H-16-44's (8601-10) and 14 additional RS-10's. The 8611 was assigned to Alyth in March 1968. Trackside Guide says that it was rebuilt as 1608 late in 1985. The unit will be used for switching and to handle Sunday demonstration train ride duties.

CN 30, a 1954 GE 70 ton locomotive while still operational, will be used as a spare and has been incorporated into the CRHA National Collection; it was part of a fleet that dieselized CNR's Prince Edward Island operations. (Bill Linley)

### Wellington Tower may get new life as a cultural venue



John Kenney, The Montreal Gazette

Today, it's abandoned, decrepit and graffiti-scarred, but for almost 60 years it was a railway nerve centre that kept Montreal's Central Station humming.

Between the early 1940s and 2000, Canadian National workers in the three-storey Wellington Tower controlled dozens of railway switches, guiding trains from one track to another between Central Station and the Lachine Canal. The workers also managed a massive adjacent lift-bridge over the canal.

The former railway perch is about to get a new lease on life. The city of Montreal will lay out a plan to turn the historic structure — on Smith St., between Peel St. and the Lachine Canal — into a cultural centre for fast-growing Griffintown by 2016. Montreal is asking cultural groups to submit proposals on how they would use the city-owned structure.

The tower was a high-tech marvel when it opened, said rail-history expert David Hanna, a Université du Québec à Montréal professor. "It had the latest in technology for controlling switches electrically," Hanna said. In most other places, railways still used levers in towers to mechanically switch tracks. The Wellington Tower controlled switches from the Lachine Canal up to and inside Central Station, which opened in 1943.

"You're coming off the canal bridge there with two tracks and you're ballooning out to 14 tracks at Central Station," Hanna said. "It was a very busy place — they had a lot of switching to do." The tower "was hugely important at a time when trains were bursting at the seams," Hanna said. "All CN traffic — from east, west or the U.S. — flowed past that switch tower, with the exception of commuter trains that went out the Mount Royal tunnel."

CN workers also manoeuvred a 10-storey lift bridge. "There was a lot of ship traffic through the canal, which was very important in the '40s and early '50s," Hanna said. "They were constantly raising and lowering the bridge to let ships pass". The opening of the St.

Lawrence Seaway reduced canal traffic. The lift bridge's superstructure was removed in the 1960s. It is now a fixed bridge used by Montreal commuter and Via Rail and Amtrak inter-city trains heading to and from Central Station. A nearby pivoting train bridge now permanently opened is an old Grand Trunk Railway bridge that was operated by a worker on the structure, Hanna said.



Jean Paul Viaud

The Wellington tower's original control panel is on display at Exporail, the Canadian Railway Museum in St-Constant, Quebec. (Andy Riga, The Montreal Gazette)

### The World's Last Commercial Electric Telegraph System is Shut Down

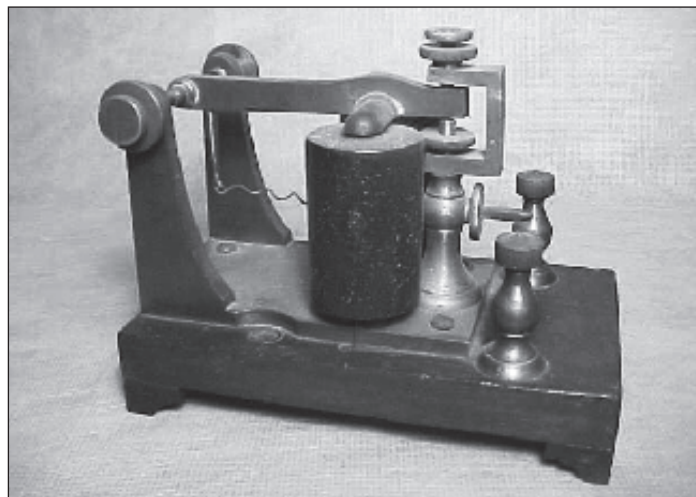
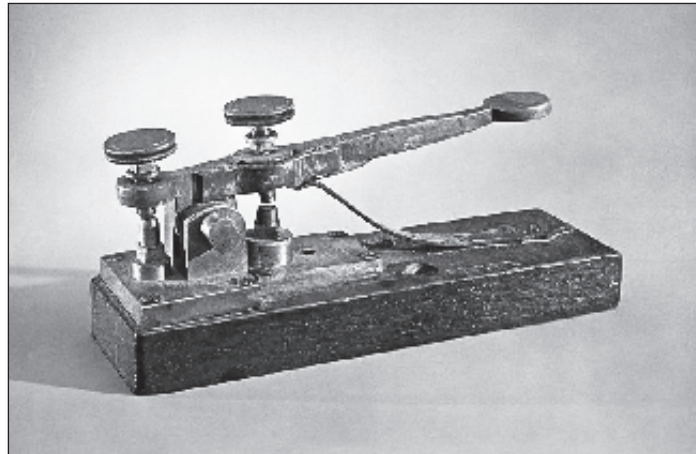
Perhaps we should all note the end of an era: 169 years after Samuel F.B. Morse sent those famous words, "What hath God wrought?" the last telegraph system has shut down. India's state-run Bharat Sanchar Nigam, Ltd. (BSNL) network closed in July of 2013. The electric telegraph has now been relegated to the history books.

In 1837, Samuel Morse, together with his assistant Alfred Vail and US physicist Joseph Henry, invented the single-wire telegraph. There were previous multi-wire telegraphs developed, but none proved commercially successful. Morse and Vail also developed the Morse Code during this period. The telegraph was first demonstrated publicly in 1844 when Morse and Vail demonstrated their improved telegraph system over a federally-funded line stretching from Washington to Baltimore.

The first commercial telegraph line became operational just two years later. Two days after the line went live, the Pony Express was dissolved as obsolete as it just couldn't compete with the much quicker delivery time of the transcontinental telegraph.

It is a sad, but expected, end of the first technology that offered almost instant communications. All I can say is "di-di-di-dah-didah." (Dick Eastman's Online Genealogy Newsletter)





BACK COVER TOP: Hamilton Street Railway car 503 is heading west on Barton Street on the Belt Line and is approaching Ferguson Ave.; it is about to cross the CNR's line to Caledonia on April 5, 1951. CRHA Archives, Fonds Bailey

*HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le 503 de la compagnie Hamilton Street Railway, en service sur le circuit Belt Line, se dirige vers l'ouest sur la rue Barton près de Ferguson, le 5 avril 1951. Il franchira bientôt la voie du CN vers Caledonia. Archives ACHF, Fonds Bailey*

BACK COVER BOTTOM: A single truck open car bobs along in this turn of the century postcard view taken outside Hamilton City Hall. McCord Museum of Canadian History MP-0000.689.2

*BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Un tramway à bogie simple et à caisse ouverte chemine face à l'hôtel de ville de Hamilton. Carte postale datant du début du siècle dernier. Musée McCord d'histoire canadienne MP-0000.689.2*

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit [canadianrailwayobservations.com](http://canadianrailwayobservations.com)

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

**[www.canadianrailwayobservations.com](http://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.



Entrance to City Hall,  
Market and M'Nab Streets,  
Hamilton, Canada

