

*The Port of Montreal Railway; Stan's Photo Gallery;
Stratford Festival Tour Train; A. Herbert MacDonal; Heritage Business Car
Réseau ferroviaire du Port de Montréal - Les photos de Stan - Le train d'excursion du Festival de Stratford
A. Herbert MacDonal - Le patrimoine ferroviaire*

Canadian Rail

THE MAGAZINE OF CANADA'S RAILWAY HISTORY

No. 566 • MAY - JUNE • 2015





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. 4006621

TABLE OF CONTENTS

The Port of Montreal Railway / Réseau ferroviaire du Port de Montréal, by / par Michael Leduc	95
Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan, by / par Stan Smaill	112
Stratford Festival Tour Train / Le train d'excursion du Festival de Stratford, by / par Lorne Perry	130
A. Herbert MacDonald by / par William Linley	134
Heritage Business Car	136

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

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une corporation, sans but lucratif, formée de membres volontaires, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:
CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7
Membership Dues for 2015:
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, Jacques Loiseau et Luc Hamilton

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Pub Cité

FRONT COVER: This photo depicts the activity on the Port of Montreal Railway these days! Not only are six tracks loaded, most containers are double stacked! Port of Montreal

PAGE COUVERTURE: Cette photo montre l'activité, de nos jours, sur le réseau ferroviaire du port de Montréal! En plus des six voies occupées à pleine capacité, la plupart des conteneurs sont jumelés!

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

Nous reconnaissons l'appui financier du gouvernement du Canada par l'entremise du Fonds du Canada pour les périodiques, qui relève de Patrimoine canadien.



Canadian Heritage

Patrimoine canadien



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

L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

The Port of Montreal Railway

By Michael Leduc

Version française : Jean-Maurice Boissard

Copyright: Michael D. Leduc, Enr., 2014 -
All rights reserved

Preface

The development of railways has, in general, provided a tremendous amount of rich historical wealth for Canada and in particular for Montreal. For it is here where the country's major railways began. Those such as Canadian Pacific Railway (CPR) and Grand Trunk Railway (GTR) were headquartered here. These plus the Canadian Northern Railway made cross-country transportation a national economic benefit. There have been smaller railways that sprung up making connections with the majors, but many either merged with them or went bankrupt. There are other key railways that soldiered on in spite of the various economic downturns; the Quebec North Shore and Labrador is an example.

There is another group of small rail lines that may be classified into industrial railways that operate in a specific service or industry. One category of lines is that of railways which serve the harbours. What follows is a study of the development of the Montreal Port Authority's own harbour railway and its locomotives.

The information presented herein has been assembled from various sources made available to the author. Prime sources of data came from the Montreal Port Authority's Sylvie Charron, to whom I am very much indebted. My own collection of information was supplemented by friends Ron Ritchie, Stan Smaill, Ron Bryant, Michel Lortie, Lorne Perry, Peter Murphy and Don McQueen, who deserve my thanks. Nevertheless, responsibility for any hypotheses and conclusions rests with the author.

Overview

Montreal is the largest inland seaport in the world where ships have to travel sixteen hundred kilometres from the Atlantic Ocean to reach its port. The native site of Hochelaga was first discovered by Jacques Cartier in 1535 and it was not until 1642 that the settlement of Ville Marie was established by Paul de Chomedey, Sieur de Maisonneuve. Little did its founders realize that this small enclave of Europeans would become a centre of transportation two hundred years later under the name of Montreal, with a vibrant harbour.

Management of the harbour was formally organized when the Harbour Commissioners of Montreal

Réseau ferroviaire du Port de Montréal

Par Michael Leduc

Version française : Jean-Maurice Boissard

Copyright: Michael D. Leduc, Enr., 2014 -
Tous droits réservés

Préface

Le développement des chemins de fer a, en règle générale, alimenté richement l'histoire du Canada et, en particulier, celle de Montréal. C'est ici, en effet, qu'ont commencé les principaux réseaux de chemin de fer du pays. Les sièges sociaux du Canadian Pacific Railway (CPR) et du Grand Trunk Railway (GTR) étaient à Montréal. Ces compagnies, avec le Canadian Northern Railway, ont fait du transport à travers tout le pays un avantage économique national. Il y a bien eu de petits réseaux raccordant les principaux, mais ils ont été absorbés ou ont fait faillite. D'autres chemins de fer clés ont été préservés, en dépit des diverses périodes de ralentissement économique; celui de la Côte-Nord du Québec et du Labrador (Quebec North Shore and Labrador) en est un exemple.

Un autre genre de petits réseaux, que l'on peut classer dans les réseaux industriels, se retrouve dans des services spéciaux et certaines industries. Parmi ceux-ci figurent ceux qui desservent les ports. Ce qui va suivre est une étude du développement du réseau ferroviaire du Port de Montréal et de ses locomotives.

Les informations présentées ici proviennent de plusieurs sources dont l'auteur a pu disposer. En premier lieu, elles proviennent de Mme Sylvie Charron de l'Administration portuaire de Montréal, à qui je suis grandement redevable. Ma propre collection a été complétée par mes amis, Ron Ritchie, Stan Smaill, Ron Bryant, Michel Lortie, Lorne Perry, Peter Murphy et Don McQueen, que je remercie énormément. Néanmoins, la responsabilité pour toutes les hypothèses et les conclusions incombe à l'auteur.

Vue d'ensemble

Montréal est le plus grand port de mer à l'intérieur des terres au monde : les bateaux doivent faire 1 600 km depuis l'océan pour l'atteindre. Le site original d'Hochelaga est découvert en 1535 par Jacques Cartier, mais ce n'est pas avant 1642 que Paul de Chomedey, Sieur de Maisonneuve, y installe une colonie : Ville Marie. Peu de ces pionniers d'alors s'imaginent que cette petite enclave européenne deviendra, deux siècles plus tard, un important centre de transport sous le nom de Montréal, avec un port dynamique.



(HCM) was created in 1830. It established and built the first permanent wharves for the harbour. Also, it urged the government to dredge the river allowing improved navigation to the harbour. Between 1830 and 1832 more than 1,143 metres of wharves were built. Smaller vessels plied the canal systems and met ocean vessels at the port.

The port's corporate structure changed when on October 1, 1936 the National Harbours Board (NHB) Act was proclaimed. The man responsible for its creation was Clarence Decatur Howe, the federal Minister of Railway and Canals at the time and subsequently Minister of Transport, whose desire was to streamline the organization of the country's various ports, each of which up to this time was operating as a separate entity. As a result, the Port of Montreal came under the NHB umbrella ending the Harbour Commissioners of Montreal.

The harbour only became a year-round port operation in January 1964 when the first ocean-going vessel of the year arrived. Previously, navigation was closed during the winter freeze-up of the St. Lawrence River.

The port's corporate organization underwent another change in February 1983 when the NHB became the Canada Ports Corporation reporting to the federal Transport Minister. As this act decentralized the national ports, Montreal complex became the Montreal Port Corporation whose board consisted of members of Montreal area's business community. Then, under the new Marine Act of 1999, the Montreal Port Corporation became the Montreal Port Authority with its board consisting of members from federal, provincial and municipal governments. Nevertheless, board nominations still rest with the federal Transport Minister.

At the time of writing, the Montreal harbour extends along twelve kilometres of shoreline and there are one hundred kilometres of railway track and a fleet of diesel-electric locomotives. The Port of Montreal rail lines are connected to both CN and Canadian Pacific Railway. In addition to bulk commodities such as grain, the transport of containers is most prevalent.

Harbour Railway

As this town grew, so did its harbour where goods were trans-shipped between ocean vessels and other modes of transport. First horse-drawn drays brought goods to and from the ships. Next, there came the railways.

The railways have played and continue to play an important part in the commerce handled at the port. Although the first railway in Montreal began operations in 1847, there were no tracks to the harbour until 1871. By that time the commerce at the port required better transport facilities than the horse-drawn drays. Rail operations at the harbour started with a spur line laid

L'administration du port est formellement organisée par la création, en 1830, de la Commission du Havre de Montréal (CHM-HCM). Elle construit les premiers quais permanents du port. Elle pousse également le gouvernement à draguer le fleuve pour améliorer la navigation jusqu'au port. Entre 1830 et 1832, plus de 1 143 mètres de quais sont construits, les petits navires passant par le système des canaux et retrouvant les grands navires océaniques au port.

La structure corporative du port change le 1er octobre 1936 avec la Loi sur le Conseil des ports nationaux (CPN-NHB). L'homme responsable de sa création est Clarence Decatur Howe, ministre fédéral des chemins de fer et des canaux qui désire rationaliser l'organisation des différents ports du pays, jusqu'ici exploités comme des entités distinctes. Le résultat en est que le Port de Montréal passe sous la responsabilité du CPN-NHB quittant celle du CHM-HCM.

Le port ne commence à être exploité toute l'année qu'en janvier 1964, avec l'arrivée du premier navire de haute mer. Auparavant, la navigation cessait durant l'hiver, le Saint-Laurent étant gelé.

L'organisation du port change de nouveau en février 1983, quand le CPN devient la Société canadienne des ports (SCP-CPC) qui relève du ministère fédéral des Transports. Cette loi décentralisant les ports nationaux, le complexe de Montréal devient la Société du port de Montréal, dont le conseil se compose de membres de la communauté d'affaires montréalaise. Puis, en vertu de la nouvelle Loi maritime de 1999, la Société du port de Montréal devient l'Administration portuaire de Montréal, avec son conseil d'administration composé de membres des gouvernements fédéral, provincial et municipal. Néanmoins, les nominations au conseil restent toujours la responsabilité du ministre fédéral des Transports.

Au moment d'écrire ce qui suit, le port de Montréal s'étend sur douze kilomètres de rivage et il compte cent kilomètres de voie ferrée et une flotte de locomotives diesel-électriques. Les lignes ferroviaires du port sont connectées à la fois au Canadien National et au CPR. En plus de la manutention des produits en vrac comme les céréales, on y fait surtout le transport de conteneurs.

Le réseau ferroviaire du port

Tout comme la ville, son port grandit où les marchandises sont transbordées entre navires de haute mer et d'autres modes de transport. D'abord, les premières charrettes tirées par des chevaux transportent les marchandises vers et depuis les navires. Puis, arrivent les chemins de fer.

Grand Trunk Railway of Canada applies to lay rails in 1854

The Grand Trunk Railway Company, we hear, are about to make application to our City council for permission to lay rails, at their own expense, from the terminus at Point St. Charles along the whole line of streets fronting the river so far down as the foot of the current. The effect of this will be to enable them to receive and deliver freight at the stores along the whole route, thus saving the charge of cartage on merchandise. The rails to be laid so as not in any way to obstruct the traffic and use of the road by ordinary vehicles; in the manner in which they are laid in the streets of cities in the United States. To passengers arriving or leaving by the railway great convenience will be afforded – if the plan proposed be assented to – as trains will be dispatched at intervals of a few minutes, in both directions. Of course, horsepower only is to be used in drawing the cars within the city limits. (Source: Montreal Pilot, January 26, 1854)

[As early as 1854, the Grand Trunk recognized the need to reach Montreal's harbour with its rails. However, opposition from city council, those with properties along the proposed routes, and marine interest using the Lachine Canal which would have to be crossed by the GTR branch delayed the construction of the line for 17 years. - Ed]

En 1854, le Grand Trunk Railway du Canada demande l'autorisation de poser des rails

Nous apprenons que le Grand Trunk Railway Company, est sur le point de demander à notre conseil municipal l'autorisation de poser des rails, à ses frais, du terminus à Pointe-Saint-Charles le long de la rue longeant le fleuve jusqu'au pied du courant. Ceci lui permettra de recevoir et de livrer des marchandises dans les magasins sur la totalité du parcours, économisant ainsi les frais de camionnage. Les rails seront posés de façon à ne pas gêner le trafic et à permettre l'utilisation de la route par des véhicules ordinaires, comme ils sont posés dans les rues des villes américaines. Les passagers arrivant ou quittant le territoire par le chemin de fer en bénéficieront -si le plan proposé est approuvé- les trains étant répartis à des intervalles de quelques minutes dans les deux directions. Bien sûr, la traction hippomobile n'est utilisée que pour tirer les voitures dans les limites de la ville. (Source: Montréal Pilot 26 Janvier 1854)

[Dès 1854, le Grand Tronc reconnaît la nécessité de relier le port de Montréal avec ses rails. Cependant, l'opposition du conseil municipal, celle de ceux ayant des propriétés le long des itinéraires proposés, et l'intérêt maritime du canal de Lachine qui aura à être traversé par l'embranchement du GTR retarderont la construction de la ligne pendant 17 ans. - Ed]

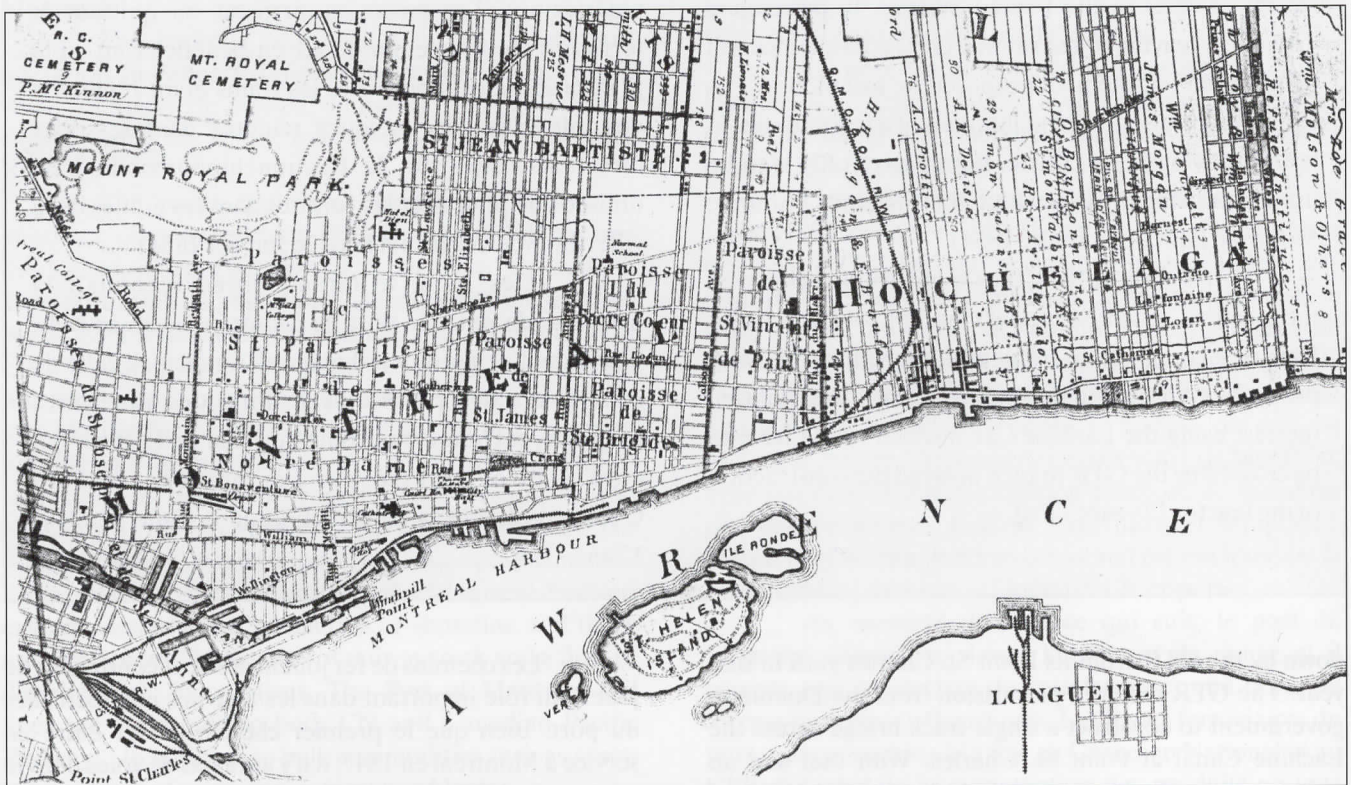
down by the GTR from its Point St. Charles yard in that year. The GTR received permission from the Dominion government to construct a single track bridge across the Lachine Canal at Point St. Charles. With that and an agreement reached between the railway and the City of Montreal, a rail line was extended from the railway's yard at Point St. Charles across the Lachine Canal, along Wellington Street and then Brennan Street to the harbour. The line extended three miles (2.4 kilometres), thus enabling ocean cargo to be handled more expeditiously. In 1923, the GTR was merged into the young Canadian National Railways.

Les chemins de fer jouent alors, et continuent de jouer, un rôle important dans les activités commerciales du port. Bien que le premier chemin de fer entre en service à Montréal en 1847, il n'y aura pas de voies dans le port avant 1871. À ce moment, le commerce portuaire exige d'autres moyens de transport que les charrettes tirées par les chevaux. Les activités ferroviaires du port commencent avec un embranchement du Grand Tronc à partir de Pointe-Saint-Charles. Le GTR obtient l'autorisation du gouvernement du Dominion de construire un pont à voie simple sur le canal Lachine à Pointe-Saint-Charles. En outre, grâce à un accord entre le GTR et la ville de Montréal, la voie part du triage de Pointe-Saint-Charles, passe au-dessus du canal Lachine et le long des rues Wellington et Brennan jusqu'au port. La voie se prolonge de 2,4 km (3 milles) pour permettre de s'occuper plus efficacement des navires de haute mer. En 1923, le GTR est absorbé par le jeune Canadian National Railways (CNR).



The Port of Montreal looking east circa 1872, Commissioners Street (later Common St. today it's de la Commune) is on the left, the Grand Trunk Railway connection to Point St. Charles extends behind the cameraman. Alexander Henderson, McCord Museum of Canadian History MP-0000.1452.53

Le port de Montréal, en regardant vers l'est, aux alentours de 1872. La rue de la Commune (anciennement Commissioners Street puis Common Street) est à gauche. Le raccordement du GTR de Pointe-Saint-Charles s'étend devant le photographe. Alexander Henderson, Musée d'histoire canadienne McCord, MP-0000.1452.53



Map of Montreal Harbour circa 1879 – Atlas of the City of Montreal, H. Hopkins
Carte de Montréal aux environs de 1879. Atlas de la ville de Montréal, H. Hopkins

Seeking an independent outlet to the United States markets, the QMO&O laid tracks across the frozen St Lawrence River to reach the South Eastern Railway on the south bank of the river between 1880 and 1883. A car ferry, the South Eastern, connected the two systems when the river was not frozen. The ferry and ice railway remained in operation until 1883, a year after the Canadian Pacific Railway took over the western division of the QMO&O, from Montreal to Ottawa via the north shore of the Ottawa River.

On November 25, 1889, the GTR sold half of its spur line to the HCM. The GTR secured running rights

Le Quebec, Montreal, Ottawa & Occidental Railway (QMO&O) est le second réseau à arriver à Montréal. En 1876, sa gare terminale est établie dans le district d'Hochelega. Le QMO&O s'occupe de la partie est et le GTR de la partie ouest du port avec un écart de distance d'environ 3,2 km (2 milles) entre les deux.

Recherchant un accès indépendant avec les marchés des États-Unis, le QMO&O pose une voie sur le Saint-Laurent gelé pour rejoindre le South Eastern Railway sur la rive sud entre 1880 et 1883. Un traversier, le South Eastern, relie les deux rives quand le fleuve n'est pas gelé. Le traversier et le pont de glace demeurent en

over the harbour tracks and any other tracks built by HCM. The agreement was to last until December 31, 1907. The same agreement allowed HCM to permit other railways access to its tracks.

The HCM purchased its first two locomotives in 1892. Yet, it wasn't until 1907 when the agreement with the GTR expired, that HCM established the Railway Department and ordered three more locomotives. The Railway Department took over all rail movements along the harbour. This ended the old joint-leasing system whereby the GTR, CPR and HCM had their own locomotives operating on harbour tracks at the same time, causing expense, delay and confusion. The Railway Department began operations on April 27, 1908 when it received the first cars from the GTR. The next day, the Railway Department handled CPR cars destined for the steamships Corsican and Dominion.



activité jusqu'en 1883; l'année d'après, le CPR acquiert la division ouest du QMO&O, entre Ottawa et Montréal, sur le rive nord de la rivière des Outaouais.

Le 25 novembre 1889, le GTR vend la moitié de son embranchement au CHM-HCM. Le GTR conserve les droits sur les voies du port et toutes les autres voies construites par le port. Cette entente doit durer jusqu'au 31 décembre 1907. Cette même entente permet au CHM-HCM d'autoriser les autres réseaux à accéder aux voies.

Le CHM-HCM achète ses deux premières locomotives en 1892. Cependant, ce n'est pas avant 1907, à la fin de l'entente avec le GTR, que le CHM-HTM crée un département du transport responsable de la circulation ferroviaire et commande trois autres locomotives.

Ce département s'occupe de tous les mouvements de train dans le port. Ceci met fin au vieux système de location où chaque réseau a ses propres locomotives sur les voies du port, occasionnant ainsi des dépenses, des délais et des confusions. Le département commence ses opérations le 27 avril 1908 quand il reçoit ses premiers wagons du GTR. Le jour suivant, le CPR remet au port des wagons pour les navires « Corsican » et « Dominion ».

Grand Trunk Railway box cars line the tracks in this circa 1880 view of Bonsecours Market on Commissioners Street. Port of Montreal collection.

Des wagons couverts du GTR sur les voies aux alentours de 1880, vus du marché Bonsecours rue de la Commune (Commissioners Street). Collection du Port de Montréal

GTR Shunter Derailed on Wellington Street

There was a serious accident this morning on the GTR track on Wellington Street. At 05:55, engine 629, in charge of Engineer W. Anderson, was coming up from the wharves with a train of ten empty freight cars. It ran up Brennan Street and turned on to Wellington Street as was usual. Just as it cleared the turn at the corner with Colborne Street, it jumped the track at a switch few feet farther on and overturned. It stopped none too soon, either, for it was heading straight for the Dominion Woven Wire Rope Company's building and stopped but three feet from it. Trains at this spot move at a good rate of speed to get up the grade to the bridge over the Lachine Canal.

Brakeman Arthur Clement, who was riding the locomotive, was the only serious injury. He was half thrown out of a cab window and pinned down by the locomotive. His feet were crushed by the cab.

The course of the locomotive could easily be traced as in its wake the ties on the tracks were deeply cut, the granite blocks of the street pavement were

Une locomotive de manœuvre du GTR déraile sur la rue Wellington

Un grave accident est survenu ce matin rue Wellington. À 5 h 55, la machine numéro 629, conduite par W. Anderson, remontait des quais avec un train de 10 wagons vides. Il suivait la rue Brennan et tournait sur la rue Wellington comme à son habitude. À la fin du virage, au coin de la rue Colborne, la locomotive est sortie des rails sur un aiguillage et s'est renversée un peu plus loin. Elle ne s'est pas arrêtée immédiatement, mais a continué tout droit pour finir sa course à 3 pieds du bâtiment de la Dominion Woven Wire Rope Company. À cet endroit, les trains s'amenaient rapidement pour prendre de l'élan en vue de franchir le pont sur le canal Lachine.

Le garde-frein Arthur Clément, qui était à bord de la locomotive, a été la seule victime sérieuse. Il a été partiellement éjecté par la fenêtre de la cabine et coincé par la locomotive. Ses pieds ont été écrasés par la cabine.

On pouvait facilement suivre la trajectoire de

deeply scored, and the covering of a manhole was smashed. When the engine tipped over, it cut a telegraph pole too.

The cars were quickly removed from the scene of the accident, but it took a considerable time for the railway employees to raise the locomotive that was lying on its side almost parallel to the tracks.

The 629, an 0-6-0 saddle tank locomotive, was turned out of the Grand Trunk shops in February 1884. It was taken into the Canadian National roster and scrapped in July 1925. This was not the first time that the 629 had run off the rails while on the harbour run as it had been involved in a similar smash-up just two years earlier on Wellington Street.

(Based on articles in the Montreal Herald and Montreal Star on October 19, 1898 by Douglas N. W. Smith)



la locomotive : les traverses des voies et les pavés de granit de la rue étaient profondément entaillés, le couvercle d'un regard était fracassé. Quand la locomotive a basculé, elle a aussi sectionné un poteau télégraphique.

Les wagons ont été rapidement retirés de la scène de l'accident, mais il a fallu des efforts considérables aux employés du chemin de fer pour redresser la locomotive couchée sur son côté, pratiquement parallèle à la voie.

La numéro 629, une locomotive de manœuvre 0-6-0ST (à réservoirs latéraux), est sortie des ateliers du GTR en février 1884. Reprise par le Canadien National, elle a été retirée en juillet 1925. Ce n'était pas la première fois que la numéro 629 avait déraillé sur les voies du port; elle avait été impliquée dans un accident similaire rue Wellington, deux ans plus tôt.

D'après le Montreal Herald et le Montreal Star du 19 octobre 1898

Scene on Wellington Street in front of the Dominion Woven Wire Rope Company building on October 19, 1898 from The Montreal Star.

Scène de la rue Wellington, devant l'édifice de la Dominion Woven Wire Rope Company, le 19 octobre 1898, d'après le Montréal Star

A unique feature of the harbour, and one which caused decades of discussion, was the low level of the wharfs. Commissioners' Street (now de la Commune), which ran along the harbour front, had been raised to prevent damage from spring ice build-up which blocked the river and flooded the city. To avoid destruction by the ice and flooding, all structures on the wharves were temporary and were removed each fall. It was not until the decision was made to raise the wharves and a guard pier was built to divert the ice that rail cars could be brought onto the piers beside the ships. In 1908 the first of these tracks were laid. The HCM 1908 annual report states, "This means that every ton of through freight may now be transhipped direct from ship and shed to cars or vice versa, saving time and expense to all concerned."

A third railway, the Canadian Northern Quebec Railway (CNQR), began interchanging with the HCM railway that same year. The connection was delayed until May 5, 1908 because of track conditions caused by an earlier washout. The CNQR, which became part of Canadian National Railways in 1919, made connections

Un détail du port, ayant provoqué des discussions pendant près d'une décennie, est la faible hauteur des quais. La rue de la Commune (Commissioner's Street) qui longe le port, a été surélevée pour prévenir des dommages causés par les embâcles printaniers qui bloquent le fleuve, causant des inondations dans la ville. Pour éviter leur destruction par ces embâcles, les structures des quais sont démontées chaque automne. Ce sera ainsi jusqu'à ce qu'on décide de relever les quais et de construire des piles de garde pour détourner les glaces, permettant d'amener les wagons sur les quais à côté des navires. En 1908, les premières voies sont posées. Le rapport du CHM-HTM de l'époque précise : « Ainsi chaque tonne de fret peut désormais être transférée directement des bateaux ou des entrepôts vers les wagons ou vice versa sauvant temps et argent pour tous les intéressés ».

Un troisième réseau, le Canadian Northern Quebec Railway (CNQR), commence des échanges avec le port la même année. Le raccordement est retardé jusqu'au 5 mai 1908, les voies ayant été endommagées par

with the harbour line using a spur from its railway yard at Longue Pointe in the east-end of the city.

As the new high level piers were built, the initial through tracks along the harbour front were raised to the high level in 1910 as far as Molson's Creek. The original low level tracks were often submerged with ice or water hindering rail operations, particularly during spring thaws. New connections with the CPR were made on September 7th and those with CNQR on November 9th. The 1911 HCM annual report states 'With the completion of the high-level railway as far east as the locomotive works [the Montreal Locomotive Works], the rail terminals of the Harbour Commissioners now afford an all year round rail connection for the transfer and handling of freight between the different railroads'.

The 1911 report goes on to note that handling of interchange traffic between the GTR and the CNQR was a significant portion of the HCM operating income. Also, during the winter one locomotive was kept busy handling the interchange traffic and servicing local companies that provided additional revenue to the HCM.

une crue précédente. Le CNQR, qui sera absorbé par le CNR en 1919, se raccorde au port par un embranchement à partir de son triage de Longue Pointe à l'extrémité est de la ville.

En 1910, les premières voies transversales sont remplacées par des voies surélevées jusqu'au ruisseau Molson (ndt : ruisseau Migeon). Les voies basses d'origine étaient souvent submergées lors des dégels du printemps, ce qui nuisait aux opérations. Les nouveaux raccordements avec le Canadien Pacifique sont réalisés le 7 septembre et ceux avec Canadian Northern Quebec Railway le 9 novembre. Le rapport annuel du CHM-HCM de 1911 précise : « Grâce à l'achèvement des voies surélevées jusqu'à l'atelier des locomotives, les terminaux du port permettent maintenant d'assurer toute l'année le transfert et la manutention des marchandises entre les différents réseaux ferrés ».

Ce rapport de 1911 continue en notant que le trafic des échanges entre le GTR et le CNQR constitue un apport important pour le résultat d'exploitation du CHM-HCM. Et aussi que, durant l'hiver, une locomotive a été tenue occupée pour s'occuper de ces échanges et du service local, ce qui a représenté une source de revenus additionnelle pour le CHM-HCM.



This photo looks west and captures the hustle and bustle of Montreal's harbour circa 1910; the Bonsecours Market is in full-swing, the 'Belt Line Commissioners St.' streetcar line (1902 - 1919) is in operation, and tons of goods are piled up on the wharfs. CRHA Archives, from a booklet *Scenes of Montreal*, Fonds Corley

*Cette photo, en regardant vers l'ouest, montre l'effervescence du port de Montréal aux environs de 1910; le marché Bonsecours est en pleine activité, les tramways de la « Belt Line (1902-1919) » circulent sur la rue de la Commune (Commissioners Street) et des tonnes de marchandises sont entassées sur les quais. Archives de l'ACHF, tiré de la brochure *Scenes of Montreal*, Fonds Corley*

The HCM had a yard off Papineau Avenue that included its stores, but the location was considered inconvenient for freight distribution. The HCM selected a new 76,000 square foot site adjoining its property having frontage of 345 feet on Notre Dame Street near Davidson Street. The HCM used reinforced concrete to construct its carpenter and blacksmith shops, machine shops, storehouses and offices. Also, a locomotive house and repair plant, with coal towers, were erected. The facility opened on June 6, 1912. Prior to this, locomotives were overhauled at the CPR's Angus Shops, which were close to the harbour.

Extensions of the high level tracks were completed in 1912. Connections were made between the main line and Montreal Locomotive Works on June 26th that year. Its principal use was for new locomotives ordered by international customers to be sent to the harbour for shipment. In time a dual gauge track was laid for export of non-standard gauge locomotives.

Also, 1912 saw the Montreal Terminal Railway (which amalgamated with the Montreal Street Railway in 1911) connect with the HCM at LaSalle Avenue. The Montreal Terminal Railway (a freight and passenger electric line) served the eastern end of the island, primarily the new industrial suburb of Maisonneuve.

La CHM-HCM possède une cour de triage avenue Papineau avec des magasins, mais cet endroit est considéré comme inadéquat pour la distribution des marchandises. Le CHM-HCM choisit donc un nouveau site de 7 061 m² (76 000 pieds carrés) jouxtant ses terrains et ayant 105 m (354 pieds) de façade rue Notre-Dame, près de la rue Davidson. On y construit, en béton, ses ateliers de charpente, de forge et d'usinage, ses magasins et ses bureaux. On y élève aussi une remise pour les locomotives et un atelier de réparation avec un toboggan à charbon. Ces installations sont inaugurées le 6 juin 1912. Auparavant, les locomotives étaient entretenues aux ateliers Angus du CPR, tout proche.

Le prolongement des voies surélevées est complété en 1912. Des liaisons avec les ateliers de la Montreal Locomotive Works (MLW) sont aussi réalisées le 26 juin de cette même année. Ces liaisons servent essentiellement à acheminer par bateau les locomotives destinées aux clients étrangers. Plus tard, une voie à double écartement sera ajoutée pour l'exportation de locomotives à écartement non-standard.

En 1912, apparaît aussi le Montreal Terminal Railway relié au CHM-HCM à l'avenue Lasalle. Cette compagnie dessert essentiellement l'est de l'île, et en particulier le nouveau quartier industriel de Maisonneuve.

Montreal Harbour Railway terminals

From the following statement, showing the number of cars handled yearly since the Department was organized in 1907, it will be observed that the growth of railway traffic in this Port is continual, and the commissioners feel that they can confidently look for a continuance of the increased railway business. The railway operations are carried out under the direction of Mr John Vaughan, Superintendent.

1907	70 856
1908	60 266
1909	75 636
1910	79 466
1911	93 859
1912	112 911
1913	114 531
1914	114 449
1915	157 480
1916	234 439
1917	217 024 (up to December 27th)

The extent of the Harbour Commissioners' railway tracks at the end of 1917 is as follows:

1. South of the Lachine Canal, Bickerdike Pier, Windmill Point and West – 5.2574 miles
2. Section 12 to 46, High Level, Main Line track – 9.6913 miles

Réseau ferroviaire du port de Montréal

D'après l'état suivant, qui indique le nombre de wagons manutentionnés chaque année depuis la création du département de transport en 1907, on constate une augmentation constante du trafic et les commissaires ont bon espoir que l'augmentation des activités ferroviaires se poursuivra. M. John Vaughan assure la direction des opérations ferroviaires comme surintendant.

1907	70 856
1908	60 266
1909	75 636
1910	79 466
1911	93 859
1912	112 911
1913	114 531
1914	114 449
1915	157 480
1916	234 439
1917	217 024 (jusqu'au 27 décembre)

À la fin de 1917, le réseau de chemin de fer du port s'étend de la façon suivante :

1. Sud du canal Lachine, quai Bickerdike, Windwill Point et Ouest : 8 461 m
2. Section 12 à 46, voie principale surélevée : 15 597 m

To piers, elevators, crossovers and sidings – 18.4342 miles

Sections 35 to 46, Low Level, Main Line track – 2.3011 miles

Sections 46 to 87, High Level, Main Line track – 7.0005 miles

3. To wharves, industries, etc – 7.1676 miles

4. To Guard Pier – 1.9697 miles

5. South Shore, St Lambert – 0.4356 miles

Grand total tracks on Harbour in use at end of 1917 – 52.347 miles

Grand total tracks on Harbour in use at end of 1916 – 49.1128 miles

(Extract from report of the Montreal Harbour Commissioners, Montreal Gazette, January 5, 1918 by Douglas N. W. Smith)

Aux quais, élévateurs, croisements et voies de garage : 29 667 m

Section 35 à 46, voie principale inférieure : 3 703 m

Sections 46 à 87, voie principale surélevée : 11 266 m

3. Aux quais, industries, etc. : 11 535 m

4. à la digue Guard Pier: 3170 m

5. Rive sud, St-Lambert : 701 m

Longueur totale des voies en activité sur le port à la fin de 1917 : 84,244 km

Longueur totale des voies en activité sur le port à la fin de 1916 : 79,039 km

(Extrait du rapport des Commissaires du Havre de Montréal, The Gazette de Montréal, 5 janvier 1918 par Douglas N.W. Smith)

Two injured in wharf collision

Yesterday afternoon three boys, aged 13 to 18, were unloading bricks from a box car parked on a siding on the HCM railway near the St Lawrence Sugar Company's refinery at the foot of Pie IX Street. The car they were working in was one of a string of eight cars parked on a side track.

Meantime Engineer Plante was accelerating his locomotive to haul 18 loaded coal cars up the grade on the main line to Letourneux Street when the engine unexpectedly entered the siding. Before he could stop, the locomotive crashed into the parked cars.

Fortunately Captain St Michel, from the Notre Dame Police Station in Maisonneuve, saw the accident happen. The crash, he reported, was terrific. Some of the cars were thrown up on the sand heap, one as torn from its trucks and partly destroyed, and another was badly battered. The one in which the boys were working was totally demolished, having apparently borne the brunt of the force of the collision on account of the weight of its load of bricks.

It is thought that the switch had been tampered with. Some small boys had been playing in the neighbourhood prior to the accident. Fortunately the only major injury was a broken collar bone. The locomotive involved was a 2-6-2 tank engine lettered 'H. C. M. No. 2'.

(Based on Montreal Gazette, July 31, 1913 by Douglas N. W. Smith)

Deux blessés dans une collision sur un quai

Hier après-midi, trois garçons âgés de 13 à 18 ans, déchargeaient des briques d'un wagon couvert sur une voie de stationnement du Harbour Commissioners Railway, près de la raffinerie de la St Lawrence Sugar Company en bas de la rue Pie IX. Le wagon dans lequel ils travaillaient faisait partie d'une rame de huit wagons. Au même moment, le conducteur Plante poussait sa locomotive sur la voie principale pour attaquer la côte vers la rue Letourneux avec ses 18 wagons chargés de charbon, quand le train a dévié accidentellement sur la voie de stationnement. Avant qu'il puisse s'arrêter, la locomotive emboutissait les wagons stationnés, mettant en pièce le wagon en bois dans lequel les garçons avaient la malchance de se trouver.

Le capitaine St-Michel, du poste de police Notre-Dame dans le quartier Maisonneuve avait vu l'accident se produire et la locomotive frapper de plein fouet la rame des wagons de marchandises du Grand Trunk. Le choc, raconte-t-il, a été terrible; certains des wagons ont été projetés sur le tas de sable, l'un d'eux avait ses bogies arrachés et était en partie détruit, et un autre sérieusement endommagé. Quant à celui où étaient les garçons, il était totalement détruit, ayant apparemment encaissé la plus grande partie du choc du fait qu'il était chargé de briques.

On pense que quelqu'un avait trafiqué l'aiguillage. Des jeunes garçons avaient été vus jouant dans le voisinage peu de temps avant l'accident. Par bonheur, la blessure la plus grave était une clavicule cassée. La locomotive en cause était une 2-6-2 à réservoirs latéraux immatriculée « H.C.M. No. 2 ».

D'après The Gazette de Montréal du 31 juillet 1913 par Douglas N.W. Smith

Although winter navigation to the port was suspended due to the river freeze-up, rail operations at the harbour continued during the winter months. For example, from January 1916 to the opening of navigation, 25,000 more cars were handled compared to the previous year. Many of these cars were serving local industries that included Canada Cement Company, Imperial Oil, and Catelli Foods. In the year 1916 there were 234,439 cars handled by the harbour railway, a considerable increase over the 70,856 cars handled in 1907 when the department was established.

During the winter months when traffic along the harbour was considerably reduced compared to the regular shipping season, Canadian National Railways (CNR) would route trains between the western sector (former GTR) and its eastern sector (former CNQR) using HCM lines. A change in CNR policy was made in 1926 whereby it ceased using the HCM lines in favour of a more circuitous route along its own tracks lengthening their haul by fifty miles (80 kilometres via Joliette, Quebec).

In 1921, the HCM operated 58.54 miles (94 kilometres) of track (including sidings). Although varying in length through the years, today the trackage totals some 62 miles (100 kilometres). The CPR's access to the harbour remains at mile 5.0 of its Outremont Spur that extends south from their Adirondack subdivision.

The Port continues to have two connections with CN. At the east end is the original CNQR connection from its Longue Pointe yard. At the west end, the original GTR connection along Wellington Street has been removed and replaced by a 1.3 mile Harbour Spur from Point St. Charles yard across Bridge Street, passing Windmill Point Basin then over the mouth of the Lachine Canal to a connection with the Port railway

Même si les opérations maritimes du port sont suspendues durant l'hiver, les opérations ferroviaires continuent. Par exemple, entre janvier 1916 jusqu'à l'ouverture de la navigation, 25 000 wagons de plus que l'année précédente sont manutentionnés. Ils proviennent, pour la plupart, d'industries locales : Canada Cement, Imperial Oil et Catelli Foods. Pour l'année 1916, 234 439 wagons transitent sur le réseau du port, une augmentation considérable comparativement aux 70 856 wagons de 1907, année de mise en service du département ferroviaire du CHM-HCM.

Durant les mois d'hiver, alors que le trafic maritime est relativement réduit par rapport à la saison maritime régulière, le CNR devait utiliser le réseau du port pour faire passer les trains du secteur ouest (l'ancien GTR) au secteur est (l'ancien CNQR). En 1926, le CNR change cette pratique, cessant d'utiliser les lignes du port pour suivre ses propres voies, ce qui rallonge la distance d'acheminement de 80 km (50 milles) via Joliette, Québec.

En 1921, le CHM-HCM possède 94 km (58,54 milles) de voies incluant les voies de contournement. Bien que la longueur ait varié au fil des ans, elle est aujourd'hui de 100 km (62 milles). Le CPR accède au port au PM 5 (PK 8) de son embranchement d'Outremont qui s'étend au sud de sa division Adirondack.

Le CNR a deux accès au port : l'un à l'est, où se connectait l'ancien triage de Longue Pointe du CNQR; l'autre à l'ouest, là où se connectait le GTR le long de la rue Wellington, maintenant remplacé par l'embranchement du port de 2,1 km (1,3 mille) qui s'étend depuis le triage de Pointe-Saint-Charles, à travers la rue Bridge, le long du bassin Windmill Point et par-dessus l'embouchure du canal Lachine, pour se connecter au réseau du port le long de la rue de la Commune.

Port Charges Too High, Trade Board Report Concludes

Aiming to reduce port charges generally and increase efficiency in handling freight traffic in Montreal harbour, a special committee of the Montreal Board of Trade gave a long study to the problem... In its report the Committee recommended co-ordination of railway facilities, pointing out that at the present time the harbour railway has 70 miles of track, while the CNR has two interchanges with the harbour railway through two terminal yards. The annual average deficit of the harbour railway, it was pointed out, was a \$404,000 between 1926 and 1930, and had to be borne by all classes of traffic. 'Some co-operative scheme' should be adopted to amalgamate the terminal business under one organization the report stated as it would result in substantial financial

Les frais du port sont trop élevés conclut la Chambre de commerce

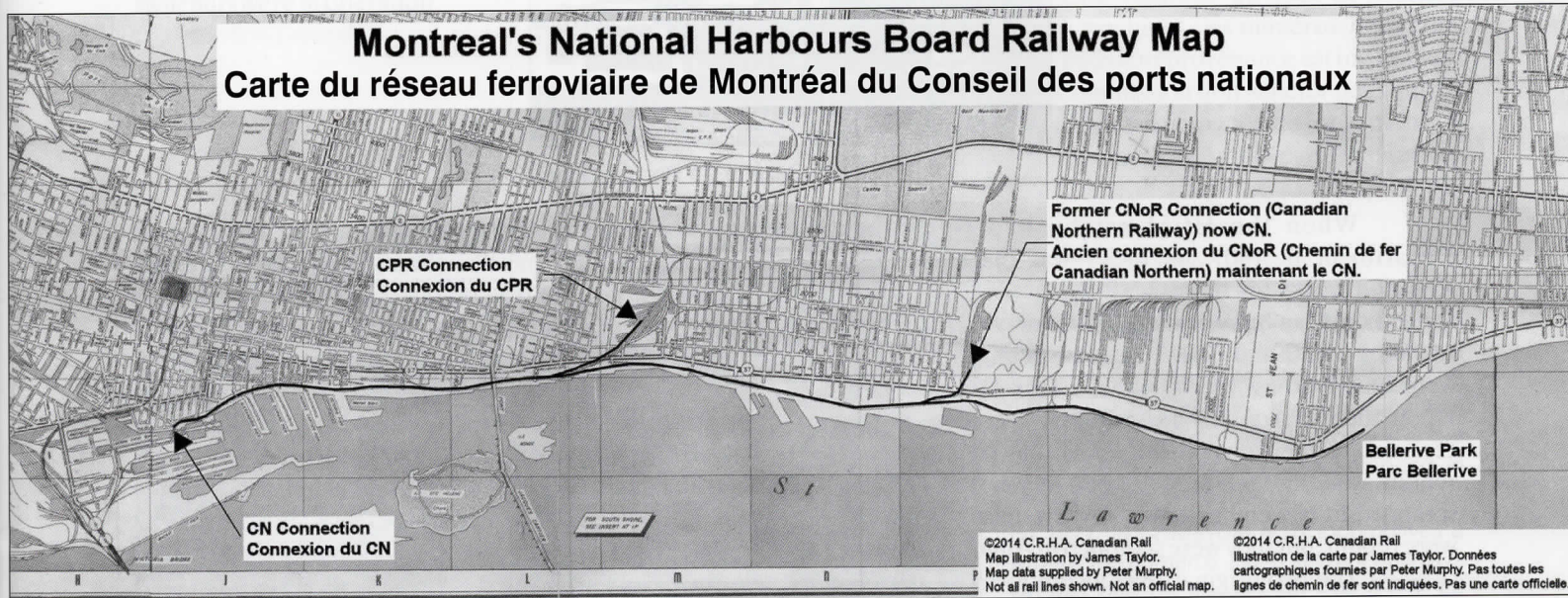
Afin de réduire les frais en général, et d'accroître l'efficacité de la gestion du trafic de marchandises au port de Montréal, un comité spécial de la Chambre de commerce de Montréal s'est penché longuement sur le problème. Dans son rapport, ce comité recommande une coordination des activités ferroviaires, précisant qu'en ce moment le port a 70 milles de voies ferrées, le CN a deux raccordements et deux terminaux, un grand pourcentage du trafic de marchandises vers le port et en provenant étant concurrentiel. Le déficit annuel moyen du service ferroviaire entre 1926 et 1930, comme il a été souligné, est de 404 000 \$ et provient de tous les aspects du trafic. «Un certain régime coopératif» doit être adopté pour fusionner l'exploitation du terminal en une seule

saving to the Harbour Commissioners and increased efficiency in handling freight traffic.

(Montreal Gazette, May 10, 1934 by Douglas N. W. Smith)

organisation, déclare le rapport; cela permettrait aux Commissaires du havre de réaliser une économie financière substantielle et augmenterait l'efficacité de la gestion du trafic de fret. (The Gazette de Montréal du 10 mai 1934, par Douglas N.W. Smith).

Montreal's National Harbours Board Railway Map Carte du réseau ferroviaire de Montréal du Conseil des ports nationaux



In the twenty-first century, the harbour railway handles some 300,000 tons of bulk commodities plus a million containers, on an annual basis. Half of the containers are handled by eighty two-kilometre-long trains in and out of the port each week. The remaining containers are destined for the greater Montreal area and are handled by truck.

All the rail cars are tightly controlled by a rail yard management system implemented in January 2013. At the Yardmaster's office, each car is displayed dynamically on a screen identifying railway ownership and its contents as well as its reported location. Cars are colour coded based on contents. Car shapes indicate railway ownership, for example CP cars appear as rectangles and CN cars have ends angled downwards. Train movements are co-ordinated with the office.

Harbour Locomotives

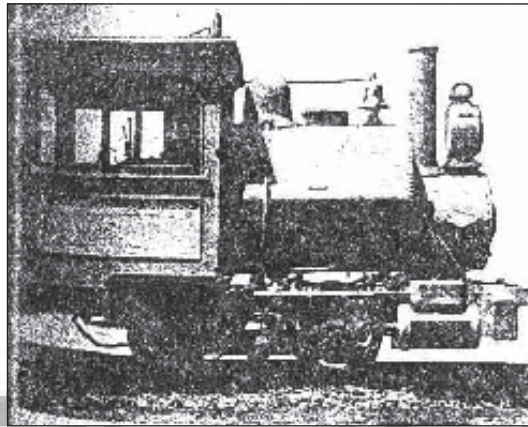
The Harbour Commissioners of Montreal ordered its first locomotives in 1892 from Canadian Locomotive Company (CLC) at Kingston, Ontario. The order was for two 0-4-0 ST (saddle-tank) locomotives. These were shipped from CLC on June 17, 1892 and bore the numbers 1 and 2. These small engines supplemented those the HCM leased from the GTR.

De nos jours, le réseau ferroviaire transporte annuellement environ 300 000 tonnes de marchandises en vrac et plus d'un million de conteneurs. La moitié des conteneurs sont transportés par des trains équivalents de 82 kilomètres de long, entrant et sortant du port chaque semaine. Le reste des conteneurs destiné à la région du grand Montréal est acheminé par camion.

Tous les wagons sont étroitement contrôlés par un système de gestion du triage installé en janvier 2013. Dans le bureau du chef de triage, chaque wagon est identifié par sa compagnie, sa position et son contenu. Les wagons sont codés par couleurs, en fonction de ce qu'ils contiennent, et par forme, en fonction de leur propriétaire. Par exemple, les wagons du CPR figurent avec une forme carrée, ceux du CNR avec les coins vers le bas. Le mouvement des trains est coordonné avec le bureau.

Les locomotives du port

La Commission du Havre de Montréal commande ses premières locomotives en 1892 de la Canadian Locomotive Company (CLC) à Kingston, en Ontario. Cette commande est pour deux 0-4-0ST (Saddle tank : réservoir en forme de selle). Ces locomotives quittent la CLC le 17 juin 1892 et portent les numéros 1 et 2. Ces petites machines aideront celles louées au GTR.



The Railway Gazette via Don McQueen

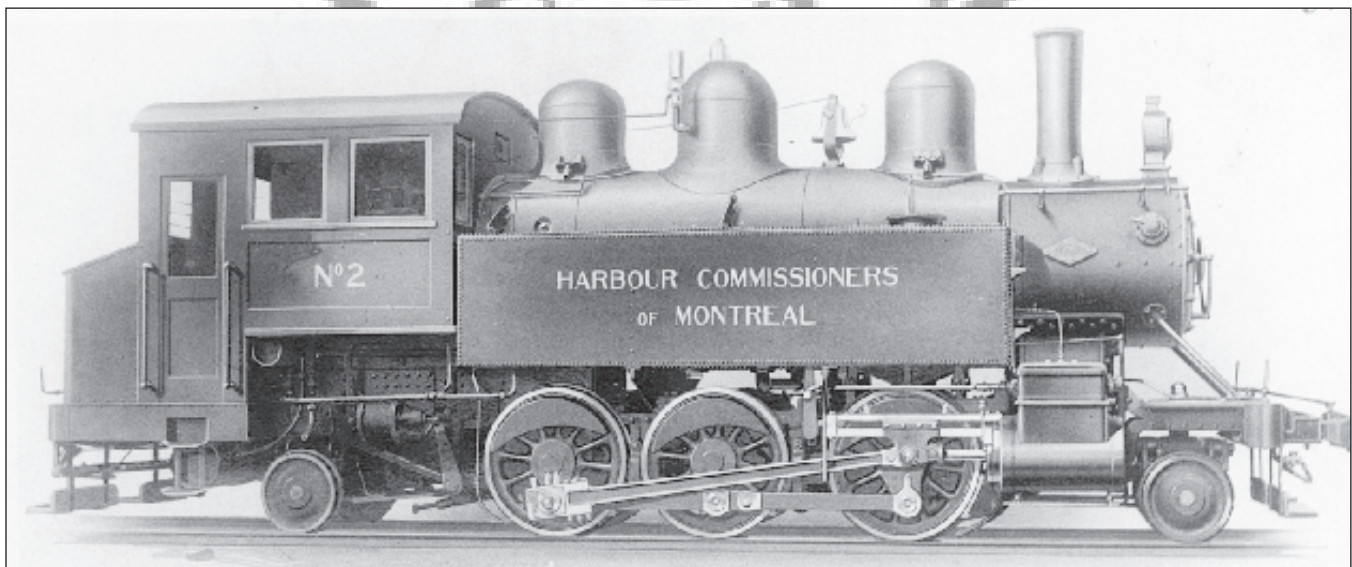
When the HCM established its Railway Department in 1907, an order was placed with the Kingston works for three 2-6-2 ST locomotives. These arrived on May 8, 10 and 13, 1908 and were numbered second 1 and 2 and first 3. Costing \$14,204 each, they were described as '10 Wheel Side Tank Double Ender'. Upon their arrival any leased GTR locomotives were returned to their owner. We know that (second) 1 was rebuilt as a 2-6-0 tender-equipped locomotive and later scrapped in November 1942. We are unsure if 2 and 3 were rebuilt, but they were scrapped in August 1936.

The two original 1892 locomotives were retired when the three new locomotives were delivered in 1908. Disposition details for these two locomotives are sketchy. The CLC entry for number 1 has a notation of 'P.W. McLean', of which little is known. Number 2 has a notation 'Crushed Stone Ltd.', suggesting possible disposition. It is believed that number 2 was sold in 1908 to the Owen Sound Portland Cement Co.

Quand la CHM-HCM crée son département ferroviaire en 1907, une commande est placée aux ateliers de Kingston pour trois locomotives 2-6-2ST. Elles arrivent en mai 1908 et sont numérotées « seconde 1, seconde 2 et première 3 » (NdT : peut-on dire 1bis, 2bis et 3 ?).

Les locomotives originales 1 et 2 sont alors retirées. Les détails de ce retrait sont sommaires. La note de la CLC, pour la numéro 1 émane de « P.W. McLean », dont on ne sait pas grand-chose. Pour la numéro 2, la note porte la mention « Crushed Stone Ltd », ce qui laisserait supposer qu'elle a été vendue en 1908 à la Owen Sound Portland Cement Co.

Les trois locomotives de manœuvre 2-6-2ST (1 bis, 2 bis et 3), commandées en 1907, arrivent au port l'année suivante, respectivement les 8, 10 et 13 mai, chacune ayant coûté 14 204 \$. La CLC les décrit comme des « 10 wheels Side Tank Double Ender », locomotives 2-6-2 à conduite réversible avec réservoirs latéraux. À leur arrivée, les locomotives louées au GTR sont rendues à leur propriétaire. Nous savons que la numéro 1 bis a été refaite en 2-6-0 avec tender et détruite en novembre 1942;



Port of Montreal collection / Collection Port de Montréal

The annual report for 1910 states that two new locomotives, numbers 4 and 5, were purchased and they were placed into service in June 1910. These were numbered 6 and 8 and acquired from the Pittsburgh & Lake Erie Railroad at a cost of \$6,730 each.

The demands of motive power during the year 1916 necessitated the purchase of two more new locomotives. By 1918 the HCM reported that nine switchers were in operation.

nous ne sommes pas certains si les numéros 2 et 3 ont été refaites, mais elles ont été détruites en août 1936.

Le rapport annuel de 1910 mentionne que deux nouvelles locomotives, les numéros 4 et 5, ont été achetées et mises en service en juin 1910. En 1911, la Commission achète deux autres « six wheel », similaires à celles achetées en 1910, pour répondre à l'augmentation du trafic. Elles sont numérotées 6 et 8 et sont acquises du Pittsburgh & Lake Erie Railroad au coût de 6 730 \$ chacune. Deux autres machines (les numéros 7 et 9) ont été acquises en 1912, mais leur provenance est inconnue.

En 1916, la Commission doit acheter deux autres locomotives pour satisfaire la demande de force motrice. En 1918, elle indique que neuf locomotives de manœuvre sont en opération.



The Commissioners purchased two more six-wheel locomotives, similar to those acquired in 1910, to support additional traffic in 1911. Another two (the 7 and 9) were acquired in 1912, their provenances are unknown. Very little is known about these 0-6-0s. Number 7 was scrapped in 1933. Port of Montreal 0619

En 1911, le CHM-HCM a six locomotives à vapeur, les numéros 7 et 8 arrivant en 1912. On sait peu de choses sur ces 0-6-0. La numéro 7 a été détruite en 1933. Port de Montréal 0619

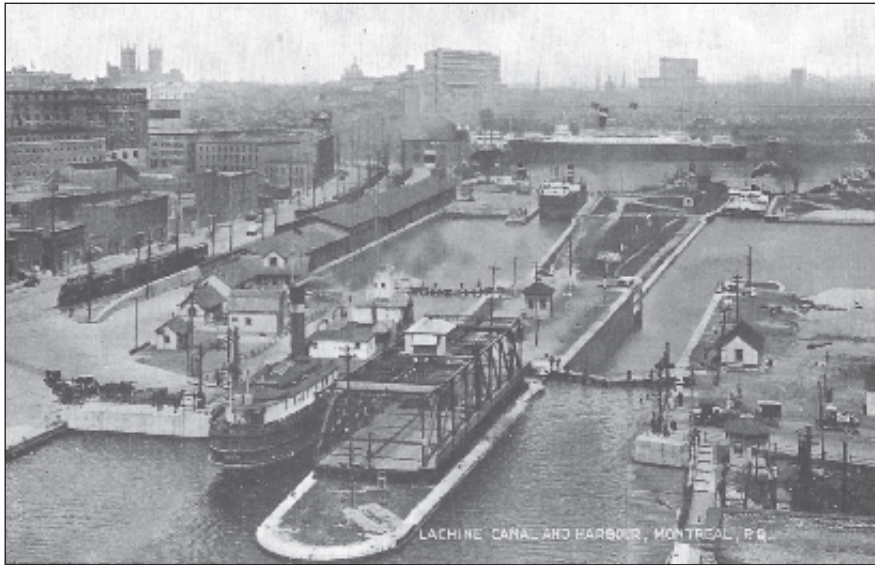
Second number 1, originally a 2-6-2 saddle tank was converted to a 2-6-0. Circa 1937, photographer unknown.

La seconde numéro 1, à l'origine une 2-6-2 à réservoirs latéraux, a été convertie en 2-6-0. Environ 1937, photographe inconnu



Number 6 working the coal yard on July 6, 1938, CPN is for the French acronym of 'Conseil des ports nationaux'. Ernest L. Modler, Ronald Ritchie collection

La numéro 6 dans la cour à charbon, le 6 juillet 1938. CPN-NHB est l'acronyme du Conseil des ports nationaux. Ernest L. Modler, Collection Ronald Ritchie



This undated post card view is taken looking east at the entrance to the Lachine canal at the western extremity of the harbour facilities. A Grand Trunk transfer train is pointed towards Pointe St. Charles. Note the street crossing with the Montreal & Southern Counties interurban line which crossed Black's bridge (in the open position). Thomas Grumley

Cette carte postale non datée montre une vue vers l'est de l'entrée du Canal Lachine à l'extrémité ouest des installations portuaires. Un train de transfert du GTR se dirige vers Pointe-Saint-Charles. On remarque, au premier plan, la rue qui traverse avec la ligne vicinale du Montreal & Southern Counties passant sur le pont Black (en position ouverte). Thomas Grumley

As early as 1915 the Commissioners devoted much time and thought to the complete electrification of the railway. It was ascertained that, in addition to the primary objective of overcoming smoke nuisance, the application of electricity would prove to be economical and flexible, and especially advantageous for the elimination of the corrosion of steel and galvanized iron caused by acid gases. Because of the Great War it was considered advisable to postpone the project to a later date.

Plans began in 1921 for the electrification of part of its rail operations along the harbour. In 1923 the federal government sanctioned a \$10 million development plan that included the electrification of the waterfront trackage between the foot of McGill Street and Victoria Pier. Electric operations began in 1922, more as an experiment, with leased locomotives from Canadian National Railways at a cost of \$30 per day. The HCM annual report for 1922 stated, "An epoch in the annals of the Department was recorded on November 22 when the first electric locomotive was operated on Harbour tracks which have now been electrified" The report goes on to state a distance of 8.4 miles (13.5 kilometres) of track was fitted with overhead catenary, but when including sidings and spurs the electrification covered a total of 44 miles (71 kilometres) of single track.

Dès 1915, la Commission dévoue beaucoup de réflexion et de temps à l'électrification de son réseau. On a la certitude que, outre l'objectif principal de surmonter la nuisance des fumées, l'utilisation de l'électricité se révélera économique et flexible, et particulièrement avantageuse pour mettre fin à la corrosion de l'acier et du fer galvanisé par les gaz acides. En raison de la Grande Guerre, il a été jugé opportun de reporter le projet à une date ultérieure.

Le projet d'électrification du système ferroviaire du port commence en 1921. En 1923, le gouvernement fédéral garantit un plan de développement de 10 millions de dollars pour l'électrification des voies entre le bas de la rue McGill et le quai Victoria. Les tests de fonctionnement à l'électricité, qui commencent en 1922, sont effectués avec les locomotives du CNR louées 30 \$/jour. On peut lire dans le rapport annuel du CHM-HCM de 1922 que « une époque dans les annales du département a été franchie le 22 novembre quand la première locomotive électrique a fonctionné sur les voies du port qui sont maintenant électrifiées ». Le rapport continue en précisant que le caténaire est posé sur 13,5 km (8,4 milles) représentant 71 km (44 milles) de voie linéaire.

A photo of what appears to be the commencement of electric operations on the HCM in 1922 using two electric locomotives (9101 and 9103) leased from the CNR. Port of Montreal Collection

Photo montrant le début des opérations électriques dans le port en 1922 avec deux locomotives électriques (9101 et 9103) louées au CNR. Collection Port de Montréal



The success of the project, plus the successful use of electrification by the CNR in the Montreal area, prompted the HCM to expand its electrification. In 1924 an order was placed with English Electric of Preston, England, for four electric haulers that were placed in service in 1925 as numbers 101 to 104. These were followed by orders for one more in 1925 and another four in 1926. The latter five were received in 1926 with numbers 105 and 106 put into operation on August 18th and numbers 107, 108 and 109 on October 4th.

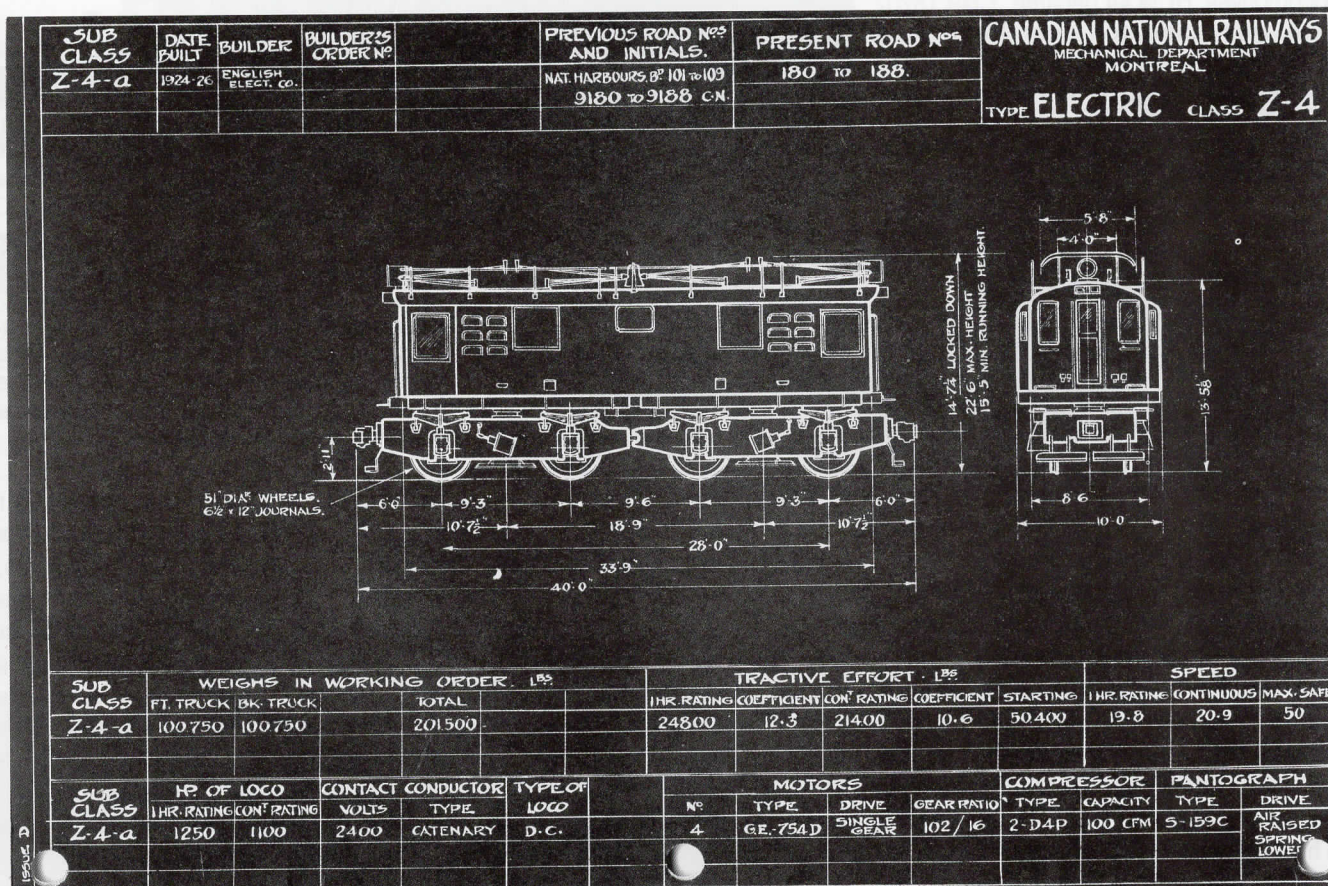
In conforming to the existing electrified system in use by Canadian National Railways, the line's voltage was set at 2,400 volts DC. These new 100-ton, B+B wheel arrangement electric locomotives were used to move and break up the heaviest grain trains received from both the CNR and CPR. As delivered, a single electric locomotive could haul 5,240 tons and was able to produce 1,720 horsepower (see Table 1).

Along with the electric locomotives, English Electric built a gas-electric wire car for maintaining the overhead power lines. Numbered 44, it arrived in May 1929 and was placed in regular operation July that year.

Le succès de ce projet et de l'électrification de la région de Montréal par le CNR pousse le CHM-HCM à poursuivre l'électrification. En 1924, une commande est placée à la English Electric de Preston, en Angleterre, pour quatre locomotives qui entrent en service en 1925 avec les numéros 101 à 104. Elles seront suivies d'une autre en 1925 et de quatre autres en 1926. De ces cinq dernières, celles mises en service le 18 août 1926 porteront les numéros 105 et 106 et celles mises en service le 4 octobre porteront les numéros 107, 108 et 109.

Conformément au standard électrique en usage au CNR, la tension de ligne est de 2 400 Vcc. Ces nouvelles B+B de 100 tonnes servent à manœuvrer les trains de céréales les plus lourds qu'acheminent le CNR et le CPR. Telle que livrée, cette locomotive pouvait tirer 5,240 tonnes et délivrer 1 275 kW /1720 HP (Voir la tableau 1).

En même temps que ces locomotives, English Electric construit un véhicule essence-électrique pour l'entretien des caténaires. Il arrive en mai 1929 avec le numéro 44 et prend son service en juin de la même année.





The 'wire train' at work on May 7, 1939. Ernest L. Modler, Ronald S. Ritchie collection

Le train pour l'entretien du caténaire en action, le 7 mai 1939. Ernest L. Modler, Collection Ronald S. Ritchie

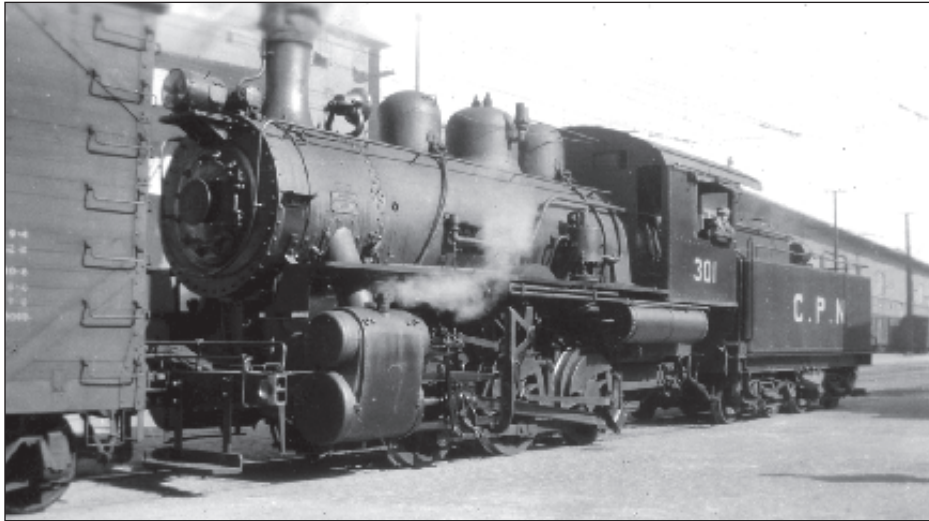
CNR 15707 was originally HCM 44, a gas-electric wire car built by English Electric in 1928. Similar in appearance to the nine EE electric locomotives built in the nineteen-twenties, HCM 44 came to the CNR in 1941 along with the transfer of the nine electric locomotives. HCM 44 became CNR 15707 and was used for over head wire maintenance on the CNR St. Clair tunnel electrification. In this view it awaits disposition at the CNR Point St. Charles Shop in the mid-sixties Ernest L. Modler, Ronald Ritchie collection



Le numéro 15707 du CNR fut à l'origine le numéro 44 de la CMH, un dévidoir de câble, à motorisation essence-électrique et construit par English Electric, en 1928. Semblable en apparence à celle des neuf locomotives électriques construites par cette firme durant les années 1920, le dévidoir fut transféré au CNR, en 1941, en même temps que ces neuf locomotives. En tant que 15707 du CNR, il fut utilisé pour l'entretien du caténaire du tunnel électrifié de St. Clair. Sur cette photo, il attend que l'on dispose de lui aux ateliers de Pointe-Saint-Charles du CNR, au milieu des années 1960. Ernest L. Modler, Collection Ronald Ritchie

Nevertheless, steam still operated along the harbour. In 1933, HCM acquired two used steam locomotives to replace four older ones (numbers 6, 7, 8 and 9) that had outlived their usefulness. Number 201 was purchased from the CPR for \$10,000 and number 202 was bought from the CNR for \$6,516. Both these locomotives had superior tractive effort compared to those they retired. Furthermore, three new 0-6-0 locomotives were built by Montreal Locomotive Works in 1935. Numbers 301, 302 and 303 were placed into service December 19, 1935 and remained active through to the end of steam. The 0-6-0 wheel arrangement seems to have been the best choice for harbour operations.

La traction vapeur n'a jamais complètement cessé sur le port. En 1933, le CHM-HCM acquiert deux locomotives d'occasion pour remplacer quatre anciennes, les numéros 6, 7, 8 et 9, arrivées à la fin de leur vie utile. La numéro 201 est achetée du CPR pour 10 000 \$ et la numéro 202 du CNR pour 6 516 \$. Ces deux locomotives ont une capacité de traction supérieure à celle des locomotives réformées. Par la suite, viendront trois nouvelles 0-6-0 construites par la Montreal Locomotive Works (MLW) en 1935. Les numéros 301, 302 et 303, mises en service le 19 décembre 1935, resteront actives jusqu'à la fin de la vapeur. La configuration 0-6-0 semble être la meilleure pour les opérations portuaires.



Locomotive 301, a 0-6-0, was built by Montreal Locomotive Works in December 1935, it was sold in 1953. E. Modler, June 19, 1938, Ronald S. Ritchie collection.

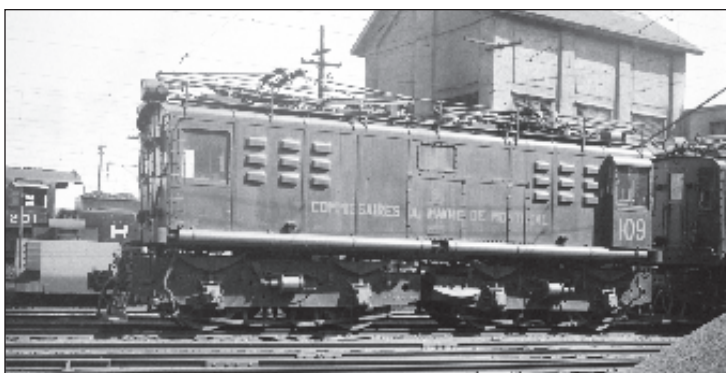
La locomotive numéro 301, une 0-6-0 construite par la MLW en décembre 1935. Elle sera vendue en 1953. E. Modler, 19 juin 1938, Collection Ronald S. Ritchie

There are some missing pieces of information on the earlier steam locomotives that have yet to surface (see Table 2.) Mystery locomotive No. 10, of which little is known, appears only once in HCM correspondence with the note that it was retired in 1933. From another source, small 0-4-0T locomotive, that bore the No. 11, is believed to come from Canadian National via Lucien Dussault Ltée. of Giffard, QC in 1925.

Au moment où nous écrivons cet article, quelques éléments d'information manquent sur les locomotives à vapeur antérieures qui doivent encore être précisés (voir le tableau 2). La mystérieuse locomotive numéro 10, dont on sait peu de chose, n'apparaît qu'une fois dans les documents de la Commission : on y mentionne qu'elle a été réformée en 1933. Selon une autre source, la numéro 11, une petite 0-4-0, proviendrait du CNR, via Lucien Dussault Ltée de Giffard, au Québec, en 1925.

HCM English Electric 103 is busy switching grain cars in front of the massive grain elevator at the Port of Montreal, date unknown; note the cobblestone paved street. Lorne Perry Collection

La numéro 103 English Electric manœuvrant un train de céréales devant les grands élévateurs du port de Montréal. On remarque le pavement de la rue. Date inconnue, Collection Lorne Perry



HCM 109 at the shop. In the background, 0-6-0 steamer 201 was built by the CPR in February 1912. CRHA Archives, Fonds Paterson

La CHM-HCM numéro 109 à l'atelier; la vapeur 0-6-0 numéro 201 en arrière a été construite par le CPR en février 1912. Archives ACHF, Fonds Paterson

Stan's Photo Gallery

May - June, 2015

By Stan Smail

Version française : Michel Lortie

Introduction

Gradually, thanks to the tireless efforts of Michael Leduc and others, the stories of Montreal's many railways are being told. Following his book *Montreal's First Railway* in 2013, Michael then asked himself, "What should I write about next?" Consultations with the 'Tuesday Ronald Ritchie Railway History Luncheon Group' inspired Michael to tackle the fascinating story of Montreal's port railway. It is the CRHA's good fortune that he decided to convey his manuscript and materials to Canadian Rail to be published as a feature article rather than as a separate self published book.

Michael's article traces the harbour operations from its beginnings as a Grand Trunk spur line in 1871, through the steam, electric and diesel eras of the Harbour Commissioners of Montreal (HCM), the National Harbours Board (NHB) to the present day Ports Canada operation. Thanks are also due to the Port Canada, Ronald Ritchie, Ken Goslett, Francois Jolin, Michel Lortie, Michael Berry and others for allowing us to illustrate this story as it should be.

Les photos de Stan

Mai - Juin 2015

Par Stan Smail

Version française : Michel Lortie

Avant-propos

Petit à petit, grâce aux travaux de Michael Leduc et de plusieurs autres personnes, l'histoire des chemins de fer de la région de Montréal commence à être connue. À la suite de sa publication à compte d'auteur de son livre « *Montreal's First Railways* » en 2013, Michael Leduc s'est demandé sur quel sujet il pouvait bien écrire. Après de nombreuses discussions avec le petit groupe d'historiens se réunissant tous les mardis midi autour d'une table de restaurant de la Gare Windsor, sous la présidence d'honneur du doyen, Ronald Ritchie, tous se sont entendus sur la nécessité de raconter l'histoire des chemins de fer du Port de Montréal. Michael s'est mis à cette tâche et, tant mieux, il a décidé de soumettre son manuscrit à l'ACHF pour publication dans la revue *Canadian Rail*.

Le rail dans le Port de Montréal a débuté avec un simple embranchement du Grand Tronc en 1871. Par la suite, se sont ajoutées des locomotives à vapeur, puis des locomotives électriques et enfin des diesels sous différentes administrations tels que les Commissaires du Port de Montréal, le Conseil des Ports nationaux et Port Canada aujourd'hui. Toute cette histoire vous est racontée dans ce numéro. Nous devons également remercier de leur précieuse collaboration messieurs Ronald Ritchie, Ken Goslett, François Jolin, Michel Lortie et Michael Berry pour les belles photos illustrant le présent numéro.



Not on NHB trackage – but bordering it – was the CPR's Park Avenue Subdivision. On April 16, 1950, a mile and a half east of Place Viger station, CPR F2a 4-4-4 3003, having completed a trip from Quebec City backs along CPR's waterfront trackage heading for a stall in CPR's Hochelaga roundhouse. All passenger service at Place Viger Station ceased in 1951 when the trains moved to Windsor Station. CRHA Archives Fonds Paterson, Stan Smail collection

Les voies de la sous-division Park Avenue du Canadien Pacifique (CP) longeait celles du Conseil des Ports nationaux. Le 16 avril 1950, la F2a 4-4-4 3003 du CP, regagne, en marche arrière, la gare de triage Hochelaga et sa rotonde. Elle vient d'amener un convoi de passagers de la ville de Québec. En 1951, tous les services de passagers à la Gare Viger ont cessé et ont été regroupés à la gare Windsor. Archives SCHF Fond Patterson, Collection Stan Smail



Towards the last months of operation of the CN's 2400 volt Mount Royal/Montfort Subdivision electrification, Z4 electric 6716 exits the Val Royal turning loop in 1995. CNR 6716 was built by English Electric in 1924 as HCM 101; it was the Harbour Commission's first electric locomotive. Turned over to the CNR in 1941, it became CNR 9180, then 180 and finally 6716. Unfortunately, none of the English Electric locomotives were preserved. Michael Leduc

En 1995, une locomotive de type Z4 du CN est sur la voie de retour en gare de Val Royal, à la fin de l'électrification de 2400 volts sur la ligne Mont-Royal - Montfort. La locomotive 6716 a été construite par English Electric en 1924 pour le compte des Commissaires du Port de Montréal. Leur première locomotive électrique a porté successivement au CN les numéros 9180, puis 180 et 6716. Malheureusement, aucune de ce type ne fut conservée. Michael Leduc

In 1946, the NHB acquired the its first diesel electric locomotive, a General Electric 44 tonner D1. Beginning in 1951, eight 660 horsepower Montreal Locomotive Works S-3 switchers, originally numbered D2 to D9, replaced the last ten steam locomotives on the NHB roster. On June 10, 1970, S-3 D7 is pulling hard westbound along the waterfront trackage of Montreal's harbour railway. Stan J. Smaill

En 1946, le Conseil des Ports nationaux acheta sa première locomotive diesel électrique, une 44 tonnes de la General Electric, puis, début 1951, huit locomotives de 660 HP de type S-3, construites par Montreal Locomotive Work sont venues remplacer les dix dernières locomotives à vapeur du Port de Montréal. Sur cette photo, prise en juin 1970, la S-3 D7 est au travail sur les rails du Port de Montréal. Stan J. Smaill





D4 demonstrates its as-delivered green and white paint scheme as it handles CPR interchange traffic near Shed 56 on the Montreal harbour. The date is June 6, 1970 and within the decade, containers and bulk shipments will supersede the familiar boxcar and shed operations that endured for over a century on Montreal's port railway. Stan J. Smail

Le 6 juin 1970, la D4 est dans sa livrée d'origine, vert et blanc, alors qu'elle échange des wagons couverts avec le CP près du hangar numéro 56. Moins de dix ans plus tard, le système des conteneurs rendra caducs les anciens hangars et beaucoup des wagons couverts qu'on pouvait voir sur le Port depuis cent ans. Stan J. Smail



Circa 1971, the NHB began to repaint its S-3 diesel fleet in an attractive paint scheme that saw yellow replace the original white striping and yellow dazzle stripes appear along the locomotive frame. Decorated in this new version of the original NHB 'green' paint scheme, S-3 D6 ambles eastward along port trackage on September 13, 1971. The famous Joe Beef tavern is in the background. Stan J. Smail

Début 1971, le Conseil des Ports nationaux a repeint sa flotte de locomotives avec des bandes jaunes sur la carrosserie et des petites lignes hachurées jaunes sur le bas de caisse. La S-3 D6 affiche ses nouvelles couleurs, le 13 septembre 1971. À l'arrière-plan sur la photo, on peut voir la légendaire taverne « Joe Beef ». Stan J. Smail



On a silent Sunday morning in May 1971, three NHB S-3's repose in front of the familiar NHB shop building. All three of the S-3's are decorated in their second green paint scheme. Facing the camera is D2 which would come to Exporail some fifteen years later as an operating diesel donated by Ports Canada. Stan J. Smail

Par un calme dimanche matin du mois de mai 1971, trois locomotives diesel de type S-3 sont à l'arrêt devant l'atelier d'entretien du Conseil des Ports nationaux. Elles portent toutes la livrée vert et jaune. La D2, qui fait face à l'appareil-photo, sera donnée quinze ans plus tard au Musée Exporail par Port Canada. Stan J. Smail

Sometime in 1971, the NHB saw fit to 'streamstyle' S-3 D7. Painted in the first version of its new livery, D7 is handling container traffic eastward along Montreal's harbour-front on a dreary day in December 1971. Stan J. Smail

Vers 1971, le Conseil des Ports nationaux a commencé à moderniser l'apparence de ses locomotives avec la D7. On voit celle-ci trainant un convoi de conteneurs en direction est, par une journée maussade de décembre 1971. Stan J. Smail





All NHB/Ports Canada MLW S-3's were retired in 1985, except for No. 1002 that was retained as a 'protect' engine. This locomotive was donated to the CRHA in 1987. Displaying both her NHB number, D2 and Ports Canada 1002, NHB's first S-3 is shown in passenger service at Exporail in August 2006. Jean-Paul Viaud

En 1985, les dernières locomotives diesel MLW de type S-3 appartenant encore à Ports Canada ont été retraitées. Seule une dernière, la 1002, avait été gardée comme locomotive d'appoint. Celle-ci a été donnée à l'ACHF en 1987. Elle était encore en état de marche. On la voit ici avec des wagons de passagers sur les rails du Musée Exporail, en août 2006. Jean Paul Viaud



In May 1976, Montreal's Ports Canada held a 'Railway Days' exhibition at which special displays were arranged for public viewing. CP Rail SD40-2 5777 headed up a short intermodal train (with a van!) and CN GP9 1776 (GT 4450) in a special livery for the American bi-centennial were some of the equipment featured at this special event. In 1976, GP9 1776 was the lead unit on one of the last Maple Sugar excursions operated by the CRHA between Montreal and St. Albans, Vermont over CN and CV lines. M.D. Leduc

En mai 1976, Ports Canada a tenu une exposition de type « Porte ouverte » pour le public à Montréal. Ce jour-là, une locomotive SD40-2 5777 du CP avait un train court muni d'un wagon de queue qui mettait la locomotive GP9 1776 (GT 4450) en évidence. La 1776 avait également trainé le dernier convoi spécial d'excursions du temps des sucres entre Montréal et Saint-Alban au Vermont, É.U., sur les lignes du CN et du CV. M.D. Leduc

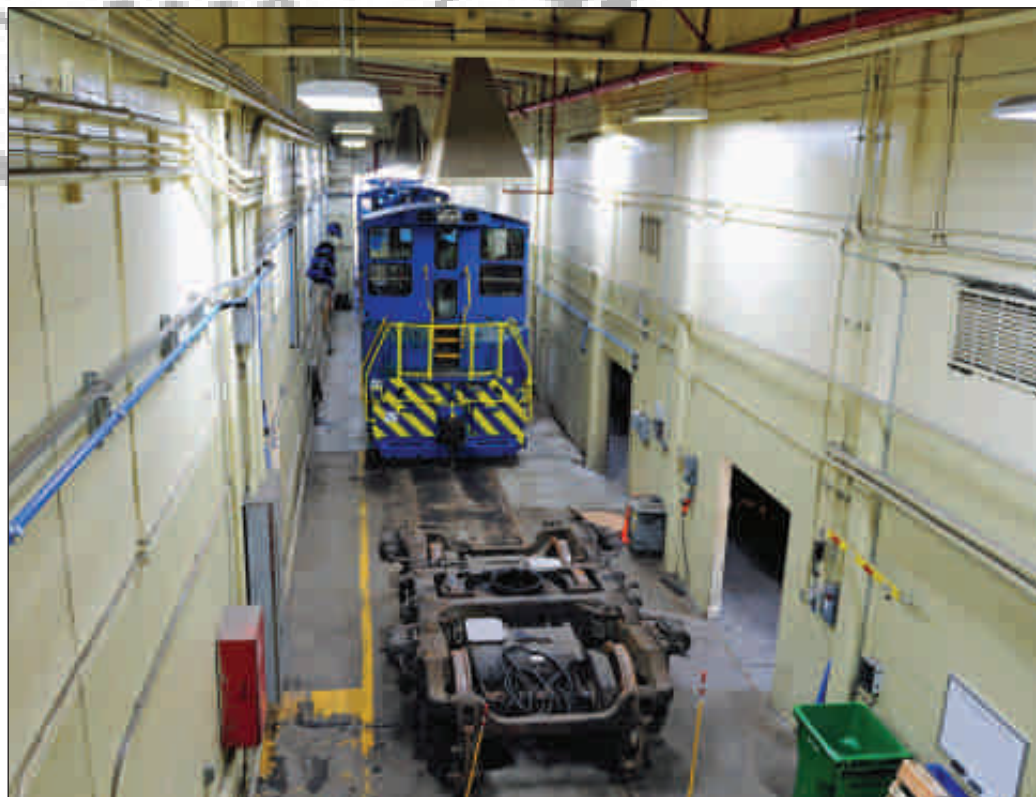


Since the beginning in 1871, the GTR and other roads have shared railway trackage along Montreal harbour. On the cold, overcast afternoon of December 6, 2006, CPR leased CEFX GE AC4400 1038 handles container traffic from the Ports Canada interchange tracks to the CPR at Hochelaga Yard. The imposing Jacques Cartier Bridge looms above. Michel Lortie

Depuis les débuts en 1871, le Grand Tronc et d'autres chemins de fer se sont partagé les voies ferrées du Port de Montréal. Par la triste et froide journée du 6 décembre 2006, la locomotive de location CEFX GE AC4400 1038 amène un long convoi de porte-conteneurs vers le triage Hochelaga du CP. Le pont Jacques-Cartier domine l'arrière-plan de la photo. Michel Lortie

In the shop. The HCM shops were built in 1912 have serviced and repair steam, electric and diesel-electric power. This view shows three of four remaining 8400 series GMD MP15AC locomotives apparently being prepared for sale to buyer GATX on May 28, 2013. The locomotives were made surplus by the arrival of the new 1000 series RP20BD units. Francois Jolin

En 1912, la Commission du Havre de Montréal a fait construire un atelier d'entretien pour ses locomotives. Celui-ci est toujours en activité après avoir réparé des locomotives à vapeur et électriques et, maintenant, le diesel. Cette photo nous montre l'intérieur de l'atelier et trois des dernières locomotives de type GMD MP15AC en révision avant d'être vendues à GATX, le 28 mai 2013. Ces locomotives ont été déplacées à l'arrivée des nouvelles RP20DB de la série 1000. François Jolin





Ports Canada had two GMD SW-1001 units, the 7601 and 7602, built in 1976. In 2011, PPG-Standard Chemical in Beauharnois, Quebec, acquired the 7602. Still wearing its Ports Canada livery, PPG 7602 switches chemical tank cars for its new owner. Ken Goslett

Port Canada avait deux locomotives diesel de type GMD SW-1001, les 7601 et 7602. En 2011, la 7602 a été vendue à la PPG Standard Chemical de Beauharnois au Québec. Ici, elle porte toujours sa livrée originale avec des wagons-citernes pour son nouveau propriétaire. Ken Goslett



Transitions. Many times during the history of the Port of Montreal railway have changes come to the motive power fleet. The modern diesel era is no exception. Outside the shop, built in 1912 during the HCM years, GMD MP1500Ac units 8403 and 8405 are in their last year of employment with Ports Canada. One of their replacement RP20BD mother-slug sets, 1003-2007, looms in the background. The date is May 28, 2013. François Jolin

Au cours de la longue histoire du Port de Montréal, la flotte de locomotives a été en constant renouvellement. Les locomotives diesel ne font pas exception. Sur cette photo prise le 28 mai 2013 devant les ateliers construits en 1912, les locomotives diesel de type GMD MP1500AC en sont à leur dernière année au travail sur le Port. Elles seront remplacées par des RP20DB accouplées à une unité parasite comme celles à l'arrière-plan de la photo. François Jolin



Another Ports Canada 1002! RP20BD 1002, built in 2012, accompanied by slug 2009, handles containers westward from Racine Terminal to the CPR interchange on May 28, 2013. Slug 2009 was originally rebuilt from GTW GP9 4530. François Jolin

La locomotive diesel 1002 de Port Canada, accouplée à son unité parasite 2009, est en tête d'un train de porte-conteneurs, le 28 mai 2013 au terminus Racine. Les wagons seront remis au CP. L'unité parasite sans moteur 2009 a été reconstruite en utilisant les pièces de la GP9 4530 du GTW. François Jolin

The first of the new interlopers, Ports Canada RP20BD 1001 ambles along the waterfront trackage near the former Joe Beef Tavern in the winter of 2013-2014. Compare this view with the earlier shot of S-3 D6 near the same location back in 1971! Michael Berry

La première d'une nouvelle série ! La 1001 de Port Canada, une RP20DB, passe le long du Vieux-Port de Montréal durant l'hiver 2013-2014. On peut comparer cette photo à celle prise en 1971 de la S-3 D6 à l'arrière-plan. La légendaire taverne « Joe Beef » n'est plus. Michael Berry





At section 62 on the Montreal Harbour, near the entrance to the Racine Container Terminal, RP20BD 1002 and slug 2009 are westbound for the CPR interchange tracks near Place Viger on May 28, 2013. The trains and the traffic have changed since the Grand Trunk beginnings in 1871, but the Port of Montreal railway still plays an important role in the year-round handling of containers and bulk traffic. Francois Jolin

Le 28 mai 2013 sur le secteur 62 du Port de Montréal, la RP20BD 1002 et son unité parasite 2009 croisent le passage à niveau menant au terminal Racine. Ce train roule vers l'ouest afin d'amener des porte-conteneurs au triage Hochelaga du CP. Tout a changé sur le Port de Montréal depuis ses timides débuts en 1871, mais les chemins de fer du Port continuent à jouer un important rôle dans son fonctionnement. François Jolin

continued from page 111



The crew of 107 take a break from their switching duties; one of the port's grain elevators is in the background. CRHA Archives, Fonds Paterson

L'équipe de la numéro 107 prend une pause durant les manœuvres; au fond, un des élévateurs du port de Montréal. Archives ACHF, Fonds Paterson

HCM electrics 101 and 103 share the shop tracks with steam No. 3 (built new 1908) and No. 4 (built new 1910). CRHA Archives, Fonds Paterson

Les locomotives électriques CHM-HCM numéros 101 et 103 à l'atelier partagent leurs voies avec la vapeur numéro 3 (nouvelle construction en 1908) et la numéro 4 (nouvelle construction en 1910). Archives ACHF, Fonds Paterson



Technically, the performance of the electric locomotives was fine, but the financial operating costs were high. At the close of navigation in 1940, the electric operations were brought to a halt. In the ensuing months the NHB dismantled the electrification infrastructure. Suited to CNR's Montreal terminal operations, all nine electric locomotives were transferred in late 1941 and became their Z-4-a class locomotives numbered CNR 9180-9188. These were exchanged for seven CNR 0-6-0 steam locomotive switchers that the NHB received that same year. The NHB kept the same locomotive numbers that were used by CNR (7512 to 7518). With the cessation of electric operations, the wire car also became redundant. It was transferred to Canadian National and became CN 15707.

Techniquement parlant, les performances des locomotives électriques sont excellentes, mais les coûts d'exploitation sont élevés. À la fermeture de la navigation à l'hiver 1940, les opérations électriques cessent. Dans les mois suivants, le CPN-NHB démonte l'infrastructure électrique. Convenant pour les opérations au terminal montréalais du CNR, les neuf locomotives électriques y sont transférées fin 1941 et deviennent les locomotives de classe Z-4-a numérotées au CNR 9180 à 9188. Elles sont échangées pour sept locomotives de manœuvre à vapeur 0-6-0. Le CPN-NHB conserve leur numérotation du CNR (7512 à 7518). Devenu inutile, le véhicule d'entretien du caténaire est transféré au CNR et prend le numéro 15707.



The last order placed by the GTR with CLC for steam locomotives was for 10 0-6-0 switchers. These were delivered to CNR in 1923 - 24. They were assigned road numbers 7509 - 7518. Locomotives 7512 - 7518 were traded by the CNR for the HCM fleet of English Electrics and the wire car. CLC, Don McQueen collection

La dernière commande passée à la CLC par le GTR comporte 10 locomotives de manœuvre à vapeur 0-6-0 qui seront livrées au CNR entre 1923 et 1924. Elles sont numérotées de 7509 à 7518. Les numéros 7512 à 7518 seront échangées au port contre leur flotte de locomotives électriques English Electric et le train d'entretien du caténaire. CLC, Collection Don McQueen

NHB 7514 was photographed at CNR's Turcot Yards in February 1944. The locomotive had probably been sent over for servicing by CNR. It was retired in 1951 and sold in 1953. George Harris

La numéro 7514 du CPN-NHB, photographiée au triage Turcot du CNR en février 1944. La locomotive y avait probablement été envoyée pour l'entretien par le CNR; elle a été réformée en 1951 et vendue en 1953. George Harris



Steamer 7515 switching on the National Harbours Board railway on September 22, 1945. Ernest L. Modler, Ronald Ritchie collection

La vapeur numéro 7515 en manœuvre dans le port le 22 septembre 1945. Ernest L. Modler, Collection Ronald Ritchie

Montreal Locomotive Works

In 1883 the Locomotive and Machine Company of Montreal Limited was established in the east end of Montreal at the intersection of Dickson and Notre Dame Streets. This facility was located on the north side of Notre Dame St. and adjacent to the port of Montreal which was on the south side of the street.

La MLW

En 1883, la Locomotive and Machine Company of Montreal Limited s'établit dans l'est de Montréal près des rues Dickson et Notre-Dame. Ses bâtiments sont situés au nord de Notre-Dame et adjacents au port qui est situé sur le côté sud de la rue. En 1904, la American Locomotive Company (ALCO)

In 1904 the American Locomotive Company (ALCO) purchased the company and renamed it to Montreal Locomotive Works (MLW).

Montreal Locomotive Works thrived throughout the boom years of locomotive construction. The facility employed thousands of workers for many years. During World War II the plant produced all types of war material and had a large female work force.

The plant was connected to the port of Montreal by a direct dual-gauge railway connection which permitted their products to be easily manoeuvred for export.

Locomotives built for (or to be shipped by) Canadian Pacific Railway had to be transferred from MLW, along the harbour railway to Section 34 where they gained access to the CPR's Adirondack Subdivision.

achète la compagnie et la renomme Montreal Locomotive Works (MLW).

La MLW va prospérer durant le boom de la construction des locomotives. Elle emploiera des milliers de travailleurs durant plusieurs années. Durant la Seconde Guerre mondiale, l'usine produira plusieurs équipements militaires et aura alors une importante main-d'œuvre féminine.

L'usine est raccordée au port de Montréal par une voie directe à double écartement qui lui permet alors d'exporter facilement sa production.

Les locomotives construites pour (ou expédiées par) le CPR doivent être transférées depuis la MLW le long des voies du port jusqu'à la section 34, d'où elles rejoignent la division Adirondack du CPR.



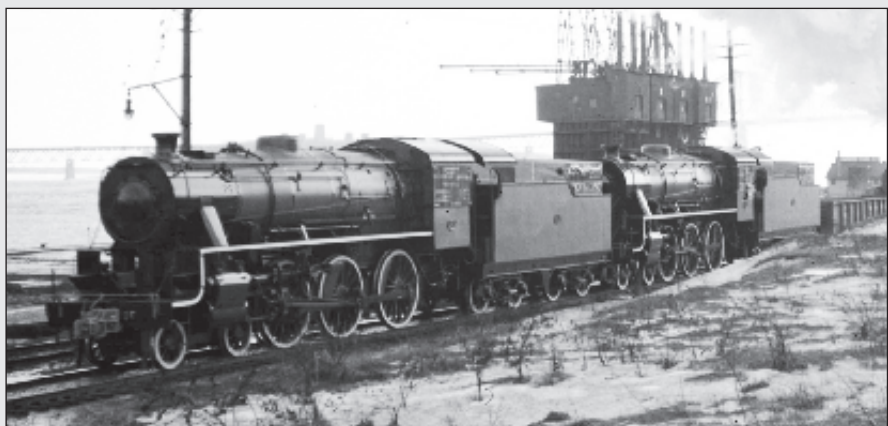
On February 19, 1949 MLW's switcher delivered brand new CPR Selkirk 5930 to the harbour railway to be pulled west by the NHB to Section 34 and the CPR connection. CPR then brought the locomotive up to Outremont yard for inspection and its initial test runs. CRHA Archives, Fonds Toohey 49-45



Dual gauge tracks leading to the port of Montreal. Ernest L. Modler, Ronald S. Ritchie collection

La voie à double écartement vers le port de Montréal. Ernest L. Modler, Collection Ronald Ritchie

Le 19 février 1949, la locomotive de manoeuvre de la MLW livre la Selkirk numéro 5930 flambant neuve du CPR au port où elle sera tirée vers l'ouest par le CPN-NHB jusqu'à la section 34, à la jonction avec le CPR. Le CPR l'emmènera alors jusqu'au triage d'Outremont pour l'inspection et les premiers tests. Archives de l'ACHF, Fonds Toohey 49-45



On June 4, 1949 MLW delivered two 4-6-0 locomotives for the India Government Railways. In this photo an NHB switcher is moving them along the harbour trackage to the loading point. CRHA Archives, Fonds Toohey 49-337

Le 4 juin 1949, la MLW livre deux 4-6-0 pour les Chemins de fer gouvernementaux indiens; sur la photo, une locomotive du CPN-NHB les manoeuvre sur les voies du port pour leur embarquement. Archives de l'ACHF, Fonds Toohey 49-337



In the late 1940s India State Railways ordered 300 broad gauge, semi-streamlined 4-6-2 locomotives from North American locomotive builders, 80 were built by the CLC and 55 by MLW. Temporary numbers were assigned by the builders indicated by the prefix C or M. These two photos show a line-up of MLW built units and the loading of M-112 at the Port of Montreal on April 27, 1950. CRHA Archives, Fonds Toohey and Ernest L. Modler, Ronald S. Ritchie collection

À la fin des années 1940, les Chemins de fer gouvernementaux indiens ont commandé 300 locomotives semi-aérodynamiques aux constructeurs nord-américains. 80 seront construites par la CLC et 55 par la MLW. Les constructeurs ont attribué des numéros temporaires avec les préfixes C et M. Sur ces deux photos, on voit l'alignement de celles construites par la MLW et le chargement de la M-112 au port de Montréal, en 1949. Archives de l'ACHF, Fonds Toohey and Ernest L. Modler, Collection Ronald S. Ritchie



Those CPR locomotives that were delivered under steam operated over NHB trackage under the supervision of a NHB pilot to Section 34 (MLW had a direct connection with the CNR). Locomotives delivered dead (including export locomotives) were delivered to the NHB by the MLW switcher and transferred beyond by the harbour railway. In this photo taken on February 21, 1948 (when the port was closed for the winter) it appears that the CPR Hochelaga switcher 6907 has picked up two brand new Egyptian State Railways (353 and 354) locomotives from the NHB for export. The train, including a 'rider coach' will be brought to CPR Outremont yards where the main rods will be removed and the units delivered to Saint John, New Brunswick for winter export. CRHA Archives, Fonds Toohey 48-50

Les locomotives de la MLW, qui doivent être livrées au CPR chaudes (sous vapeur), traversent le port sous la supervision d'un pilote du CPN-NHB jusqu'à la section 34. (La MLW a un raccordement direct avec le CNR). Les locomotives livrées froides (incluant celles pour l'exportation) sont acheminées par la locomotive de manœuvre de la MLW et transférées par le réseau du port. Sur cette photo prise le 21 février 1948 (le port étant fermé pour l'hiver), on voit la locomotive de manœuvre numéro 6907, du triage d'Hochelaga du CPR, sortir du port deux machines neuves destinées aux Chemins de fer gouvernementaux égyptiens (353 et 354). Ce train, incluant un wagon d'accompagnement, sera emmené au triage du CPR à Outremont, où l'on démontera les bielles principales, et les machines seront envoyées à St-John, Nouveau-Brunswick, pour une expédition en hiver (NdT : le port y étant libre de glace). Archives de l'ACHF, Fonds Toohey 48-50

Shortly thereafter, India Government railways ordered another 120 almost similar locomotives from CLC, they were delivered in 1955 - 56. This was the largest single order ever received by CLC and they were the last steam locomotives manufactured in Canada.

Peu de temps après, les Chemins de fer gouvernementaux indiens commandent 120 locomotives presque identiques à la CLC, lesquelles seront livrées en 1955 et 1956. Ce fut la plus grosse commande unique reçue par la CLC et ce furent les dernières locomotives à vapeur construites au Canada.

ALCO ceased producing locomotives in 1968, Montreal Locomotive Works operated independently for a few years and after a change in ownership ceased manufacturing locomotives altogether in 1985.

ALCO cessant sa production de locomotives en 1968, la MLW continua indépendamment encore quelques années et, après un changement de propriétaire, cessa complètement la fabrication de locomotives en 1985.

Railway locomotive technology was improving and the nascent diesel-electric locomotive began appearing in greater numbers following the war years. The first diesel-electric locomotive was delivered to NHB on April 22, 1946 from General Electric of Erie, Pennsylvania. It was a 44-Ton model and given the number D1. In addition to switching chores, it was used on major construction works and maintenance tasks, transporting materials to job sites. From time to time it was used to move cranes and other pieces of support equipment. The D1 was sold to Marine Industries in April 1965

La technologie des locomotives s'améliorant, les nouvelles apparaissent en grand nombre dans les années d'après-guerre. La première diesel-électrique livrée au CPN-NHB arrive le 22 avril 1946 de la General Electric de Erie, en Pennsylvanie. C'est un modèle de 40 tonnes (44 tons) qui prend le numéro D1. En plus de sa tâche habituelle de manœuvre, elle est utilisée pour apporter les matériaux sur les sites de travaux de construction et pour des tâches de maintenance. Parfois, elle sert aussi pour manœuvrer les grues et d'autres équipements. La D1 sera vendue à Marine Industries en 1965.



By the time this photo of D1 was taken on June 7, 1948, the corporate name had been changed to National Harbours Board (NHB). CRHA Archives, Fonds Toohey

Par le temps que cette photo fut prise, le 7 juin 1948, le sigle avait déjà été changé pour celui des ports nationaux (CPN NHB). Archives de l'ACHF, Fonds Toohey

The operational cost savings that diesel-electric locomotives promised prompted the NHB to acquire eight new locomotives in 1951, built locally by Montreal Locomotive Works. These were model S-3, 660 horsepower units, numbered D2 through D9. The last ten steam locomotives on the roster (301-303 and 7512-7518) were retired the same year and sold for scrap in 1953 to Steel Factors Limited in Montreal.

Locomotives D2 to D7 and D9 were renumbered 1002 through 1007 and 1009 by 1976. By the end of 1987 all the S-3 locomotives were no longer on the roster. The 1002 (their first S-3) was donated to the Canadian Railroad Historical Association in 1987. The D8 was sold to MLW in 1971 and later became Stelco D8.

The next acquisition was a pair of model SW1001, 1,000 horsepower units numbered 7601 and 7602. They delivered by General Motors Diesel in London, Ontario in July 1976. They were removed from the roster in 2010 and 2011 respectively. Six model MP15AC locomotives were acquired from General Motors during 1984. Numbers 8401 and 8402 were off the roster by 1986 and the remainder were sold in 2013 to GATX.

La promesse des économies à réaliser sur les coûts d'exploitation des locomotives diesel-électriques encourage le CPN-NHB à acquérir huit autres locomotives en 1951, construites par la MLW. Ce sont des S-3 de 485 kW (660 HP), numérotées D2 à D9. Les dix dernières vapeurs sur la liste de service (301 à 303 et 7512 à 7518) seront retirées la même année et vendues pour la casse en 1953 à la Steel Factors Ltd. de Montréal.

Ces locomotives D2 à D7 et D9 seront renumérotées 1002 à 1007 et 1009 en 1976. À la fin de 1987, toutes les locomotives S-3 étaient disparues de la liste de service. La 1002 (la première S-3) sera donnée à l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF-CRHA) en 1987, la D8 sera vendue à la MLW en 1971 et, plus tard, deviendra la Stelco D8.

Les acquisitions suivantes seront une paire de SW1001, machine de 735 kW (1 000 HP) (7601 et 7602) livrées par General Motors de London, en Ontario, en juillet 1976. Elles seront réformées en 2010 et 2011 respectivement. Six locomotives, modèle MP15AC (8401 à 8406) seront acquises de la General Motors en 1984. Les 8401 et 8402 seront réformées en 1986 et les autres, vendues au GTAX en 2013.

The Port acquired three 'slugs' to assist its powered locomotives in 2000. These units are built on former locomotive frames weighted down to provide traction. The slugs do not have prime movers, but have their traction motors powered from mated locomotives. The three are numbered 2007 to 2009. They were rebuilt from retired locomotives by CLN Industries in Charny, Quebec.

The desire to have more fuel efficient locomotives prompted the acquisition of four rebuilt locomotives from Rail Power Technologies. These Gen-Set locomotives, which produce up to 2,000 horsepower, can reduce fuel consumption by up to 30%. They are numbered 1001 to 1004 (second use of numbers 1002-1004). No. 1001 was the first to be delivered; it was received in October 2010 and cost of \$1.6 million.

Presently, the Port has seven motive power units in operation: 1001 to 1004 and 2007 to 2009 (see Table 3).

In addition to locomotives, the railway had a number of pieces of work equipment. These included steam cranes, service cars and plows.

Comme complément à sa flotte, le Port acquiert, en 2000, trois « limaces ». Ces machines sont construites à partir de locomotives réformées dont le châssis est alourdi pour améliorer la traction. Ce ne sont pas des locomotives complètes et elles doivent être utilisées accouplées en UM avec d'autres machines. Elles portent les numéros 2007 à 2009 et sont construites par la CLN Industries à Charny, au Québec, à partir de locomotives réformées.

Le désir d'avoir des locomotives plus économes en carburant incite le Port à acquérir quatre locomotives remises à neuf de Rail Power Technologies. Ces locomotives GenSet peuvent produire 1 471 kW (2 000HP) et réduire leur consommation de 30 %. Elles portent les numéros 1001 à 1004 (seconde utilisation des numéros 1002 à 1004). La numéro 1001 est la première arrivée en octobre 2010, au coût de 1,6 millions de dollars.

Actuellement, le Port dispose de sept engins moteurs en opération : 1001 à 1004 (GenSet) et 2007 à 2009 (limaces). Voir le tableau 3.

En plus des locomotives, le Port dispose de plusieurs autres équipements dont des grues à vapeur, des véhicules de service et d'entretien et des chasse-neige.



NHB 9, a steam crane and tender car, photographed on September 22, 1945. Ernest L. Modler, Ronald Ritchie collection

La grue à vapeur numéro 9 et son tender du CPN photographiés le 22 septembre 1945. Ernest L. Modler, Collection Ronald Ritchie

NHB caboose photographed on July 8, 1959. Author's collection

Un fourgon de queue du CPN photographié le 8 juillet 1950. Collection de l'auteur



All locomotives and work equipment were lettered in English on one side and French on the other. In some cases just abbreviations were used. For example:

HCM Harbour Commissioners of Montreal
 CPM Commissionnaires du Havre de Montreal
 NHB National Harbours Board
 CPN Conseil des Ports Nationaux

Today 'Port de Montreal' and 'Port of Montreal' are lettered on each side along with the Port's symbol.

References:

Between Two Giants, Lorne Perry, 2012, (unpublished)
 Canadian National Railways Synoptical History, 1962
 Canadian National Steam Power, Clegg & Corley, 1969
 Canadian Trackage Guides; Bytown Railway Society.
 CRHA News Report Number 129, January 1962.
 HCM/NHB Correspondence
 Port of Montreal Website
 Wikipedia the on-line encyclopedia
 Statutory History of Steam and Electric Railways, 1936
 Constructed in Kingston, McQueen and Thomson, 2000

Toutes les locomotives et autres équipements sont identifiés d'un côté en français, de l'autre en anglais. Dans certains cas, seules les abréviations étaient utilisées. Par exemple :

HCM Harbour Commissioners of Montreal
 CPM Commissionnaires du Havre de Montréal
 NHB National Harbours Board
 CPN Conseil des Ports Nationaux

Aujourd'hui, on retrouve en toute lettre, de chaque côté de l'équipement « Port de Montréal » et « Port of Montreal » avec le symbole du port.

Références:

Between Two Giants, Lorne Perry, 2012, (non publié)
 Canadian National Railways Synoptical History, 1962
 Canadian National Steam Power, Clegg & Corley, 1969
 Canadian Trackage Guides; Bytown Railway Society
 CRHA News Report Number 129, January 1962.
 Correspondance HCM/NHB
 Site Web du Port de Montréal
 Statutory History of Steam and Electric Railways, 1936
 Constructed in Kingston, McQueen and Thomson, 2000

Locomotives of the Port of Montreal / Locomotives du Port de Montréal

Table / Tableau 1 – Electrics / Électriques:

Number / numéro	Builder / Manuf.	Serial No. / N° de série	Date	Acquired / Acquis	Disposition / Retirée	Date	Notes
9101	GE	4609	1914	1922	CN 9101	1925?	Leased from CN
9103	GE	4611	1914	1922	CN 9103	1925?	Leased from CN
101	EE	582	1924	New/nouv.	CN 9180	1941	Traded/Échangée
102	EE	583	1924	New/nouv.	CN 9181	1941	Traded/Échangée
103	EE	584	1924	New/nouv.	CN 9182	1941	Traded/Échangée
104	EE	585	1924	New/nouv.	CN 9183	1941	Traded/Échangée
105	EE	696	1925	New/nouv.	CN 9184	1941	Traded/Échangée
106	EE	697	1926	New/nouv.	CN 9185	1941	Traded/Échangée
107	EE	698	1926	New/nouv.	CN 9186	1941	Traded/Échangée
108	EE	699	1926	New/nouv.	CN 9187	1941	Traded/Échangée
109	EE	700	1926	New/nouv.	CN 9188	1941	Traded/Échangée

Table / Tableau 2 – Steam Locomotives / Vapeur:

Number / numéro	Builder / Manuf.	Date	Wheel Arrangement / Disposition de roues	Sourced	Acquired / Acquis	Disposition & Date / Retirée et Date	Notes
1/1	CLC	1892	0-4-0ST	New/nouv.		Retired 5-1908	
2/1	CLC	1892	0-4-0ST	New/nouv.		Sold 5-1908	
1/2	CLC	5-1908	2-6-2ST Rebuilt to 2-6-0	New/nouv.		Scrapped 11-1942	
2/2	CLC	5-1908	2-6-2ST	New/nouv.		Scrapped 8-1936	
3	CLC	5-1908	2-6-2ST	New/nouv.		Scrapped 8-1936	
4		6-1910	0-6-0	New/nouv.		Retired 1932	

Table / Tableau 2 – Steam Locomotives / Vapeur: (continued/suite)

Number / numéro	Builder / Manuf.	Date	Wheel Arrangement / Disposition de roues	Sourced	Acquired / Acquise	Disposition & Date / Retirée et Date	Notes
5		6-1910	0-6-0	New		Retired 1931	
6		1884	0-6-0	P&LE	1911	Retired 1938	
7			0-6-0		1912	Scrapped 1933	
8		1884	0-6-0	P&LE	1911	Retired 1938	
9			0-6-0		1912	Retired 1931	
10	?		?		?	Retired 1933	Works Loco. Type ?
11	BLW	8-1873	0-4-0T	CN 37	1925	Scrapped 5-1935	
201	CPR	2-1912	0-6-0	CP 6238	6-1933	Retired 12-1944	
202	MLW	1912	0-6-0	CN 7166	7-1933	Retired 11-1938	
301	MLW	12-1935	0-6-0	New		Retired 8-1951	Sold/vendue 1953
302	MLW	12-1935	0-6-0	New		Retired 6-1951	Sold/vendue 1953
303	MLW	12-1935	0-6-0	New		Retired 8-1951	Sold/vendue 1953
7512	CLC	12-1923	0-6-0	CN 7512	29-4-1941	Retired 6-1951	Sold/vendue 1953
7513	CLC	12-1923	0-6-0	CN 7513	3-5-1941	Retired 8-1951	Sold/vendue 1953
7514	CLC	12-1923	0-6-0	CN 7514	18-4-1941	Retired 8-1951	Sold/vendue 1953
7515	CLC	12-1923	0-6-0	CN 7515	28-4-1941	Retired 8-1951	Sold/vendue 1953
7516	CLC	12-1923	0-6-0	CN 7516	22-4-1941	Retired 6-1951	Sold/vendue 1953
7517	CLC	1-1924	0-6-0	CN 7517	22-4-1941	Retired 8-1951	Sold/vendue 1953
7518	CLC	1-1924	0-6-0	CN 7518	18-12-1941	Retired 8-1951	Sold/vendue 1953

Table / Tableau 3 – Diesel-Electrics / Diesel-électriques:

Number / numéro	Builder / Manuf.	Date	Model / Modèle	Previous / précédent	Disposition / Retirée	Notes
44	EE	1928	Wire Car	New/nouv.	CN 15707 in 1941	Gas-electric; Received in May 1929
D1	GE	4-1946	44 Ton	New/nouv.	Sold – MIL 4-1965	
D2	MLW	1951	S-3	New/nouv.	Reno 1002/1, 1976	
D3	MLW	1951	S-3	New/nouv.	Reno 1003/1, 1976	
D4	MLW	1951	S-3	New/nouv.	Reno 1004/1, 1976	
D5	MLW	10-1951	S-3	New/nouv.	Reno 1005, 1976	
D6	MLW	10-1951	S-3	New/nouv.	Reno 1006, 1976	
D7	MLW	10-1951	S-3	New/nouv.	Reno 1007, 1976	
D8	MLW	10-1951	S-3	New/nouv.	Sold – MLW, 1971	Became Stelco D8
D9	MLW	10-1951	S-3	New/nouv.	Reno 1009, 1976	
1002/1	MLW	1951	S-3	D2	To CRHA in 1987	
1003/1	MLW	1951	S-3	D3	Retired 1985	
1004/1	MLW	1951	S-3	D4	Retired 1985	
1005	MLW	10-1951	S-3	D5	Retired 2-1982	
1006	MLW	10-1951	S-3	D6	Retired 1985	
1007	MLW	10-1951	S-3	D7	Retired 1985	
1009	MLW	10-1951	S-3	D9	Retired 1985	

Table / Tableau 3 – Diesel-Electrics / Diesel-électriques: (continued / suite)

Number / numéro	Builder / Manuf.	Date	Model / Modèle	Previous / précédent	Disposition / Retirée	Notes
1001	RPT	10-2010	RP20BD	RLCR 206	*	Built on GP9 frame
1002/2	RPT	6-2012	RP20BD	BNSF 1358	*	Built on GP7 frame
1003/2	RPT	6-2012	RP20BD	ST/BM 23	*	Built on GP9 frame
1004/2	RPT	7-2012	RP20BD	ST/BM 34	*	Built on GP9 frame
2007	CLN	2000	GP9-Slug	GTW 4434	*	No engine
2008	CLN	2000	GP9-Slug	GTW 4137	*	No engine
2009	CLN	2001	GP9-Slug	GTW 4530	*	No engine
7601	GMD	7-1976	SW1001	New/nouv.	Sold/vendue 2010	
7602	GMD	7-1976	SW1001	New/nouv.	Sold/vendue 2011	
8401	GMD	1984	MP15AC		Retired 1985	
8402	GMD	1984	MP15AC		Retired 1985	
8403	GMD	9-1984	MP15AC	New/nouv.	Sold/vendue – GATX 2013	
8404	GMD	9-1984	MP15AC	New/nouv.	Sold/vendue – GATX 2013	
8405	GMD	9-1984	MP15AC	New/nouv.	Sold/vendue – GATX 2013	
8406	GMD	9-1984	MP15AC	New/nouv.	Sold/vendue – GATX 2013	

Asterisks indicate existent at time of writing.

Un astérisque signifie : encore en activité au moment d'écrire ces lignes

Builders:

BLW Baldwin Locomotive Works
 CLC Canadian Locomotive Company
 CLN CLN Industries, Charny, QC
 CPR Canadian Pacific Railway
 EE English Electric
 EMD Electro-Motive Division, General Motors
 GE General Electric
 GMD General Motors Diesel
 MLW Montreal Locomotive Works
 RPT RailPower Technologies

Manufacturiers:

BLW Baldwin Locomotive Works
 CLC Canadian Locomotive Company
 CLN CLN Industries, Charny, QC
 CPR Canadian Pacific Railway
 EE English Electric
 EMD Electro-Motive Division, General Motors
 GE General Electric
 GMD General Motors Diesel
 MLW Montreal Locomotive Works
 RPT Rail Power Technologies



N.H.B. 2-6-0 second 1 simmers while on duty circa 1935, this locomotive was scrapped in 1942. Michael Leduc collection

La deuxième 2-6-0 numéro 1 du CPN est au repos et attend du travail circa 1935; cette locomotive fut envoyée à la ferraille en 1942. Collection Michael Leduc

Stratford Festival Tour Train

By Lorne Perry

Version française : Gilles Lazure

What a civilised way to journey from Toronto to a Shakespearean experience in a tent theatre! Buy a CNR package tour, including round trip by special train, dinner in Stratford, local transport and tickets to one of Shakespeare's immortal plays, and just enjoy a relaxing, convivial, stimulating evening.

The Stratford Festival, appropriately enough beside the Avon River, was the brain child of an active group of Shakespeare-loving, civic-minded Stratford citizens back in the early 1950s. The sparkplug was Tom Patterson, local businessman, who had a dream to set up a summer theatre somewhat like those in Shakespeare's day with an apron stage, and invite the Ontario public to enjoy a very England-like experience.

CNR Shops Closing

A spur to his thinking was the impending loss of the largest industry in town, the CNR Stratford Shops. This extensive facility was dedicated to the overhaul of steam locomotives, and CNR had announced it would not be converted to diesel maintenance. The loss of employment and related revenue would no doubt be keenly felt by the town. They needed to think outside the box for replacement income sources. Patterson's idea was presented to Council in 1952 and was "generously" granted \$125,000 for further study. — The team Patterson gathered around him made it happen; with a lot of help — both volunteer and financial — from their contacts locally and beyond

There were many struggles to get it all up and running, not the least of which was the intensely

Le train d'excursion du Festival de Stratford

Par Lorne Perry

Version française : Gilles Lazure

Quelle manière civilisée de se rendre de Toronto à un festival de théâtre shakespearien sous la tente! Acheter un forfait du CNR, incluant un aller-retour par train spécial, souper à Stratford, transport en ville et billets pour l'une des pièces immortelles de Shakespeare, et simplement goûter le plaisir d'une soirée de détente stimulante en bonne compagnie.

Au début des années 1950, le Festival de Stratford, localisé fort à propos le long de la rivière Avon, fut l'idée originale d'un groupe activiste de citoyens de Stratford animés d'esprit civique et admirateurs de Shakespeare. Le promoteur fut Tom Patterson, un homme d'affaires local, qui rêvait de mettre sur pied un théâtre d'été similaire à ceux avec avant-scène du temps de Shakespeare et d'inviter le public ontarien à venir vivre une expérience typique de l'Angleterre.

Fermeture des ateliers du CNR

La fermeture prochaine des ateliers du CNR, le plus gros employeur de la ville, stimula son action. Ces vastes installations étaient consacrées à la remise à neuf des locomotives à vapeur et le CNR avait annoncé qu'elles ne seraient pas modifiées pour faire l'entretien des locomotives diesel. La perte d'emplois, et des revenus qui s'en suivrait, serait sans doute très ressentie par la ville. Des manières inédites devaient être explorées pour remplacer ces sources de revenus. Le projet de Patterson fut présenté au conseil de ville en 1952 et on lui attribua une "généreuse" subvention de 125 \$ pour l'étudier plus à fond. L'équipe que Patterson réunit autour de lui, réalisa



Posing in front of the special Stratford Festival Tour Train are a group of dignitaries on the extreme left is M.E. Doke, CNR Toronto's Regional Passenger Traffic Manager, on the extreme right is Tom Patterson, the sparkplug of the Stratford Festival. Canada Science and Technology Museum 49493

Faisant partie d'un groupe de dignitaires posant devant le train d'excursion du Festival de Stratford, sont, à l'extrême gauche, M.E. Doke, le Gérant des ventes aux passagers de la région de Toronto du CNR, et, à l'extrême droite, Tom Patterson, le principal promoteur du Festival de Stratford. Musée des sciences et de la technologie du Canada 49493

community-spirited effort to set up church-basement eating halls to provide home-style meals for hungry visitors supplementing local restaurants. Then there was the desperate need for publicity and advertising to draw patrons to every performance, afternoon and evening. The committee pulled every string they could think of and patronage gradually grew. One of the historic companies they contacted for help was Canadian National Railways, with their substantial business interests and large body of employees in Stratford. The basis for all this was the CNR main line that ran through town, offering frequent service to and from Ontario points and beyond. Various approaches to CNR were made through local contacts and finally the word filtered through to railway management in Toronto and farther afield, to headquarters in Montreal.

A Keen Supporter

The Chairman and President at the time was Donald Gordon, whose wife was keen on Shakespeare. She journeyed to a play or two in the first year and spoke enthusiastically about it to her husband. Meanwhile, Toronto Passenger Sales people were considering how they might take advantage of this new venture to boost CNR revenues. Knowing of the CEO's interest, they were galvanized into action and proposed a train tour package operation, which gradually morphed into a special Stratford Festival Tour Train.

By Train to the Play

The first year of operation was 1954 and the first train was sold out. But in typical railway fashion, if there had been more takers, CNR would have simply added more coaches. This was still in the day of steam operation and the locomotives assigned were in the J-7 Pacific series. Extra time was spent at Spadina engine terminal to shine the locomotive, and the coaches selected were top of the line.

The inaugural run featured a number of dignitaries including Donald Gordon and his wife, Norma, and M.E. Doke, Regional Manager of Passenger Sales. They, and their accompanying trainload, were



Donald Gordon, his wife Norma (with the white shawl) and party; on the extreme right is Wilfrid Gagnon, CNR Board member and Chairman of Dow Breweries. Canada Science and Technology Museum 53092

Donald Gordon, son épouse Norma (portant un châle blanc) et leur groupe; Wilfrid Gagnon, membre du Conseil d'administration du CNR et Directeur de celui des Brasseries Molson se trouve à l'extrême droite. Musée des sciences et de la technologie du Canada 53092

le projet, avec beaucoup d'aide, tant bénévole que financière, de la part de ses contacts sur place et d'ailleurs.

Il y eut de nombreuses difficultés pour l'élaborer et le mettre en marche: parmi celles-ci, l'effort largement communautaire de créer des salles à manger, dans des sous-sols d'église, pour assister les restaurants locaux à fournir des repas style maison aux visiteurs affamés, ne fut pas la moindre. Il y eut aussi un besoin pressant de publicité et d'annonce pour attirer des spectateurs pour chaque représentation, en après-midi et en soirée. Le comité tira toutes les ficelles qu'il put et l'assistance augmenta graduellement. Une des compagnies bien établies qu'il contacta fut celle du Canadien National, qui avait des intérêts commerciaux importants et un nombre considérable d'employés à Stratford. La raison majeure pour ce faire était la voie principale du CNR qui traversait la ville et offrait un service fréquent vers, et de,

beaucoup de localités en Ontario et au delà. Diverses approches au CNR furent faites par des contacts locaux et l'idée fit son chemin jusqu'aux cadres de la compagnie, à Toronto, et, éventuellement, jusqu'à ceux de ses quartiers généraux, à Montréal.

Une supportrice enthousiaste

À l'époque, le chef du conseil d'administration et président était Donald Gordon, dont l'épouse était une grande admiratrice de Shakespeare. La première année, elle se déplaça pour une pièce ou deux et en parla avec enthousiasme à son mari. Entre-temps, le personnel des ventes du service aux passagers à Toronto se demandait de quelle manière il pourrait profiter de cette nouvelle entreprise pour accroître les revenus du CNR. Conscient de l'intérêt du chef de la compagnie pour le Festival, il agit rapidement et proposa la mise en place d'un forfait, qui se transforma graduellement en ce qui fut désigné le train d'excursion du Festival de Stratford.

Par train vers le Festival

1954 fut la première année d'exploitation du train, et le premier fut complet. Cependant, à la manière



Donald Gordon welcomes Princess Margaret to the Stratford Festival in 1958. Canada Science and Technology Museum X-44580

Donald Gordon accueille la princesse Margaret au Festival de Stratford de 1958. Musée des sciences et de la technologie du Canada X-44580

welcomed enthusiastically in Stratford, including by the Festival Artistic Director, Tyrone Guthrie and the General Manager, Tom Patterson, both of whom were keen promoters of the Festival.

Behind the scenes

The CNR Tours Department, a sub-set of Passenger Sales and Services at Regional Headquarters in Toronto Union Station, devoted a team of enthusiastic promoters to the task of filling the special trains, under the leadership of Bill Showalter. They prepared posters, published ads, printed special tickets, staffed each train and generally worked to make the train a travel “experience”. The atmosphere aboard was festive. People were ready for a party and it started on the train. There was always a welcoming committee at Stratford Station to assist with local bus transport, directions to assigned dinner locations and general help with travel necessities and services. Souvenirs were a big deal and sales by local volunteers started right at the station.

A bit further behind the scenes, Regional Public Relations in Toronto arranged publicity, organized radio interviews, made sure Ontario weekly newspapers were deluged with articles and drafted brochures. All this activity ensured full trains.

When each evening performance was over, the train stood waiting to whisk theatre-goers back to Toronto. Aside from the low buzz of conversation about the play, the atmosphere was much more subdued going home. Time for a snooze on the 2-hour journey.

ferroviaire, le CNR aurait simplement ajouté des voitures s’il y avait eu plus de passagers. La traction à la vapeur était encore utilisée alors et les locomotives assignées furent des Pacific de la classe J-7. Du temps supplémentaire fut consacré au dépôt de locomotives de Spadina pour astiquer la locomotive, et les voitures furent choisies parmi les meilleures.

Le trajet inaugural fut rehaussé par de nombreux dignitaires dont Donald Gordon et son épouse Norma ainsi que M.E. Doke, le gérant régional des ventes aux passagers. Ils furent, comme leurs co-voyageurs, reçus avec enthousiasme à Stratford par, entre autres, Tyrone Guthrie, le directeur artistique du Festival, et Tom Patterson, le directeur général, tous deux d’acharnés promoteurs du Festival.

À l’arrière-plan

Le département des excursions du CNR, un sous-groupe des ventes et services aux passagers logé aux quartiers régionaux à la gare Union de Toronto, confia la tâche de remplir les trains spéciaux à une équipe de promoteurs enthousiastes, sous la direction de Bill Showalter. Ils conçurent des posters, publièrent des annonces, imprimèrent des billets spéciaux, composèrent le personnel des trains et travaillèrent de façon générale à transformer ces trains en une expérience de randonnée inoubliable. L’ambiance à bord en était une de fête. Les gens étaient prêts à faire la fête et celle-ci commençait sur le train. Il y avait toujours un comité d’accueil à la gare de Stratford pour prêter assistance quant au transport local par autobus, aux directions vers les salles à manger assignées et à tout autre besoin de nécessités et services de voyage. La vente de souvenirs était de grande importance et elle commençait à la gare même par des bénévoles de la place.

Un peu plus à l’arrière-plan, le personnel des relations publiques régionales à Toronto s’occupa de la publicité, organisa des interviews à la radio, élaboras des brochures et s’assura que les journaux ontariens de semaine soient inondés d’articles. Toute cette activité résulta en des trains remplis à capacité.

À la fin de chaque performance en soirée, le train était prêt à ramener sans délai les amateurs de théâtre à Toronto. Mises à part les conversations à voix basse sur la pièce, l’ambiance au retour était beaucoup plus réservée. C’était le temps de sommeiller durant le trajet de deux heures.

Le transport routier prit de l’importance durant les années 1960 et la volonté du CNR de fournir, à perte,

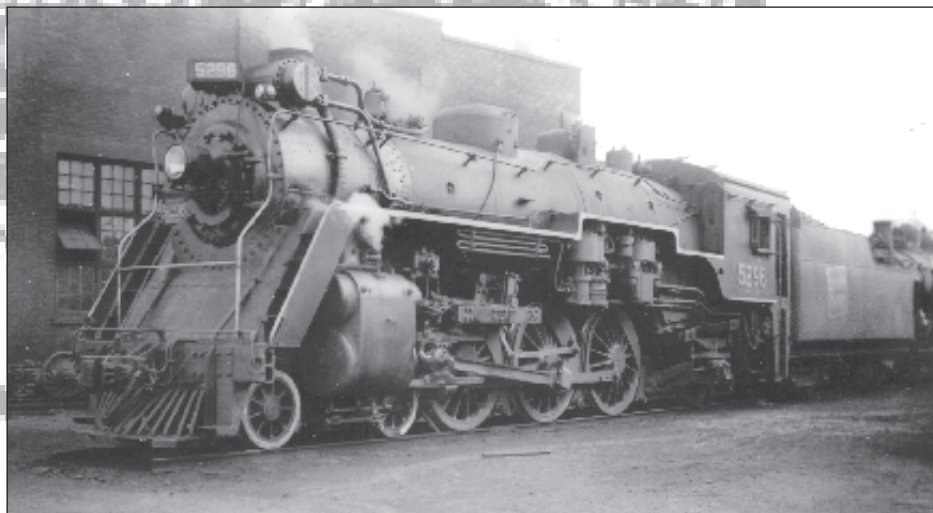


From Left to right Tom Patterson, Norma Gordon, Duke Ellington, Donald Gordon. Canada Science and Technology Museum X-44581

De gauche à droite, Tom Patterson, Norma Gordon, Duke Ellington et Donald Gordon. Musée des sciences et de la technologie du Canada X-44581

The Stratford Festival Tour Train was usually pulled by a J-7-c class 5200 4-6-2 steam engine; here we see 5296 at the Spadina roundhouse in Toronto in 1951. The 5296 was built by Montreal Locomotive Works in 1920 and scrapped in 1961. Lorne Perry

Le train d'excursion du Festival de Stratford était habituellement tiré par une locomotive à vapeur 4-6-2 de la classe J-7-c série 5200; on aperçoit ici la 5296 à la rotonde de Spadina, à Toronto, en 1951. La 5296 fut construite par la Montreal Locomotive Works en 1920 et envoyée à la ferraille en 1961. Lorne Perry



Into the 1960's, highway transport was taking over and CNR was losing interest in providing passenger service at a loss. The last-ditch stand with Red, White and Blue fares (set to reflect higher prices on peak days) produced interesting revenue increases but overall increasing deficits. Competing bus tour packages to Stratford eroded tour train traffic and led to its demise. But the Festival itself has become a real institution with an honoured place in Ontario summer activities, as it has greatly expanded the choice of plays in several new and rebuilt theatres.

des services aux passagers diminua. La dernière tentative en ce sens fut celle des tarifs Rouge, Blanc et Bleu (établis de façon à réserver les pleins tarifs aux jours de trafic de pointe): ils produisirent des augmentations de revenus notables, mais, tout compte fait, les déficits continuèrent d'augmenter. Des forfaits compétitifs par autobus vers Stratford diminuèrent l'affluence aux trains spéciaux et provoquèrent leur disparition. Cependant, le Festival lui-même est devenu une institution bien établie avec une place honorée parmi les activités d'été en Ontario pour avoir fort agrandi le choix des pièces jouées dans plusieurs théâtres neufs ou rénovés.

A. Herbert (Herb) MacDonald 1942 - 2014

By William (Bill) Linley

Translation: Denis Vallières

Alexander Herbert “Herb” MacDonald born in Sunny Brae, Pictou County, Nova Scotia on Sunday, February 1, 1942 was the only son of Daniel Herbert and Jane Goldie MacDonald. He spent many happy years in Sunny Brae where his father “Bert” was the CNR's station agent. Herb graduated from New Glasgow High School and Mount Allison University with a BA in 1961 and a Bachelor of Education in 1962.

His teaching career encompassed schools in Nova Scotia and New Brunswick. He trained high school teachers in Gulu, Uganda for the Canadian Teachers Federation. Two of his texts included Canadian high schools editions of the World of Economics and Readings in the World of Economics published by McGraw-Hill Ryerson in 1973 and 1979. He became an educational representative for Nelson Publishing. Later, Herb was employed as a training officer at the Nova Scotia Hospital in Dartmouth, Nova Scotia and in 1996 published its history: NS Hospital, Mount Hope: Then and Now.



Herb MacDonald 1942 - 2014

Par William (Bill) Linley

Version française: Denis Vallières

En ce dimanche 1er février 1942, naît à Sunny Brae dans le comté de Pictou en Nouvelle-Écosse, Alexander Herbert “Herb” MacDonald. Il est le fils unique de Daniel Herbert et de Jane Goldie MacDonald. Il grandit à Sunny Brae, là où son père, Bert McDonald, est à l'emploi du CNR comme chef de gare. Herb complète ses études secondaires à New Glasgow et obtient un baccalauréat es arts (BA) en 1961 puis un en éducation en 1962. Sa carrière d'enseignant couvre plusieurs écoles de la Nouvelle-Écosse et du Nouveau-Brunswick. Il forme des enseignants à Gulu, en Ouganda, pour la Fédération canadienne des enseignants. Il publie deux ouvrages : World of Economics (Le monde de l'Économie) et Readings in the World of Economics (Essais sur le monde de l'économie), édités par McGraw-Hill Ryerson respectivement en 1973 et 1979. Il devient le représentant du secteur éducation pour la maison d'édition Nelson Publishing. Plus tard, on le nomme responsable de la formation pour l'Hôpital Nova-Scotia de Dartmouth, N.-E. En 1966, il publiera un ouvrage sur l'histoire de cette institution, intitulé NS Hospital, Mount Hope : Then and Now (L'hôpital N.-E., Mont Hope, hier et aujourd'hui).



Herb poses at age four in 1945 at Sunny Brae, Nova Scotia for his father, local CNR agent, Bert MacDonald. CNR 1012 (Alco, Pittsburgh 1905 #38877 as CGR 4501) was the sole occupant of class F-2-a. Renumbered as 1166 in August 1957, it was retired the following March. Similar 4-6-0 1165 (1009) is in the care of the CRHA Division in Hillsborough, New Brunswick.

1945, Herb, âgé de quatre ans, pose pour son père, à l'emploi du CNR comme chef de gare à Sunny Brae, N.-E.. La locomotive no 1012, l'Alco no 38877 construite à Pittsburgh en 1905 et à l'origine la no 4501 des Canadian Government Railways (CGR), est la seule représentante de la classe F-2-a. Renumérotée 1166 en août 1957, elle est retirée du service en mars de l'année suivante. Un modèle similaire, la 4-6-0 numérotée 1009 (ex 1165), est sauvé par la Division Hillsborough de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF), au Nouveau-Brunswick.

In 1999, Herb earned an MBA from Saint Mary's University in Halifax having completed his thesis, "The Albion Railway: a study of an early Nova Scotia experience with the industrial revolution." With his characteristic curiosity, enthusiasm and thoroughness, Herb quickly became nationally and internationally known as a leading researcher in the history and development of early Canadian railways. His numerous papers included award winning articles in Canadian Rail in 2000, 2003 and 2010 on the Albion Railway, the Champlain and St. Lawrence and horse-powered mining railways in Cape Breton. His recent book, *Cape Breton Railways: An Illustrated History* (Cape Breton University Press, 2012) was awarded book-of-the-year by the Canadian Railroad Historical Association in 2014. The accompanying citation says the book "gives a fascinating and comprehensive examination of railways and their critical role in moving resources and people ... fully cited and extremely well illustrated..." The Writers' Federation of Nova Scotia also shortlisted his book for the 2013 Evelyn Richardson Prize for Non-fiction.

Herb and his wife of 50 years, Linda, loved to travel abroad particularly following his retirement from the Nova Scotia Pension Agency in 1999. They travelled by rail in Europe, India, the Near East and Africa. While travelling Herb attended and spoke at many conferences about early railway development. In Caernarfon, Wales, in June 2014, he and fellow Nova Scotian author and researcher, Robert Tennant, presented their paper entitled "The Intercolonial Railway Idea in British North America: 1835-1864." The Early Main Lines Railway History Conference will publish their paper in 2015.

For many years, Herb shared his talents and enthusiasm as a research associate at the Gorsebrook Research Institute for Atlantic Canada Studies at Saint Mary's University. I am honoured to have known Herb for many years and was blessed with many conversations that were so inspiring to struggling researchers and authors. His nurturing ways will be greatly missed by all who sought to share his lifelong passion for probing inquiry and accurate writing.

Herb passed away on Sunday, October 11, 2014 following a brief illness. He is survived by his wife Linda, his sons Sean, Andrew, and Kirk, and seven grandchildren: Julie, Kate, Leslie, Macaulay, Makale, Maxum and Meara.

En 1999, Herb obtient une maîtrise es art de l'université Saint Mary d'Halifax en complétant une thèse dont le titre est : *The Albion Railway : A Study of an Early Nova Scotia Experience with the Industrial Revolution* (Le chemin de fer Albion : une étude sur les premières expériences néo-écossaises lors de la révolution industrielle). Avec son intérêt en la matière, son enthousiasme et sa minutie, Herb devient rapidement populaire, tant au niveau national qu'international, comme chercheur en histoire et en développement des chemins de fer canadiens d'autrefois. Il gagne des prix pour des articles publiés dans Canadian Rail en 2000, 2003 et 2010, ayant comme sujets le chemin de fer Albion, le Champlain & St. Lawrence et le chemin de fer minier hippomobile du Cap Breton. En 2014, l'ACHF lui décerne le prix du livre de l'année pour son ouvrage : *Cape Breton Railways : An illustrated History* (Chemins de fer du Cap Breton, une histoire illustrée), publié par la Cape Breton University Press, en 2012. Le prix est accompagné de la citation suivante : "ce livre contient une fascinante étude sur ce chemin de fer et son rôle dans le transport des ressources et des gens...très bien rédigé et illustré". En 2013, la Writer's Federation of Nova Scotia a inclus ce livre sur sa courte liste de candidature pour le prix Evelyn Richardson, catégorie non-fiction.

Herb et son épouse Linda aiment voyager à l'étranger. Ils en profitent particulièrement au moment où Herb prend sa retraite de la Nova Scotia Pension Agency en 1999. Ils voyagent par chemin de fer au travers l'Europe, l'Inde, le Proche-Orient et l'Afrique. Lors de ses déplacements, Herb a l'occasion d'assister et de participer à plusieurs conférences sur le développement des premiers chemins de fer. En juin 2014, à Caernarfon, au pays de Galles, son collègue auteur et chercheur néo-écossais, Robert Tennant, et lui présentent leur ouvrage : *The Intercontinental Railway Idea in British North America : 1835-1864*. L'Early Main Lines Railway History Conference publiera le document en 2015.

Durant plusieurs années, Herb partage son talent et son enthousiasme en association avec le Gorsebrook Research Institute for Atlantic Canada Studies et l'Université Saint Mary. J'ai eu le privilège de connaître Herb durant plusieurs années et j'ai été heureux de partager avec lui des conversations inspirantes pour les chercheurs et les auteurs en la matière. La rectitude dans ses recherches et son écriture manquera à jamais à ceux qui partagent cette passion.

Herb nous a quittés en ce dimanche 11 octobre 2014 après une courte maladie. Il laisse dans le deuil son épouse Linda, ses fils Sean, Andrew et Kirk ainsi que ses sept petits-enfants : Julie, Kate, Leslie, Macaulay, Makale, Maxum et Meara.



Heritage Business Car

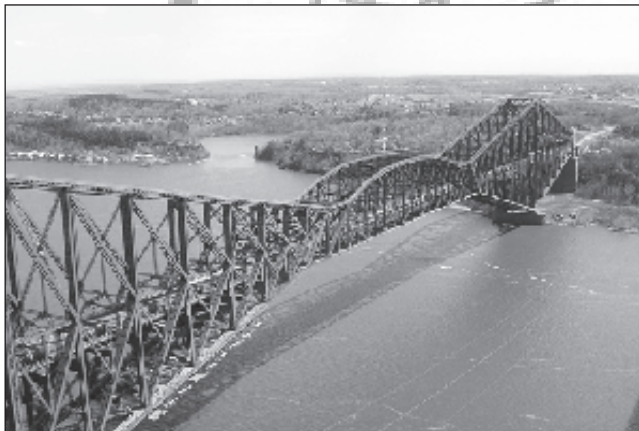
May - June, 2015

By John Godfrey

Edited by David Gawley



CN continues major rehabilitation work on Quebec Bridge



imgsoup.com

CN will perform about \$7 million worth of work this year on the Quebec Bridge as part of a \$95 million, 10-year program to rehabilitate the structure to ensure its long-term viability.

This year's work brings CN's total investment in the bridge since 2013 to \$17 million. The work is part of a major program that CN and the Ministry of Transport of Quebec agreed upon in 2013 following a bridge inspection by the engineering firm Roche. The agreement reflects the bridge's dual purpose, and takes into account that the bridge will mainly be used for road traffic, according to a CN press release.

"CN has been investing heavily in the Quebec Bridge for over a century to extend its life even though it has been used less and less for rail traffic," said CN President and Chief Executive Officer Claude Mongeau. (Progressive Railroading On-line)

The Canadian and Super Continental trains commenced operations 60 years ago

CPR's The Canadian



The first *The Canadian* eastbound, Train 12 (Sudbury to Toronto) arriving at Toronto on April 27, 1955; the photo was taken from (then new) highway 401, just east of Weston Road. Alvin H. Brown

Le Train 12, le premier The Canadian en direction est (de Sudbury à Toronto) arrive à Toronto, le 27 avril 1955; la photo fut prise de l'autoroute 401, alors toute nouvelle, juste à l'est de Weston Road. Alvin H. Brown

On April 24, 2015, *The Canadian* celebrated its 60th year as a Canadian icon and is now entrenched as a part of Canada's history.

The train was and still is one of the great train adventures in the world.

Designed from the outset as a deluxe first class transcontinental passenger train, featuring ultra-modern, lightweight, highly attractive stainless-steel streamlined dome cars, its role has slowly changed over the years into a new luxury land cruise experience.

This train when conceived was truly Canadian in its make-up as it was mostly of Canadian content, but more important each car carried a Canadian theme.

Part of its grandeur was the interior décor and the attention that was paid to every aspect of its design. All the names selected for the cars were with a Canadian connection, from the first explorers to the exportation of Canada's National and Provincial Parks.

In addition, the train recognized Canada's two distinct cultures responsible for the building of the nation, which allowed our country to become a leading role player in multi-culturalism.

The distinctive feature of each train is the rear-end dome observation sleeping car of the Park series.

Once when asked about *The Canadian*: "The Park cars were an integral part of my objective to create a train all Canadians would find attractive... I still believe we had... the best long distance train in the world," said Norris (Buck) R Crump, former CPR President, in February 1986.

Over the years this train has become the lone and cherished survivor of the post World War II streamliner era precisely because Budd's sturdy construction and Art Deco inspired designs have survived the test of time.

Sadly it does not follow its original route and since January 15, 1990, *The Canadian* was moved to a more northerly route in Western Canada and Northern Ontario, but the experience remains. Ride it, live it, enjoy it.....or it will be lost. (Doug Phillips)

CNR's *Super Continental*



Canadian National Railway's *Super Continental* Train 2, led by GM FP9A 6530 is eastbound at Obed, Alberta in July of 1962; photo taken from No. 1 westbound. Peter Cox via Mark A. Perry.

Le Train 2, le Super Continental, du Canadien National, avec, à sa tête, la 6530, une diesel GM FP9A, roule vers l'est, à Obed, Alberta, en juillet 1962; photo prise du Train 1 en direction ouest. Peter Cox par voie de Mark A. Perry

What started out as a CNR train, later became identified as CN and still later as VIA. It began service on April 24, 1955 with appropriate fanfare in Montreal, Toronto and Vancouver. The nearly 3,000-mile journey across Canada took 72 hours, a big improvement on the schedule of the *Continental Limited*.

The diesel power up front was new, but the cars were a mix of new lightweight and older re-built heavyweight equipment. But the demo consist displayed in Central Station looked all-new to the average potential customer. For the first nine years the *Super Continental* lacked both a dome car and a tail-end observation car, features proudly offered on CP's competing *The Canadian*. CN's practice of shuffling cars in and out at several points along the way was a big factor in this difference, but some experts say CNR was hampered by a 'buy Canadian' policy, where feasible, and others claim the low clearance and catenary above the tracks in Central Station were major factors. As a consequence, the 'Super' could be described as 'comfortable' while *The Canadian* was clearly 'glamorous'. In 1964, surplus US dome cars became available and were added to the train west of Edmonton, helping to even the score.

The initial colour scheme was green, yellow-gold and black, changed to red-orange, black and off-white in

1962-63 soon after the CN logo was introduced. In 1978 a separate Crown Corporation named VIA Rail Canada was formed to run the passenger services of both CN and CP. The paint shops were busy for awhile switching cars over to a blue and yellow scheme. The *Super Continental* fell victim to Federal budget-cutting in 1981, but a change of government resulted in its restoration from 1985 to 1990. Interesting that the remaining transcontinental, VIA's *Canadian*, operates over the route of the *Super Continental*, leaving CP's spectacular mountain route to the Rocky Mountaineer. (Lorne Perry)

America moving closer to Canada

A major obstacle has been removed that might result in the resumption of through train service between Washington, New York and Montreal over the old route of the Washingtonian/Montrealer. Canada and the US have inked an agreement to permit pre-clearance of customs and immigration for rail passengers. The one day train that remains running between Montreal and New York via Albany, has to stop for an hour at the border for officers to ask their questions.

The Washingtonian/Montreal began service in 1924 and continued until 1966 when they were discontinued because of the poor financial state of the Boston & Maine, one of the four railroads involved in the trains' operation. Amtrak reinstated the Washington-Montreal train in 1972.



When Jim Shaughnessy captured this shot of Amtrak's Montrealer in 1974, the train had been operating into Montreal for two years, after a gap of six years. It was a lengthy overnight train including several sleeping cars and a dining car. On this day the Amtrak units were assisted by a Central Vermont GP9 4925. The service lasted until 1995 when Amtrak to reduce costs cut the route back to St. Albans, re-named the train the Vermonter and turned it into a day train. Jim Shaughnessy

Lorsqu'en 1974, Jim Shaughnessy prit cette photo du Montrealer d'Amtrak, ce train avait rallié Montréal pendant deux ans, après une absence de six ans. Il était un long train de nuit, formé de plusieurs voitures-lits et d'une voiture-restaurant. Ce jour-là, les locomotives d'Amtrak sont assistées par la 4925, une GP9 du Central Vermont. Le service fut assuré jusqu'en 1995, lorsqu'Amtrak, dans une tentative de réduire ses dépenses, ramena le bout de ligne à St. Albans, renomma le train le Vermonter et le transforma en un train de jour. Jim Shaughnessy



Pre-clearance of an 'Amtrak Cascades' at Vancouver, B.C., in 2013. Tracks are sequestered behind a fence from the rest of the station. Bob Johnston

L'inspection d'un train Cascades d'Amtrak, à Vancouver, C.-B., en 2013. Les voies sont séparées, par une clôture, du reste de la gare. Bob Johnston

Amtrak's Vermonter began operating in 1995 between Washington and St. Albans, Vermont, as a daytime train. Initially there was a bus connection to and from Montreal but this was eventually dropped because of lack of patronage. The present schedule takes about 13 hours, to which would have to be added a couple more into Montreal. But perhaps this development will spur renewed consideration of a high speed line following the same route. The Vermonter, in its present configuration, offers accommodation in reserved seat coaches, with elementary meal service.

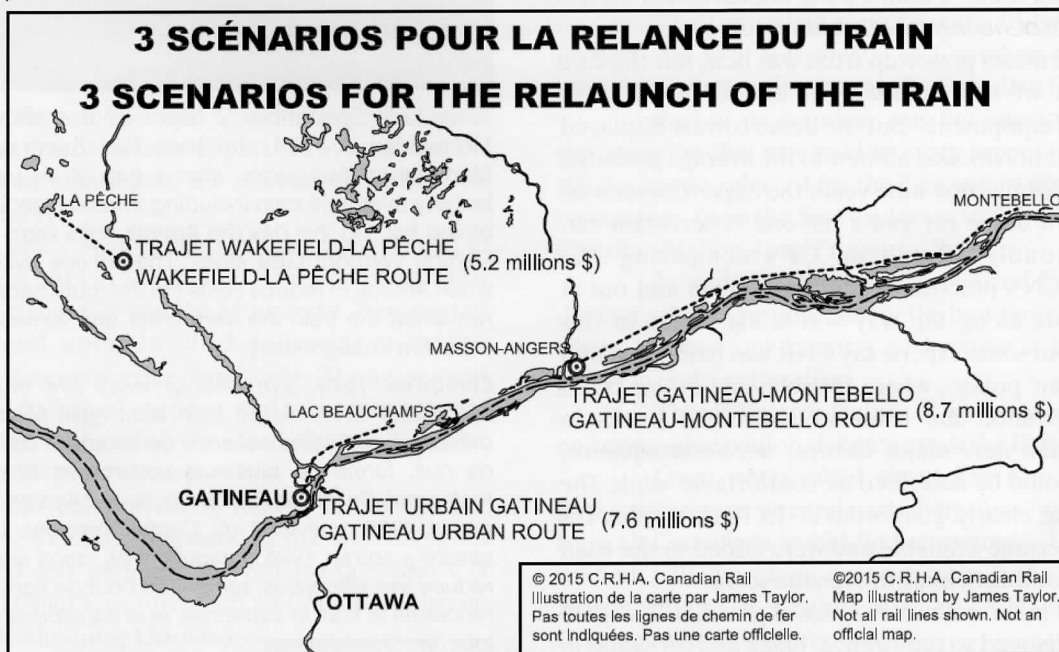
No word yet on how this customs agreement will play out for other border-hopping trains, such as Toronto-New York, and possibly a restored Toronto-Chicago service. Vancouver-Seattle passengers already have pre-clearance southbound and clearance in the Vancouver station northbound. (Lorne Perry)

The Wakefield saga continues

As work continues to re-launch the 'Wakefield' steam train, the three proposals - Gatineau to Lac Beauchamp; Gatineau to Montebello and Wakefield south to the former CPR siding at 'Alcan', also known as Morrison's Quarry, were put through a challenge function recently by a panel of experts.

The accompanying map provides a costing of the three options and an indication of their route. The Wakefield option is the most cost-effective in overall terms.

From a viability perspective, the Wakefield operation seems to make the most sense although it will necessitate the construction of new maintenance and turning facilities as well as a road haul of the equipment to get around the damaged areas of the line. In terms of mileage, the Wakefield proposal would see a round trip of about 7-miles - not huge but designed for tourists who want an experience but not something that requires too much time and which can be pricey. There are lots of successful precedents for such an operation in Canada, the United States and the United Kingdom. (Philip Jago via Don McQueen)



Dining car coming to Owen Sound

A rail line may not return to Owen Sound anytime soon, but a Canadian National Railway dining car will make the city its home later this year. The Community Waterfront Heritage Centre launched a campaign to bring the buffet-lounge car from Keswick, Ont., some 170 kilometres away, to the centre on the harbour's west side. The car is ex Grand Trunk Western coach 1884 which was converted to a buffet-coach by the GTW and a buffet-lounge by CN; it was built in 1953. The car is expected to arrive in the city in the late summer or early fall with installation along the harbour tentatively planned for sometime in 2016.

"It is very exciting," said Jan Chamberlain, chairwoman of the CN dining car project. "We see it as a really good way to help revitalize the harbour and make it a destination for people." The heritage centre won the bid for the car last year, after the town of Georgina decided to offload it. "It was actually free to an owner; we had to bid on it on Kijiji," said Chamberlain. "Because we came up with a very good plan for its future, we... got it, but we had to guarantee that we would move it."

A launch event for the project included an announcement of a fundraising initiative to help cover the estimated \$30,000 cost to move the car. Raffle tickets will be sold for \$25 for a one-week luxury train package for two to Quebec City with accommodations at the Fairmont Chateau Frontenac. The move is just the first phase of a plan that will see the car converted into an educational and historic display with a community space and an ice cream parlour. When the car arrives in Owen Sound it will be taken to a secure site

where it will be renovated and refurbished, before being moved to the heritage centre. "We will have to put services in with the city because it has two washrooms in it and a full kitchen," said Chamberlain.

"It will need the water and sewers run to it and that will all be part of the next phase."

The 85-foot long dining car is to be placed on a stretch of railway tracks south of the cabooses now at the heritage centre site. "We are going to move the cabooses a little further north so when people drive by it will look like a train is at the station," Chamberlain said. (Sun Times, Owen Sound)

BACK COVER TOP: Post card view of the western end of the Port of Montreal and the entrance to the Lachine Canal circa 1940. The Montreal & Southern Counties interurban terminal is in the centre left. Box cars line the harbour tracks just as they did in the 1800s. The Lachine Canal was made obsolete with the opening of the St. Lawrence Seaway in 1959. Condominiums now occupy the M&SC yards although the station itself is a heritage site, it is presently an Italian restaurant. CRHA Archives

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Vue « carte postale », circa 1940, de l'ouest du port de Montréal et de l'entrée dans le canal Lachine, rendu désuet par l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent, en 1959. Le terminus de l'interurbain Montreal & Southern Counties est en haut, à gauche. Des wagons couverts occupent les voies tout comme ils le faisaient dans les années 1800. Des condominiums recouvrent maintenant les voies du M&SC, mais la gare elle-même est maintenant un site historique, abritant de fait un restaurant italien. Archives ACHF

BACK COVER BOTTOM: A photographer, and a few onlookers, witness the arrival of the opening night Stratford Festival Express at Stratford Ontario's station hauled by VIA F40PH-2 6429 on June 26, 2001. Ian Taylor, Don McQueen collection

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Le 26 juin 2001, un photographe et quelques curieux assistent, à la gare de Stratford, à l'arrivée du train d'excursion pour la première du Festival, tiré par la 6429, une F40PH-2 de VIA. Ian Taylor, collection Don McQueen

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

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le:

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



Canadian Rail

110, rue St-Pierre, St-Constant, Québec
Canada J5A 1G7

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



33951

