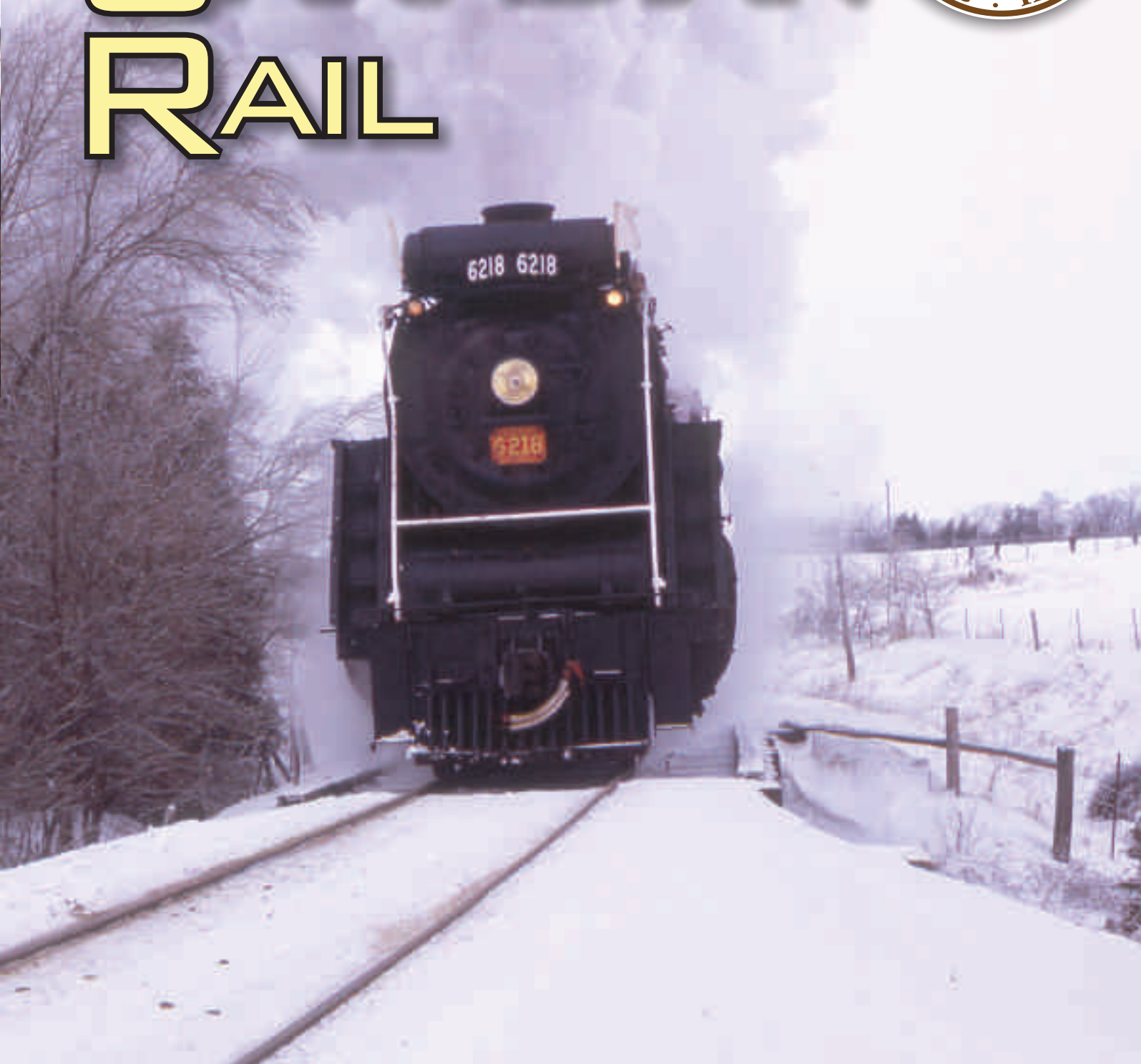


- Rails Across the River: Prescott Ontario's Rail Car Ferry Service
- Ted Wickson - Author / Archivist / Industrial Photographer
- Stan's 2016 Photo Gallery
- Business Car

- Des voies ferrées sur le fleuve : le service de traversier-rail à Prescott, Ontario
- Ted Wickson, auteur, archiviste et photographe industriel
- Les photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire

No. 577 • MARCH/MARS - APRIL/AVRIL • 2017

CANADIAN RAIL





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/Prix de détail suggéré : \$9.75

ISSN 0008-4875

Postal permit no./permis postal no : 40066621

TABLE OF CONTENTS – TABLE DES MATIÈRES

Rails Across the River: Prescott Ontario's Rail Car Ferry Service / <i>Des voies ferrées sur le fleuve : le service de traversier-rail à Prescott, by / par Ted Rafuse</i>	67
Ted Wickson - Author / Archivist / Industrial Photographer / <i>Ted Wickson, auteur, archiviste et photographe industriel, by / par John D. Thompson</i>	92
Stan's Photo Gallery / <i>Les photos de Stan, by / par Stan Smaill</i>	100
Heritage Business Car / <i>Le patrimoine ferroviaire</i>	113

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 2017:

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, 80 Lakeshore Road, # 101, Pointe Claire, QC, H9S 4H6, 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: Jean-Maurice Boissard, Bernard-André Genest, Luc Hamilton, Gilles Lazure, Jacques Loisselle, Malcolm Lewis Richmond et Denis Vallières

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Micheline Vaillancourt

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: We are turning the clock back to the 1960s and early '70s when 6218 graced the cover of almost every railway themed magazine. Here CNR U-2-g 6218, a Northern built by Montreal Locomotive Works in 1942, works an excursion along the Beeton Subdivision in Ontario on February 19, 1967. Ted Wickson

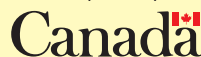
PAGE COUVERTURE: Nous revenons en arrière aux années 1960 et au début des années 1970, alors que la 6218 du CNR embellissait la couverture de presque toutes les publications ferroviaires. La 6218, une 4-8-4 Northern de la classe U-2-g construite par la MLW (Montreal Locomotive Works) en 1942, tracte ici un train d'excursion sur la subdivision Beeton, en Ontario, le 19 février 1967. Ted Wickson

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

Rails Across the River: Prescott Ontario's Rail Car Ferry Service

by Ted Rafuse

Translation: Bernard-André Genest

Prescott, Ontario, numbers 4,000 inhabitants; situated on the Saint Lawrence River, this town is one hour (by car) from Ottawa and Kingston, and two hours from Montreal. On the other side of the Saint Lawrence, 2 km wide at that point, sits Ogdensburg, in New York State.

1854: Rails Arrive in Prescott

This image of the diesel-electric tug Prescottont taken in the early 1960s epitomizes the century plus cross river rail car ferry service that existed between Prescott, Ontario and Ogdensburg, New York. The date is post September 1960 as that was when the Erie Lackawanna (EL) railroad merger was sealed and there is an E-L hopper on the car float. Library & Archives Canada, PA-207576



Cette photo du début des années 60 du remorqueur diesel-électrique Prescottont incarne un siècle (et plus) de service traversier-rail entre Prescott, ON, et Ogdensburg, NY. La photo est postérieure à septembre 1960, puisque c'est alors que fut conclue la fusion du chemin de fer Erie & Lackawanna (EL) et on voit un wagon-trémie du EL sur la barge. Bibliothèque et Archives Canada, PA-207576

As the rail systems in North America expanded westward from the eastern seaboard several potential avenues to the west appealed to entrepreneurs interested in capturing that trade to the west. One group of investors focused their vision south of the Great Lakes towards Chicago. A second group, primarily British and Canadian, channelled their dream to the west north of Lake Erie and also towards Chicago. A third consortium considered a more northerly course from Boston, through Ogdensburg and Prescott to Sault Saint Marie, there to make a link with the Northern Pacific Railway, bypassing Chicago but extending access to the north west plains.

Des voies ferrées sur le fleuve : le service de traversier-rail à Prescott, Ontario

Par Ted Rafuse

Traduction de Bernard-André Genest

Prescott, Ontario, compte aujourd'hui 4 000 habitants ; cette ville est située sur le Saint-Laurent, à une heure par auto de Kingston et d'Ottawa et à deux heures de Montréal. De l'autre côté du fleuve, large de 2 km à cet endroit, se trouve Ogdensburg, dans l'État de New York.

1854: Le chemin de fer arrive à Prescott

À mesure que les chemins de fer nord-américains prenaient de l'expansion vers l'ouest, différentes avenues s'offrirent aux entrepreneurs intéressés à profiter du commerce avec l'ouest. Un premier groupe d'investisseurs se concentra sur le sud des Grands Lacs, en direction de Chicago. Un deuxième groupe, principalement britannique et canadien, concrétisa ses rêves au nord du lac Érié et, lui aussi, en direction de Chicago. Un troisième consortium s'intéressa à une route plus au nord, de Boston, en passant par Ogdensburg et Prescott, jusqu'à Sault-Sainte-Marie, pour y faire jonction avec le chemin de fer Northern

Many plans were contemplated but these early years were fraught with controversy, frustration, and failure especially with the latter concept.

Some two decades following the birth of railways in the United States, railways broached the harbours of the respective St. Lawrence River ports of Prescott, Upper Canada, and Ogdensburg, New York. Ogdensburg was the first of the ports to acquire a rail head. The Northern Rail Road arrived in that community in 1850. By 1852 the company had constructed 4,534 feet of wharves, docks and piers; a 25,500-square-foot freight and passenger station; an equally large freight house; and an engine house for six locomotives.

Pacific. Cette voie évitait Chicago mais facilitait l'accès aux plaines du nord-ouest. De nombreux projets furent envisagés, mais ces premières années furent remplies de controverses, de frustrations et d'échecs, surtout avec le dernier concept.

Deux décennies environ après la naissance des chemins de fer aux États-Unis, ceux-ci commencèrent à desservir des ports sur le fleuve Saint-Laurent. Ogdensburg fut le premier de ces ports : le Chemin de fer Northern y arriva en 1850. En 1852, ce transporteur y avait déjà construit : 1 382 m (4 534 pieds) de quais, docks et jetées ; une gare voyageurs et marchandises de 2 370 m² (25 500 pi. ca.) ; un entrepôt de superficie comparable ; un atelier pour 6 locomotives.

The Northern Railway and Ogdensburg, New York

On September 20, 1850 the dream of linking the New England States and Atlantic seaports with the mid-west through the Northern Railroad became a reality. The little Chateaugay engine hauling bright yellow coaches rocked over the new line to Racquetville (called Potsdam Depot by the railroad) to a whistle blowing, toast drinking celebration at the western terminal, Ogdensburg. John Schairer was the proud engineer who rolled his little train to a stop at the new brick Ogdensburg station after covering the 118 mile run. There was no telegraph, but the train's progress was announced by bonfires all along its route. The telegraph line was set up the following year.

The railroad officers and dignitaries aboard the Chateaugay were greeted by a huge crowd from Ogdensburg and surrounding towns.

The History of the City of Ogdensburg by the late Rev. P.S. Garand gives this graphic account of that historic day: 'As the train pulled into the depot yard, flags were waved, shouts of joy went out from thousands of mouths, ringing of city bells were heard, bands played and cannon was fired. A procession was formed and walked through the principal streets with music and waving banners. A supper was served, free to all who desired it. In the evening speeches were made and congratulations extended during a fine display of fireworks. This was truly a gala day for Ogdensburg and vicinity.'

It was said that the opening of the Northern Railroad, connecting with others reaching Boston, the Eastern towns and seaboard, was of greater benefit to this section of Northern New York than all other improvements made before 1850 or for many years later. Property advanced in value from 100 to 500 percent, and the barter system of exchange and purchase gave way to a cash system because, for the

Le Chemin de fer Northern et Ogdensburg

Le 20 septembre 1850, le rêve de relier les États de la Nouvelle-Angleterre et les ports de l'Atlantique au mid-ouest par le chemin de fer Northern devint une réalité. La petite locomotive Chateaugay cahota sur la nouvelle ligne jusqu'à Racquetville (nommée Potsdam Depot par le chemin de fer) jusqu'à une célébration accompagnée de sifflets et de toasts, tenue au terminus occidental de la ligne, Ogdensburg. John Schairer fut le fier mécanicien qui conduisit ce petit train jusqu'à son arrêt à la nouvelle gare de brique d'Ogdensburg, après un trajet de 190 km (118 milles). Il n'y avait pas encore de télégraphe, mais le passage du train fut signalé par des feux de joie tout au long de sa route. La ligne de télégraphe fut mise en service l'année suivante.

Les dignitaires et les dirigeants du chemin de fer à bord de la Chateaugay furent accueillis par une grande foule venant d'Ogdensburg et des villes environnantes.

L'histoire de la ville d'Ogdensburg, par feu le Révérend P.S. Garand, raconte cette journée historique. « Quand le train entra en gare, la foule brandit des drapeaux, des milliers de voix poussèrent des cris de joie, les cloches de la ville sonnèrent et on tira du canon. Une procession se forma et parcourut les rues de la ville parmi les bannières, au son de la musique. Un souper fut gracieusement offert, auquel tous furent invités. En soirée, on prononça des discours de félicitations et on admira un feu d'artifice. Ce fut vraiment une journée de gala pour Ogdensburg et ses environs. »

On a dit que la mise en service du Chemin de fer Northern et sa connexion à d'autres pour se rendre à Boston, aux villes de l'est et à la côte Atlantique, offrait plus d'avantages à la partie nord de l'État de New York que toutes les autres améliorations réalisées avant 1850 ou même plusieurs années après.

first time, the farmer had a ready cash market for his produce.

Unfortunately the railroad, the fourth longest in New York State, did not share in the wave of prosperity it brought to the North Country; rather it was plagued with financial problems so that the second track planned by the ambitious directors never materialized.

The Northern Railroad had 20 wood burning engines--it was 1879 before coal burning engines were used on this line--14 first class cars, 10 second class, 14 office and baggage cars, 237 coal and iron ore cars, 164 platform cars, 188 gravel cars, 14 iron and material cars, and 2 'large size' snow plows, buildings and facilities at Ogdensburg which consisted of docks, piers and ship terminals, freight and passenger stations and a grain elevator while at Rouses Point a wharf and pier which became part of a bridge spanning Lake Champlain were among the assets. Stations were operated at Lisbon, Madrid, Potsdam (actually Potsdam Depot, now Norwood), Stockholm, Lawrence, Moira, Bangor,, Champlain, Hayle's Landing, Brush Mills, now Brushton, Chateaugay, Rouses Point. Within a short time stations were operated at Knapps Station, Burke, Malone and other places.

The Northern Railroad became a pioneer in shipping when on July 1, 1851, the first refrigerator car in the world carried 8 tons of fresh butter from Northern New York farms to the Boston market and netted the producers an extra \$900 over what they had customarily received. For years the famous 'butter train' left Ogdensburg each Monday and reached Boston on Wednesday morning.

This refrigerator car, considered the brain-child of Jonas Wilder, had been built in the Ogdensburg shop. Mr. Wilder used an ordinary boxcar, put in another roof, wall and floor, and filled the space between with sawdust for insulation. Eventually a total of 50 of these boxcars within a boxcar were in use.

In addition to the butter train, the railroad operated milk, mail, passenger and freight trains.

Without a doubt the lumber mills which sprang up in the little hamlet of Racquetville (renamed Potsdam Junction in 1872 and changed to Norwood in 1875) prospered in part due to the availability of shipping by the railroad. The first gang saw mill on the Racquette River was built at Norwood in 1851 by Morgan, Rosenkrans and Adsit and was followed by paper mills, sash and door factory, box factory and even a kindling wood plant. A spur, commonly called 'Mill Branch,' is shown on early

La valeur des propriétés augmenta de 100 à 500 % et les échanges par troc furent remplacés par des transactions monétaires : en effet, pour la première fois, les fermiers pouvaient se faire payer en argent pour leurs produits.

Malheureusement, le chemin de fer, le quatrième plus long de l'État de New York, ne profita pas de la prospérité qu'il amena au comté de North. Au contraire, le Northern souffrit de divers problèmes financiers, à un point tel que la deuxième voie ferrée qu'avaient planifiée ses ambitieux administrateurs ne fut jamais construite.

Le Chemin de fer Northern possédait 20 locomotives chauffées au bois (ce n'est qu'en 1879 qu'on exploita des locomotives au charbon sur cette ligne), 14 voitures de première classe et 10 de seconde, 14 wagons à bureaux et à bagages, 237 wagons pour le charbon et le minerai de fer, 164 wagons plats, 188 wagons à gravier, 14 wagons pour le fer et d'autres matériaux, 2 « grandes » charrues à neige. À Ogdensburg, divers édifices et équipements faisaient aussi partie des actifs : des docks, des jetées, des terminaux maritimes, des gares voyageurs, des gares marchandises et un élévateur à grain. À Rouses Point, un quai et une jetée, qui fit plus tard partie d'un pont sur le lac Champlain. Le Northern exploitait des gares à Lisbon, Madrid, Potsdam (précisément, Potsdam Depot, aujourd'hui Norwood), Stockholm, Lawrence, Moira, Bangor, Champlain, Hayle's Landing, Brush Mills (aujourd'hui Brushton), Chateaugay (NY) et Rouses Point. Peu de temps plus tard, des gares furent exploitées aussi à Knapps Station, Burke, Malone et ailleurs.

Le Chemin de fer Northern devint un pionnier de l'expédition quand, le 1er juin 1851, son wagon réfrigéré (le premier au monde) transporta, jusqu'aux marchés de Boston, 8 tonnes de beurre frais provenant de fermes du nord de l'État de New York. Les fermiers encaissèrent 900 \$ de plus que ce qu'ils auraient normalement perçu. Pendant des années, le fameux « train du beurre » quittait Ogdensburg chaque lundi et arrivait à Boston le mercredi matin.

Ce wagon réfrigéré, considéré comme le bébé de Jonas Wilder, avait été construit à l'atelier d'Ogdensburg. M. Wilder prit un wagon couvert ordinaire, doubla ses murs, son plancher et son plafond et emplit l'espace intermédiaire de sciure servant d'isolant thermique. Éventuellement, 50 de ces « wagons dans des wagons » furent exploités.

En plus du train du beurre, le chemin de fer exploita des trains de lait, de courrier, de voyageurs et de marchandises générales.

Sans aucun doute, les moulins à bois qui

maps of the Village of Norwood as running from the Northern Railroad tracks directly to the large mill on the east side of the river. In the 1920's and early 1930's this spur was in considerable use with 'shifters' working many hours each day moving cars into or out of the mill. This Mill Branch was torn up years ago, and the LaRose Trailer Court occupies part of the area where the track ran.

The Northern Railroad, quick to take advantage of its geographical location at the lower end of the Great Lakes, organized the Northern Transportation Corporation in 1853, acquired waterfront property in Chicago with dockage and grain facilities there as well as in Ogdensburg. The Welland Canal and the Great Lakes were waterways used in transporting merchandise East and West. Freight cars were ferried across the St. Lawrence River from Ogdensburg to Prescott, Ontario, Canada, on the boat called Transit and connections made with the Canadian Pacific Railway.

Extracted from Rails into Racquetville (Potsdam), New York - Susan Lyman, Historian - Norwood (New York) Historical Association and Museum

poussèrent dans le petit hameau de Racquetville (renommé Potsdam Junction en 1872 puis Norwood en 1875) prospérèrent en partie à cause de la disponibilité du transport ferroviaire. Le premier moulin à scie commun sur la rivière Racquette fut construit à Norwood en 1851 par Morgan, Rosenkrans & Adsit. Lui succédèrent : des moulins à papier, une usine de portes et fenêtres, une fabrique de boîtes et même une usine de bois d'allumage. Une antenne communément appelée « Mill Branch », apparaît sur les premiers plans du village de Norwood : elle va de la voie principale du Northern directement jusqu'au grand moulin sur la rive est de la rivière. Dans les années 20 et 30, cette antenne servait beaucoup, occupée de longues heures par de nombreux mouvements de wagons entrant et sortant du moulin. L'antenne Mill Branch est démantelée depuis longtemps, remplacée en partie par le parc de maisons mobiles La Rose.

Le Chemin de fer Northern, profitant rapidement de sa localisation favorable en aval des Grands Lacs, organisa la Northern Transportation Corporation en 1853. Celle-ci acquit des propriétés sur le bord du lac à Chicago (avec quais et élévateur à grain) et aussi à Ogdensburg. Le canal Welland et les Grands Lacs constituaient des voies pour le transport fluvial des marchandises vers l'est et vers l'ouest. Les wagons marchandises franchissaient le fleuve Saint-Laurent, entre Ogdensburg NY et Prescott ON sur le traversier-rail Transit et étaient transférés au Canadien Pacifique.

Extrait de Rails into Racquetville (Potsdam) NY, par l'historienne Susan Lyman, de la Norwood (NY) Historical Association and Museum

Shortly thereafter Prescott entrepreneurs constructed the Bytown & Prescott Railway (B&P) completing their line between the two towns late in 1854. Ferry service between the two rail heads was inaugurated almost immediately but this meant unloading rail cars in each port, transferring the goods to boats for cross river movement, unloading the boat at the other end and loading the goods onto a rail car for further delivery to another destination. All of this goods handling proved expensive and time consuming to cross border trade.

1858: The First Rail Ferry, the Boston

By mid decade both the above original railroads experienced financial issues and consequent changes in name. The B&P transformed into the Ottawa & Prescott (O&P) in 1855 when Bytown became Ottawa. On the south side of the river the Northern Rail Road was reorganized in 1858 as the Ogdensburg Rail Road

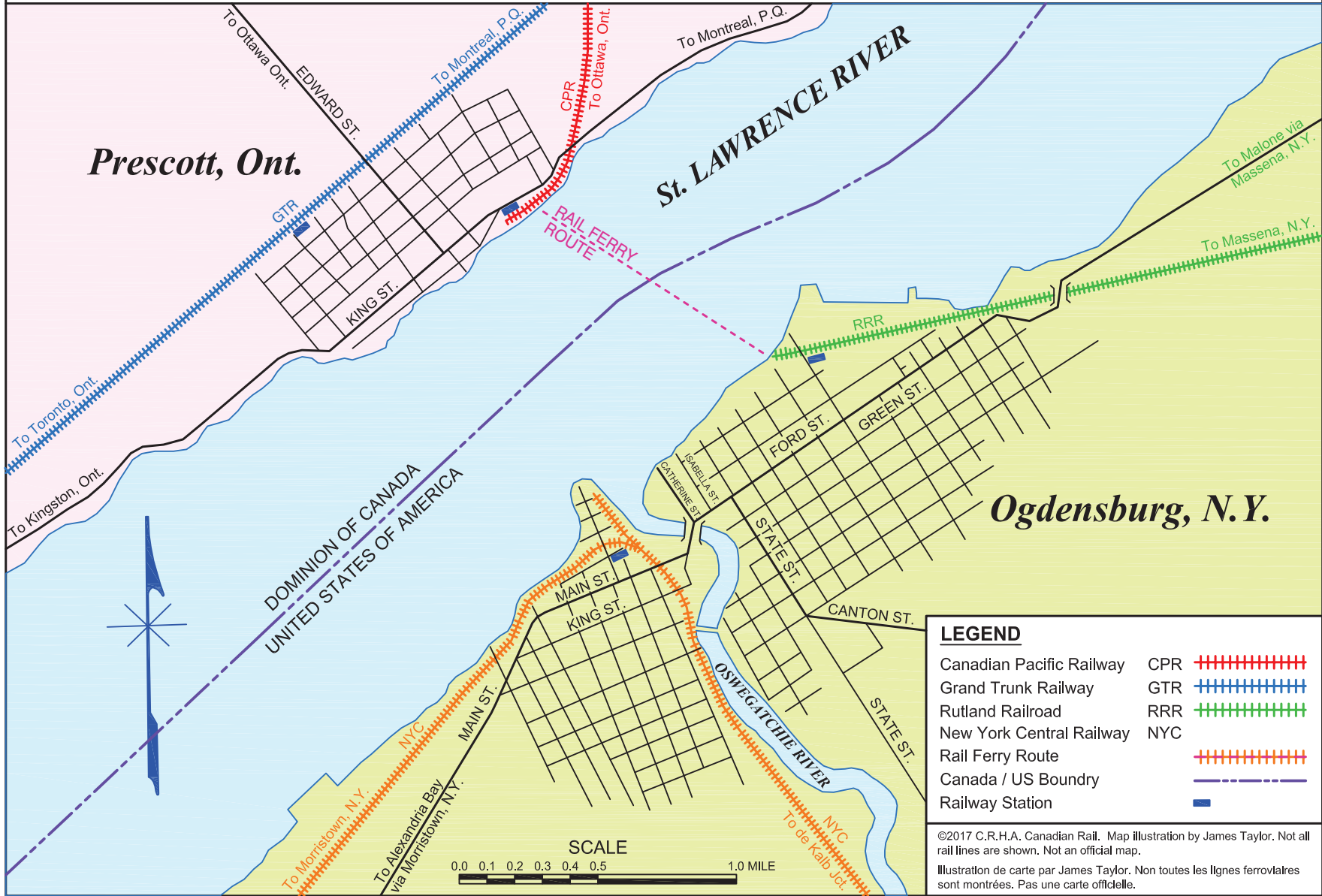
Peu après, des entrepreneurs de Prescott construisirent le Chemin de fer Bytown & Prescott (B&P), et la liaison entre ces deux villes fut complétée vers la fin de 1854. On inaugura presque aussitôt un service de traversier entre Prescott et Ogdensburg. Mais le traversier ne transportait pas de wagons : il fallait les décharger, transborder les marchandises sur le traversier, décharger celui-ci après la traversée et charger les marchandises à bord des wagons qui les transporteraient jusqu'à leur destination. Toutes ces manipulations coûtaient cher et prenaient du temps.

1858: Un premier traversier-rail, le Boston

Vers le milieu de cette décennie, les chemins de fer d'origine connurent des difficultés financières et se réorganisèrent : le B&P devint l'Ottawa & Prescott (O&P) en 1855, quand Bytown devint Ottawa ; côté sud, en 1858, le Northern Rail Road devint l'Ogdensburg Rail

MAP OF THE PRESCOTT, ONT. / OGDENSBURG, N.Y. RAIL FERRY ROUTE (1920)

CARTE DU TRAJET DE LA TRAVERSER FERROVIAIRE PRESCOTT, ONT. / OGDENSBURG, N.Y. (1920)



Prescott, Ont.

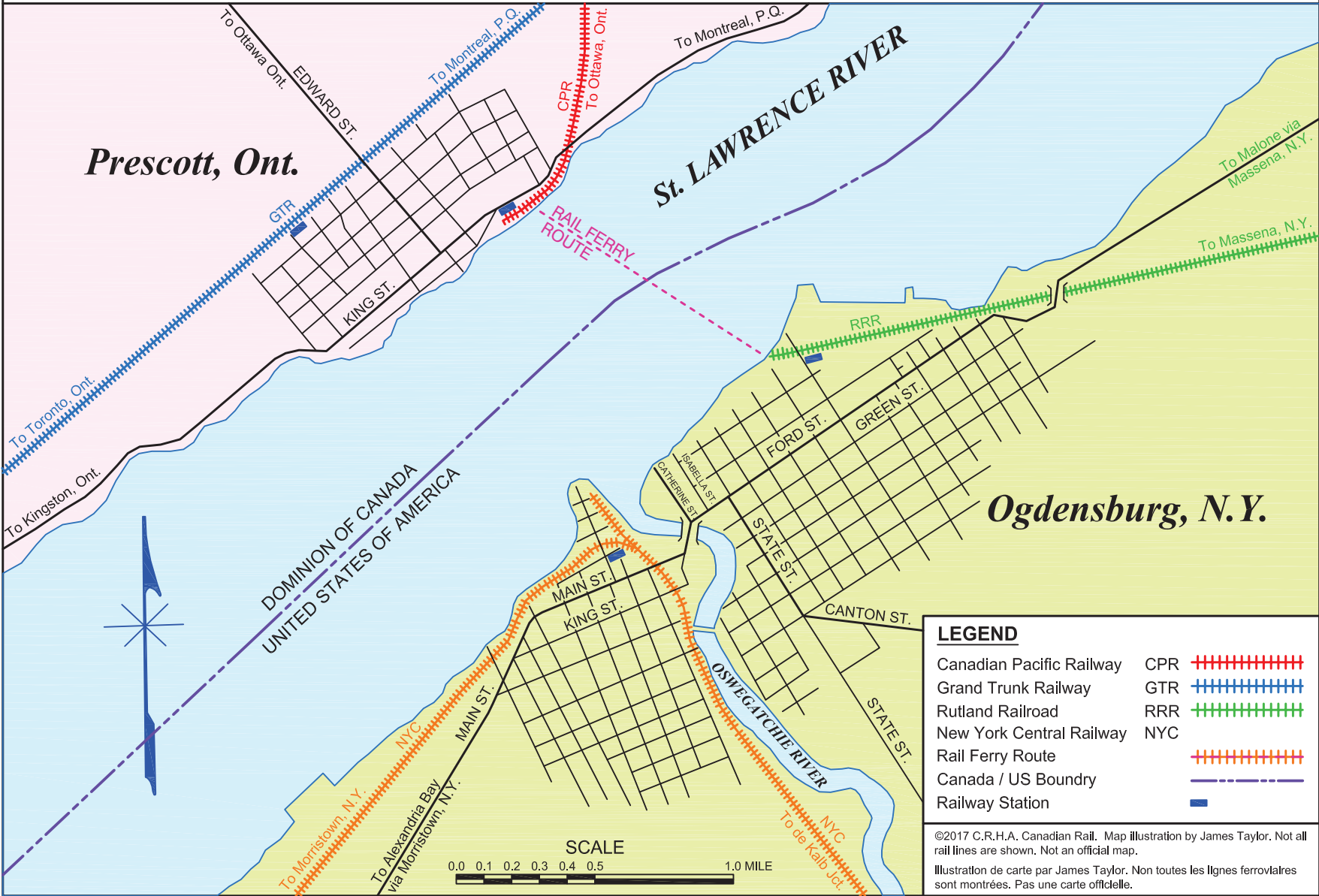
Ogdensburg, N.Y.

St. LAWRENCE RIVER

OSWEGATCHE RIVER

DOMINION OF CANADA
UNITED STATES OF AMERICA

SCALE
0.0 0.1 0.2 0.3 0.4 0.5 1.0 MILE



(ORR). This latter company owned a ship, the Boston, a side wheel vessel constructed in Quebec City in 1852. What her original configuration was is unknown, but in 1858, or perhaps earlier, she was configured to carry rail cars. How many rail cars at a time she could transfer is unknown but she probably had a single track on her car deck allowing for perhaps two or three cars of the era. What year she carried her first rail car is likewise unknown but it is reported that she was working in this capacity by 1858.

1863: The St. Lawrence replaces the Boston

About this time the O&P experienced further monetary stress and was unable to maintain the cross river service. This resulted in the Grand Trunk Railway, (GTR) becoming involved in the cross river ferry transfer. The GTR agreed to assist financially the O&P, and in conjunction with the ORR, the two companies commissioned in 1863 the construction of a new vessel to carry rail cars and passengers. This vessel was christened the St. Lawrence and was launched at Ogdensburg. She was a twin screw propeller vessel of 244 gross tons with a length of 101 feet and a beam of 21 feet. Iron cladding affixed to her wooden hull allowed her to operate through the winter months as an ice breaker. She was fitted with two broad gauge tracks, 5'6" between the parallel rails, capable of carrying six cars in total. At this time the GTR gauge was Provincial or broad gauge between the rails while the U.S. gauge was 4 foot 8½ inches between the rail heads. Understandably this gauge difference between the railways on either side of the St. Lawrence River at this point complicated rail interchange.

The St. Lawrence provided reasonably efficient transfer of rail cars across the river but there remained the problem of gauge difference. The GTR attempted to gain control of the O&P which reorganized itself in 1867 as the St. Lawrence & Ottawa Railway (StL&O) thereby thwarting the takeover challenge of the GTR. Meanwhile the Ogdensburg Rail Road was reorganized as the Ogdensburg & Lake Champlain Railroad (OL&C) in 1865. By 1870 the O&LC was leased to the Vermont Central Railroad (VCR) which itself was reorganized in 1872 as the Central Vermont Railway (CVR).

During these corporate reorganizations several solutions were implemented to alleviate the problem of gauge differences between the GTR and the U.S. rail roads. The VCR constructed accommodation tracks of both gauges leading to a 'shifting' pit where cars had their trucks changed from one gauge to the other. In 1871, at Prescott Junction where the GTR and StL&O intersected, the GTR built a "change gauge car pit" enabling it to transfer the trucks from Provincial to standard gauge.

Meanwhile during the rail corporate restructuring the St. Lawrence maintained its cross river

Road (ORR). Cette compagnie possédait un bateau, le Boston, un vapeur à roues à aubes, construit à Québec en 1852. On n'en connaît pas la configuration d'origine mais on sait qu'en 1858, le Boston assurait un service de traversier-rail après avoir été réaménagé pour transporter des wagons. Il n'y avait probablement qu'une seule voie sur son pont ; elle contenait 2 ou 3 wagons de l'époque. On ne sait pas non plus à quel moment le Boston a transporté son premier wagon mais on rapporte qu'il assurait son service de traversier-rail en 1858.

1863 : Le St. Lawrence remplace le Boston

Vers cette époque, l'O&P connut d'autres difficultés financières et ne put continuer d'assurer le service de traversée. Cela incita le Chemin de fer du Grand Tronc (GTR) à s'engager dans le service de traversier-rail. Le GTR accepta d'aider financièrement l'O&P. Ensemble, en 1863, ils entreprirent la construction d'un nouveau traversier-rail. Nommé St. Lawrence, il fut lancé à Ogdensburg ; il s'agissait d'un vaisseau à deux hélices, d'une masse de 248 tonnes, d'une longueur de 30 m et d'une largeur de 6,4 m. Des plaques de fer étaient fixées à sa coque de bois pour qu'il puisse briser la glace en hiver. Ce traversier-rail comportait deux voies ferrées à l'écartement dit provincial (1676 mm, soit 5 pieds, 6 pouces) pouvant transporter chacune 6 wagons; à cette époque, les chemins de fer américains étaient déjà construits à l'écartement normal de 1435 mm (4 pieds, 8 pouces et demi).

Les voies du GTR étaient alors construites à l'écartement provincial mais celles des chemins de fer américains à l'écartement normal. Naturellement, cette différence dans l'écartement complexifiait l'échange de wagons.

Le St. Lawrence offrait un transfert raisonnablement efficace, mais la différence d'écartement compliquait l'échange de wagons. Le GTR tenta d'acquérir le contrôle de l'O&P, qui se réorganisa en 1867 pour devenir le Chemin de fer St. Lawrence & Ottawa (StL&O), ceci contrecarrant les tentatives de contrôle du GTR. Pendant ce temps, le Chemin de fer d'Ogdensburg se réorganisa pour devenir le Chemin de fer Ogdensburg & Lake Champlain (O&LC) en 1865. En 1870, l'O&LC fut loué au Chemin de fer Vermont Central (VCR), qui se réorganisa à son tour pour devenir le Chemin de fer Central Vermont (CVR).

Durant ces réorganisations d'entreprises, différentes solutions furent mises en place pour mitiger le problème de la différence d'écartement des rails. Le VCR construisit des voies d'accommodement aux deux écartements pour amener les wagons à une fosse où on changeait les bogies d'un écartement pour des bogies de l'autre. En 1871, à la Jonction Prescott, là où le GTR et le StL&O se rejoignaient, le GTR construisit une fosse pour changer les bogies de l'écartement provincial au normal.

sailings with little fanfare but with significant achievements. Akin to the little engine that could, she did. The rail companies certainly depended on her. In one fourteen hour day in July, 1872 the St. Lawrence ferried one hundred cars across the river (*Ogdensburg Journal, July 25, 1872*). The St. Lawrence was fitted to carry passengers and this cross river advantage was not lost on a report in the Prescott Telegraph which stated in 1864 that she was the first steamer that made regular trips throughout the winter between the two communities (*Prescott Telegraph, Mar 09, 1864*). She was also praised for her ice-breaking ability as she could make headway through ice as thick as two feet. Ice could however be her nemesis as one incident records her as caught fast in ice for two weeks before being freed (*Ogdensburg Journal, Feb 3, 1865*).

1872: A Bridge between Prescott and Ogdensburg ?

In 1872, a plan was promoted to bridge the St. Lawrence River at Prescott. The Canada Central Railway (CCR) linked up with the StL&O, both companies being associated with the Vermont Central. Their plan was to cooperate with a rail link to Sault Ste. Marie, a part of that scheme being a bridge link spanning the St. Lawrence River. The StL&O received a Dominion Charter for the St. Lawrence International Bridge Company and the Vermont Central received a similar charter from the New York State Legislature.

Many intrigues occurred subsequent to the granting of the charters by railways on both sides of the St. Lawrence River. In Canada the Pacific Railway Scandal of mid year effectively ended any chance of bridge building in this country. The charter was renewed in 1874 but no construction by the bridge company was ever undertaken.

1874: Transit replaces St. Lawrence

Meanwhile the St. Lawrence had an inglorious termination to her career. By 1873 she was in desperate need of repair so much so that while in dry dock in Ogdensburg in July she was found to have deteriorated to such an extent that she was abandoned. No participant railway was interested in spending the financial resources to replace her. Perhaps they were concerned with the prospect of a bridge spanning the great river. Whatever the cause or causes may have been, the prospect for no international rail car interchange between Montreal and Niagara Falls created angst with a pair of Ogdensburg entrepreneurs.

To fill the void Z.W. Wright and R. Davis, who held a five year contract with the CVR and StL&O to provide a rail car ferry service between the two harbours, ordered the construction of a new vessel capable of carrying three 33 foot long rail cars. The Transit, launched in 1874 in Ogdensburg, was 108 feet long, had a beam of 21 feet and had passenger cabins on either side of the

Pendant la restructuration des chemins de fer, le St. Lawrence continuait ses traversées sans éclat mais régulièrement ; les chemins de fer pouvaient se fier à lui. Au cours d'une journée de 14 heures en juillet 1872, le St. Lawrence transporta 100 wagons d'une rive à l'autre (*Ogdensburg Journal, 25 juillet, 1872*). Le St. Lawrence était aménagé pour transporter aussi des passagers ; le journal Prescott Telegraph mentionnait en 1864 que c'était le premier navire à vapeur à faire des traversées régulières, durant l'hiver, entre ces deux collectivités (*Prescott Telegraph, 9 mars, 1864*). On soulignait aussi qu'il pouvait faire son chemin dans 60 cm de glace. Mais la glace demeurait un danger important : on rapporte que le St. Lawrence fut pris dans la glace pendant deux semaines (*Ogdensburg Journal, 3 février, 1865*).

1872 : Un pont entre Prescott et Ogdensburg ?

En 1872, on fit la promotion de la construction d'un pont sur le Saint-Laurent, à Prescott. Le Chemin de fer Canada Central (CCR) se joignit au StL&O, ces deux entreprises étant elles-mêmes associées au Vermont Central. Ces chemins de fer planifiaient de coopérer à la construction d'un lien ferroviaire avec Sault-Sainte-Marie, une partie de ce projet comportant un nouveau pont sur le Saint-Laurent. Le StL&O obtint une charte du Dominion au nom de la St. Lawrence International Bridge Company et le Central Vermont obtint une charte correspondante de la part de l'État de New York.

L'octroi de ces deux chartes suscita plusieurs intrigues, des deux côtés du Saint-Laurent. Au Canada, le scandale du Chemin de fer du Pacifique mit fin aux espoirs de construction de ponts au Canada. La charte fut renouvelée en 1874, mais on n'a jamais commencé la construction d'un pont ferroviaire à Prescott.

1874 : Le Transit remplace le St. Lawrence

Entretemps, le St. Lawrence connut une fin de carrière déshonorante ; en 1873, ce traversier-rail avait désespérément besoin de réparations. En juillet, lorsqu'il était en cale sèche à Ogdensburg, on constata qu'il était tellement détérioré qu'on dut le retirer définitivement du service. Aucun des chemins de fer participants n'était intéressé à investir les montants nécessaires à son remplacement ; peut-être espéraient-ils la construction d'un pont. Quoiqu'en aient été la cause ou les causes, la perspective de l'absence de tout point d'échange international de wagons entre Montréal et Niagara Falls (via Brockville et Ogdensburg) angoissa une couple d'entrepreneurs d'Ogdensburg.

Pour combler ce vide, Z.W. Wright et R. Davis, qui détenaient un contrat de 5 ans avec le CVR et le StL&O pour fournir des services de traversier-rail entre ces deux chemins de fer, commandèrent la construction d'un nouveau navire pouvant transporter trois wagons de 10 m. Le Transit, lancé en 1874 à Ogdensburg, avait une longueur de 33 m, une largeur de 6,4 m et des cabines

single track on her main deck.

The Ogdensburg Advance & St. Lawrence Weekly Democrat on July 31, 1877 reported that her configuration was altered slightly to allow for the conveyance of passenger cars but subsequent issues of a variety of news journals report scant evidence that passenger car transfers actually took place. It is possible that passenger car transfers occurred as by this time the GTR had become standard gauge ending the necessity to change truck gauges and enhancing the delivery times of goods shipped by rail.

Several ownership changes to the Transit occurred in 1875 and later. Early in 1875 she was sold to Captain S.J. Logan who transferred her to operate on the Brockville-Morristown route. In December Captain David Lyon 'engaged' the Transit to operate between Prescott and Ogdensburg and planned to operate that service into the winter as long as he could. In February 1877 Transit was once again sold to I.D. Purkis a Prescott coal merchant and entrepreneur. Purkis held previous ferry service experience operating a passenger boat between the two towns with the vessel Prescott. Purkis was also a Prescott coal dealer and the impetus for his purchase may have been to ensure a reliable source of coal delivery to his coal yard which a railway ferry could provide.

In the late 1870s Purkis extended his fleet of vessels to include additional water craft. In 1880 he purchased the rail barge Jumbo which had a capacity of carrying 3 rail cars. With this latter addition to his fleet he doubled the number of rail cars involved in the rail ferry transfer. One of two recently acquired passenger ferries, the Henry Plumb or the City of Belleville provided motive power for the car float.

Purkis was a dynamic entrepreneur. Born in La Prairie, PQ, he was first employed in the novel rail telegraph industry in Montreal. Later he supervised the laying of the first sub-marine cable in North America between Quebec City and Lévis. He was appointed manager of the Dominion Telegraph Company and moved to Toronto. There he had a falling out with directors in the company and moved to Prescott where he became a prominent coal merchant erecting his own coal dock.

1876: The Armstrong in Brockville

Meanwhile up river Captain David Lyon was active on the ferry route between Brockville and Morrilltown. In 1876 he ordered the construction of the William Armstrong, a non rail ferry which could break bulk and transfer goods between these two ports. The boat was launched in November of the same year.

Rails had arrived in Brockville via the Brockville & Ottawa Railway (B&ORy) in 1864. It included a first in its construction, the first railway tunnel built in British

pour les voyageurs de chaque côté de la voie ferrée simple sur son pont principal.

Le 31 juillet 1877, le journal Ogdensburg Advance & St. Lawrence Weekly Democrat mentionnait que la configuration du Transit avait été légèrement modifiée pour permettre le transport de voitures voyageurs mais les éditions suivantes de divers journaux ne mentionnent pas qu'il ait effectivement transporté et échangé de telles voitures. Il est possible qu'un tel échange se soit produit après que le GTR eut converti ses voies à l'écartement normal, ceci mettant fin à la nécessité de changer les bogies lors de l'échange de matériel roulant et accélérant la livraison des marchandises expédiées.

Le Transit changea de mains quelques fois à compter de 1875. Tôt en 1875, il fut vendu au Capitaine S. J. Logan, qui le transféra pour l'exploiter sur la traversée Brockville-Morrilltown. En décembre, le Capitaine David Lyon prit l'engagement d'exploiter le Transit entre Prescott et Ogdensburg et d'y offrir le service de traversier-rail jusqu'à l'hiver, aussi tard que possible. En février 1877, le Transit fut encore vendu, cette fois à I. D. Purkis, un entrepreneur de Prescott ; il avait de l'expérience d'exploitation, ayant opéré un traversier pour passagers entre ces deux villes avec le Prescott. Purkis était aussi un important marchand de charbon et son désir d'acheter le Transit pouvait être inspiré de sa volonté de s'assurer un approvisionnement en charbon fiable, ce que le chemin de fer pouvait lui offrir.

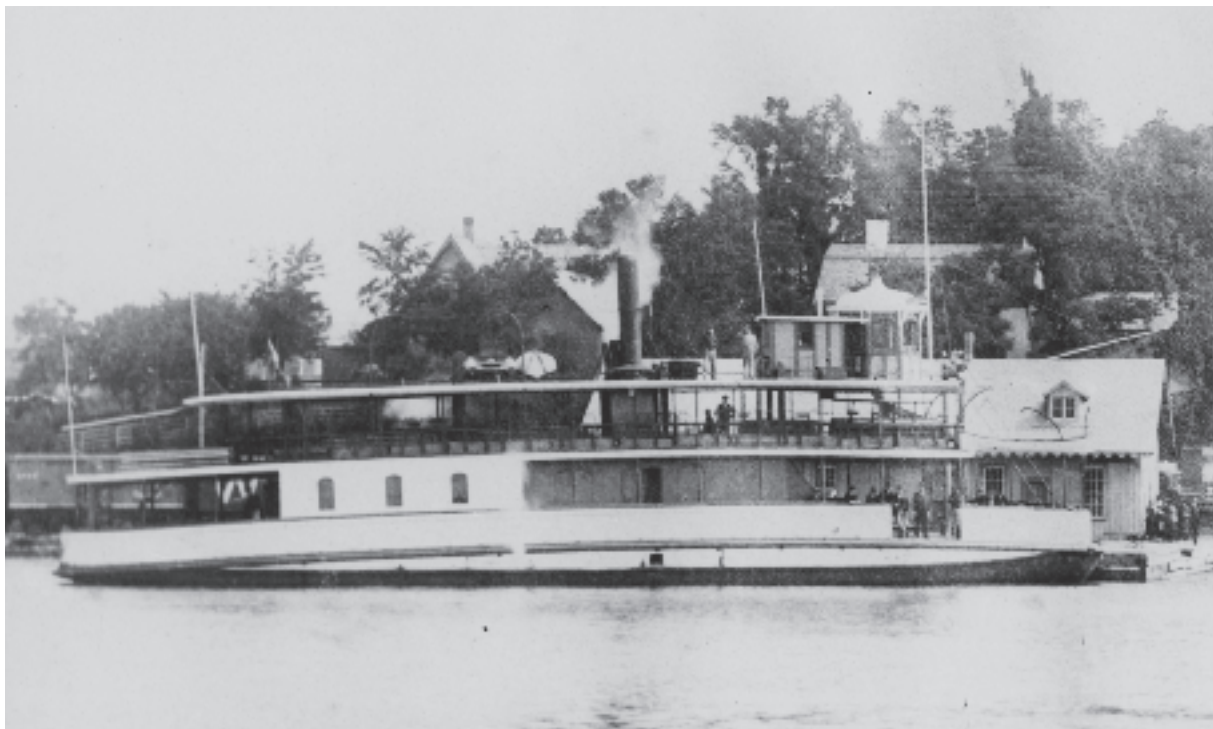
Purkis était un entrepreneur dynamique, Né à La Prairie, QC, il travailla d'abord dans l'industrie nouvelle de la télégraphie, à Montréal. Par la suite, il supervisa la pose du premier câble sous-marin en Amérique du Nord, entre Québec et Lévis. Il fut nommé directeur de la Dominion Telegraph Company et déménagea à Toronto. Là, il se brouilla avec les administrateurs de la compagnie et déménagea à Prescott. Dans cette ville, il devint un important marchand de charbon et construisit son propre quai à charbon.

1876: L'Armstrong à Brockville

Pendant ce temps, en amont sur le fleuve, le Capitaine David Lyon s'activait sur la traverse de Brockville à Morrilltown. En 1876, il fit construire le William Armstrong, un traversier (mais pas un traversier-rail) qui pouvait fractionner des cargaisons en vrac et transférer les marchandises entre ces deux ports. Ce bateau fut lancé en novembre de la même année.

Le Chemin de fer Brockville & Ottawa (B&ORy) était arrivé à Brockville en 1864. En construisant ce chemin de fer, on perça le premier tunnel ferroviaire en Amérique du Nord britannique. Le B & ORy fut construit à l'écartement provincial (1676 mm) et, comme plusieurs autres chemins de fer du Haut-Canada,

This view taken at Morristown, NY before 1882 shows the original configuration of the William Armstrong. Before her rebuilding, Captain David Lyon, her owner, used car floats to transfer rail cars Brockville and Morristown using one of the car floats he owned. Credit: Library & Archives Canada, E011067900



Cette photo du William Armstrong prise à Morristown, NY, avant 1882, montre la configuration originale du navire. Avant qu'il ne soit reconstruit, son propriétaire, le capitaine David Lyon, employait des barges pour transférer des wagons entre Brockville et Morristown, dont l'une qu'il possédait. Crédit: Bibliothèque et Archives Canada, E011067900

North America. It was built to Provincial gauge and like many of its Upper Canada counterparts it struggled financially. In 1873, when the GTR changed gauge, the B&ORy was left an orphan as one of the very few Provincial gauge railways. The B&ORy had plans to link up with the Canada Central Railway (CCR) which planned on following the Ottawa River west to Lake Nipissing and beyond. In 1881 the newly created Canadian Pacific Railway (CPR) absorbed both the B&ORy and the CCR into its corporate entity. A year prior both the B&ORy and the CCR, with CPR aid, had changed their gauge to standard gauge. At Brockville an extensive, but confined, railway yard evolved.

At Morristown, the railway arrived later. The Utica & Black River Rail Road (U&BRRR) ever so slowly constructed a line that by 1879 terminated in Morristown. The U&BRRR did not survive long beyond 1879 as in 1885 it was purchased by the Rome Watertown & Ogdensburg Rail Road (RW&O). This latter was subsequently leased to the New York Central & Hudson River Railroad in 1891. With a rail connection now available at both Brockville and Morristown, a rival to the Prescott-Ogdensburg rail car transfer service became available.

Captain Lyon, an astute river-man, observed an opportunity to engage in the cross river transfer of rail cars at this up river location. To transfer rail cars his vessel,

il en arracha financièrement. En 1873, quand le GTR adopta l'écartement normal (1435mm), le B&ORy se retrouva parmi les orphelins qu'étaient devenus les chemins de fer construits à l'écartement provincial.

Le B & ORy projetait un raccordement avec le Chemin de fer Canada Central (CCR) ; celui-ci projetait de suivre la rivière des Outaouais vers l'ouest jusqu'au lac Nipissing et au-delà. En 1881 le CPR, récemment créé, absorba le B & O Ry et aussi le CCR. Un an plus tôt, ces deux chemins de fer, avec l'aide du CPR, avaient adopté l'écartement standard. À Brockville, on construisit progressivement, dans un espace confiné, une cour de triage importante.

À Morristown, le chemin de fer arriva plus tard. Le Utica & Black River (U&BRRR) construisit, mais lentement, une ligne qui en 1879, se terminait à Morristown. L'U&BRRR ne vécut pas longtemps : en 1885, il fut acheté par le Chemin de fer Rome Watertown & Ogdensburg (RW&O) qui, par la suite, en 1891, fut loué au Chemin de fer New York Central & Hudson River. Avec une connexion ferroviaire maintenant disponible à Brockville et à Morristown, un service rival à celui du traversier-rail Prescott-Ogdensburg devenait disponible.

Le capitaine Lyon, un navigateur fluvial astucieux, constata l'occasion d'affaires qu'offrait une traversée plus en amont. Il attela des barques à son navire

the Armstrong, was lashed to scows and in one day 29 cars were transferred across the St. Lawrence at this location (*Ogdensburg Journal*, Feb 27, 1880). In September 1880 the duo of vessels transferred 99 rail cars between Brockville and Morristown (*Ogdensburg Journal*, Oct 4, 1880). In 1882 Captain Lyon ordered alterations be made to the Armstrong to allow her to transfer three rail cars per trip across the St. Lawrence. Modifications were made to her after cabin, her superstructure and steel plates added to her hull. For the decade of the 1880s the Brockville-Morristown rail car ferry service enjoyed considerable success.

Purkis and Lyon maintained an amicable relationship between their two companies, the vessels frequently exchanging between the two routes as car volume demanded or minor mishaps occurred or ship repairs were warranted. Both the Transit and the Armstrong served as excursion vessels in the summer months visiting various islands in the St. Lawrence River where people were landed for a few hours duration to enjoy picnics, athletic contests, musical performances or general merriment. On one occasion the Transit was employed in a unique manner. In January 1885 Transit laid a trans-river telephone cable connecting the Canadian and American telephone systems (*Ogdensburg Journal*, Jan 15, 1885).

1887: The Armstrong in Prescott

Towards the end of the 1880s, Captain Lyon consolidated his operation at Prescott as cross river transfers in the winter were easier to maintain there than at the up river crossing between Brockville and Morristown. This consolidation resulted in his creation of the Canadian Pacific Car & Passenger Transfer Company (CPC&PTC) in 1887. Despite its corporate title, it had no legal association with the Canadian Pacific Railway Company (CPR). A commercial relation existed between the two companies, one providing cars for transfer and the other transferring the cars across the river.

About this same time rumours appeared in the local newspapers that the RW&O wanted to close its yard in Morristown and move all its cross river transfers to Ogdensburg. A further rumour indicated that the RW&O preferred the Lyon enterprise to the Purkis enterprise which the CPR preferred.

In the end the RW&O prevailed as it moved much of its operation to Ogdensburg where it had established a rail ferry connection on the west side of the Oswegatchie River. Ogdensburg by this time had two ferry connections, one with the RW&O and a second with the Central Vermont east of the Oswegatchie River. By the time of the formation of the CPC&PTC Captain Lyon held a contract with the CPR at both Brockville and Prescott to transfer cars.

l'Armstrong. En une seule journée, celui-ci transporta jusqu'à 29 wagons à travers le Saint-Laurent entre Brockville et Morristown (*Ogdensburg Journal*, 27 février, 1880). En septembre 1880, les deux navires transfèrent 99 wagons (*Ogdensburg Journal*, 4 octobre, 1880). En 1882 le Capitaine Lyon fit faire des modifications à l'Armstrong pour lui permettre de transférer trois wagons à chaque traversée. Des modifications furent faites aussi à sa cabine arrière et à sa superstructure ; des plaques d'acier furent ajoutées à sa coque. Au cours de la décennie 1880, le service de traversier-rail Brockville-Morristown connut beaucoup de succès.

Purkis et Lyon maintinrent des relations amicales entre leurs deux entreprises, leurs navires s'échangeant les uns les autres entre les deux routes en fonction du volume de wagons, des incidents et accidents, ou quand des réparations devenaient nécessaires. Le Transit et l'Armstrong servirent tous deux aussi de navires d'excursion au cours des mois d'été, visitant différentes îles du fleuve Saint-Laurent, leurs passagers y descendant quelques heures pour des pique-niques, des épreuves athlétiques, des performances musicales ou d'autres activités ludiques. En janvier 1885, le Transit fut affecté à une activité exceptionnelle : la pose d'un câble entre les deux rives pour connecter les réseaux de téléphonie américain et canadien (*Ogdensburg Journal*, 15 janvier, 1885).

1887 : L'Armstrong à Prescott

Vers la fin des années 1880, le capitaine Lyon consolida ses opérations à Prescott parce que les transferts en hiver y étaient plus faciles qu'entre Brockville et Morristown. Cette consolidation résulta en la création de la Canadian Pacific Car & Passenger Transfer Company (CPC&PTC) en 1887. Malgré son nom, elle n'appartenait pas au CPR, mais il existait une relation commerciale entre les deux : le Canadien Pacifique (CPR) acheminait les wagons au quai de la traverse et le CPC&PTC assurait leur traversée.

Vers la même époque, les journaux firent état de rumeurs à l'effet que le RW&O voulait fermer sa cour de triage à Morristown et déménager tous ses transferts fluviaux à Ogdensburg. Une rumeur, en particulier, laissait entendre que le RW&O préférerait l'entreprise de Lyon à celle de Purkis, cette dernière étant la préférée du CPR.

Éventuellement, le RW&O déménagea effectivement une grande partie de ses opérations à Ogdensburg, où il avait établi une connexion par traversier-rail à partir du côté ouest de la rivière Oswegatchie. Ogdensburg avait alors deux liaisons de traversier-rail : une avec le RW&O et une autre avec le CVR, à l'est de la rivière Oswegatchie. Lors de la formation de la CPC&PTC, le Capitaine Lyon était sous contrat de traversier-rail avec le CPR à Brockville et aussi à Prescott.

1889: The Armstrong's Eventful Life

Although multiple founderingings of the Armstrong occurred during her lifetime, each happenstance resulted in her renaissance. The most dramatic sinking occurred in mid 1889 but it was more than a year later that she resumed her rail car ferry career. This episode commenced with a northbound June 30 crossing of the river to Brockville. Laden with three hoppers of coal and another car and while a short distance from the American shore the engineers observed that the weight of the cars on her aft pushed the ferry's exhaust pipes at the stern beneath the water. Despite the activation of the pony pumps water poured into the engine room.

The crew escaped unharmed but the boat sank in 83 feet of water. An investigation determined two possible causes of the sinking. One suggested that the likely cause of the sinking was water entering the engine room through open iron grated scuttles located in the centre of the car deck. Another theory suggested that the well through which the rudder post ran had burst. In any event, the Armstrong rested on the river's bed.

Captain Lyon quickly determined to undertake a raising and restoration of the Armstrong. He had no inkling of the saga that decision subsequently created. The first attempt at raising the vessel involved sinking two pontoons on either side of the boat and fastening these together with chains. The hollow cylinders would have air forced into them giving them great lifting power. It was soon determined that four pontoons would be necessary to raise the sunken vessel. Early in September with the pontoons performing their raising task, one of the pontoons suddenly broke loose from one end of the chain. The loose end came to the surface with such force that it crushed the bottom of the rescue barge Gaskin which then promptly sank.

The next rescue attempt involved the vessel S. Neelon. The Gaskin's sinking complicated the rescue as her hulk lay near the Armstrong. It was not until November that the remnants of the Gaskin were sufficiently removed away from the scene that another rescue attempt of the Armstrong could be effected. In early January 1890 the next attempt to raise the ship occurred, once again using pontoons as the raising force, and with attendant vessels, S. Neelon and Jessie Breck, on either side of the sunken vessel. But further delays occurred and it was not until the last day of March 1890 that the Armstrong finally breached the surface of the river.

It was immediately evident that the ship suffered extensive damage but the thought was that her hull survived the mishap quite well. She was towed to the slip in Brockville and kept afloat by pumping her hold as required. In mid July, more than a year following her

1889 : La vie mouvementée de l'Armstrong

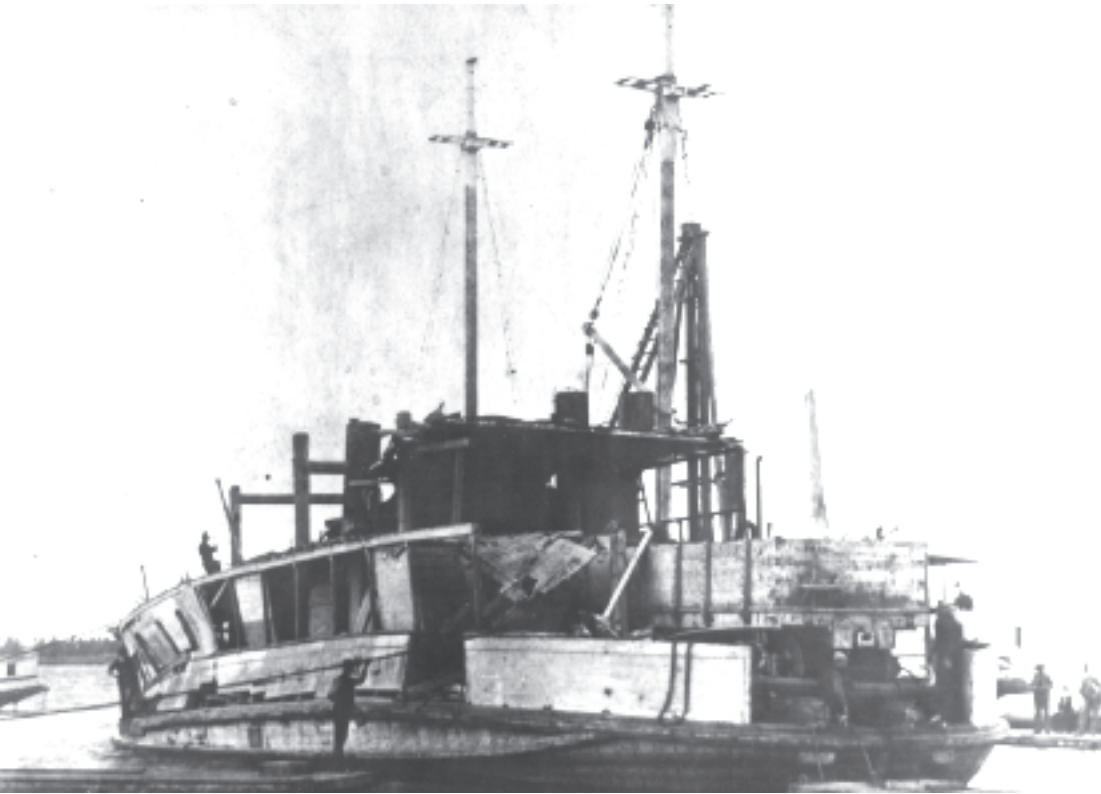
Malgré les multiples naufrages de l'Armstrong au cours de sa vie, ce navire semblait renaître à chaque péripétie. Le naufrage le plus dramatique se produisit au milieu de 1889 mais le navire ne reprit son service de traversier-rail qu'un an plus tard. Cet épisode commence par une traversée du fleuve vers Brockville, le 30 juin. Chargé de trois wagons-trémies de charbon et d'un autre wagon, alors qu'il n'était encore qu'à faible distance de la rive américaine, les membres de l'équipage observèrent que les tuyaux d'échappement à la poupe du navire se retrouvaient sous l'eau à cause du poids des wagons à l'arrière du bateau. Malgré la mise en service des pompes, l'eau s'engouffra dans la chambre des machines.

L'équipage s'en tira sans dommage, mais le navire sombra dans 25 m d'eau. Une enquête identifia deux causes possibles du naufrage. L'une suggéra que le naufrage était dû à l'entrée d'eau dans la chambre des machines par des écoutilles au centre du pont des voies ferrées. Une autre théorie suggéra plutôt que le puits logeant la colonne du gouvernail avait éclaté. Quoi qu'il en soit, l'Armstrong gisait au fond du fleuve.

Le capitaine Lyon décida rapidement au renflouement et à la restauration de l'Armstrong. Il n'avait aucune idée de la saga que susciterait sa décision par la suite. La première tentative de renflouer le navire fut faite au moyen de deux pontons enfoncés le long de l'Armstrong et reliés par des chaînes ; on injecterait de l'air sous pression dans les cylindres creux que constituaient les pontons, ce qui leur donnerait la force de levage nécessaire. On détermina bientôt qu'il faudrait 4 pontons, et non pas 2, pour obtenir une force de levage suffisante pour renflouer le navire. Tôt en septembre, les pontons procédant au levage, l'un d'entre eux se détacha des chaînes. Le bout libre de ce ponton arriva à la surface de l'eau avec tellement de force qu'il perfora le fond de la barge de sauvetage Gaskin, qui sombra rapidement.

La tentative suivante de sauvetage impliqua le navire S. Neelon. Le naufrage du Gaskin compliquait le sauvetage puisque son épave gisait près de l'Armstrong. Ce n'est pas avant novembre que les restes du Gaskin furent suffisamment déblayés pour que l'on puisse tenter encore de renflouer l'Armstrong. Tôt en janvier 1890, on tenta encore d'utiliser des pontons avec l'aide des navires S. Neelon et Jessie Breck, l'un de chaque côté du navire naufragé. D'autres délais se produisirent et ce n'est pas avant le dernier jour de mars 1890 que l'Armstrong refit finalement surface.

On constata immédiatement que l'Armstrong avait subi des dommages considérables, mais on croyait que sa coque avait survécu assez bien au naufrage. Le navire fut remorqué jusqu'à une cale à Brockville et maintenu à flot par pompage au besoin. À la mi-juillet, plus d'un an après le naufrage, la coque fut transférée à un chantier naval à Ogdensburg. Une fois l'Armstrong en



Once raised from the bottom of the St. Lawrence River in 1890, the Armstrong revealed the extent of the damage suffered by her 1889 sinking. Notice the intact wooden gondola car that remained upright on the deck. Despite the encompassing damage as revealed in this image, Captain Lyon quickly determined that he would have her rebuilt. His decision revealed a faith in the ship's viability that would be severely tested once in dry-dock. Ogdensburg Public Library, X0080613 William Armstrong 1889 00 00 dcmcoll

Une fois le navire Armstrong remonté du fond du fleuve Saint-Laurent en 1890, on put constater l'étendue des dommages subis lors du naufrage de 1889. On remarque le wagon tombereau en bois, demeuré debout sur le pont. Malgré les dommages considérables (voir la photo), le Capitaine Lyon décida rapidement de faire reconstruire le navire. Sa décision démontrait sa confiance dans la viabilité de ce navire ; cette confiance fut sévèrement mise à l'épreuve une fois le navire en cale sèche. Ogdensburg Public Library, X0080613 William Armstrong 1889 00 00 dcmcoll

sinking, the hulk was moved to a shipyard in Ogdensburg. Once in dry dock the extent of the damage to the Armstrong was truly revealed. Repairs commenced immediately with the purposeful reconfiguration of several aspects of the vessel to be employed as a rail car transfer vessel and as a passenger ferry for cross river transfer and in the latter case to be employed as an excursion vessel. By mid November all the repairs were complete and the vessel re-launched to resume her ferry service once again. Captain Lyon invested far more finances into the restoration than anticipated but may have basked in the knowledge that this was the first time that pontoons had been used to rescue a vessel sunk in the St. Lawrence River.

1890: The South Eastern

While the Armstrong was out of commission, Lyon purchased the South Eastern as a supplemental/replacement vessel. She had been built in 1881 for service with the South Eastern Railway of Quebec to ferry rail cars from the south shore to Montreal. She was only used in the summer however. In 1886 she was no longer required as a new rail bridge had

caie sèche, on put voir l'étendue des dommages. Les réparations commencèrent immédiatement et on procéda aussi à reconfigurer divers aspects du navire pour qu'il puisse servir comme traversier-rail, comme traversier de passagers et comme navire d'excursion. À la mi-novembre, toutes les réparations étaient complétées et le navire fut lancé à nouveau pour reprendre son service de traversier. Le Capitaine Lyon investit bien plus d'argent dans cette restauration qu'il n'avait prévu, mais il se délecta peut-être de savoir que c'était la première fois qu'on avait utilisé avec succès des pontons pour renflouer un navire ayant coulé dans le fleuve Saint-Laurent.

1890: Le South Eastern

Pendant l'absence de l'Armstrong, Lyon acheta le South Eastern comme navire supplémentaire et de remplacement. Il avait été construit en 1881 pour le Chemin de fer South Eastern Railway of Quebec, pour transférer des wagons de la Rive-Sud à La Salle ; ce navire ne servait que l'été. En 1886, le South Eastern n'était plus requis puisqu'un nouveau pont ferroviaire avait été construit à Montréal. À cette date, le South Eastern avait été vendu à de nouveaux propriétaires qui, à leur tour, en 1890, le vendirent au Capitaine Lyon. Le South Eastern

been constructed at Montreal. She was sold at that time to new owners who in 1890 sold the South Eastern to Captain Lyon. She commenced her transfer service on the St. Lawrence in June of that year.

To add potential woes to Captain Lyon about this time, but unknown to him, CPR executives were unhappy with Captain Lyon for reasons not clearly indicated. The CPR wanted to organize a service operated in conjunction with the RW&O but the directors of the latter company were satisfied with the current arrangement and so Lyon's boats remained the means of rail transfer.

In 1890 newspapers reported on the possibility of a bridge across the St. Lawrence at Brockville which if constructed would pose a major threat to the rail ferries (*Brockville Recorder, Feb 27, 1890*). The Brockville and New York Bridge Company was organized in 1888 and proposed to construct a low bridge 4,687 feet long with 19 spans ranging in length from 150 feet to 525 feet. The longest span was designed as a cantilever swing bridge over the main channel and two of the 150 foot long spans were also cantilever designs (*The Railway Times, Apr 12, 1890*). Over the course of the next decade very little construction on this project occurred and the plan died as such.

The Armstrong was not alone in suffering severe mishaps. The South Eastern in the winter of 1894 experienced two potentially dangerous incidents. In the first, two iron plates were ripped from her hull by ice. She was run up on the ice at Prescott elevating her bow out of the water. New plates were affixed and she returned to duty almost immediately. Within days, again, ice as the culprit, one of her side wheel buckets was broken. This issue was resolved by removing a bucket from the opposite side wheel to balance the propelling mechanism.

Transit in the same winter experienced a naval calamity. While being transferred from Brockville to Prescott to be laid up for the winter, she caught fire. Under a full head of steam in an effort to break ice, a cabin caught fire. Presumably the stack over heated and caused nearby wood to ignite. Fortunately the crew discovered the flames and were able to douse the blaze but not before extensive damage occurred.

The following January while at the dock in Prescott about to be laid up for the winter, Transit sank. No crew were on board overnight and when the engineer returned the next morning to his dismay he found the engine room filling with water. Fortunately the water depth at the dock was not great and only her stern was under water. A first attempt to re-float her failed when a chain broke, but a second attempt was successful in raising her. The cause of the sinking was due to the opening of a sea cock, presumably the work of a miscreant.

In 1895 the Ogdensburg City licence for the

commença son service de traversier-rail en juin de cette année-là.

Pour ajouter aux infortunes du capitaine Lyon, vers cette date et sans qu'il ne le sache, des dirigeants du CPR devinrent mécontents de lui, pour des raisons non clairement identifiées. Le CPR voulait organiser un service exploité en conjonction avec le RW&O mais les administrateurs de ce chemin de fer étaient satisfaits de l'arrangement en vigueur et les navires du Capitaine Lyon continuèrent leur service de traversier-rail.

En 1890, les journaux firent état de la possibilité de la construction d'un pont ferroviaire à Brockville : s'il était construit, il constituerait une menace majeure au traversiers-rail (*Brockville Recorder, 27 février, 1890*). La société Brockville and New York Bridge Company fut créée en 1888 et proposa de construire un pont de bas niveau, de 1429 m de longueur, constitué de 19 travées de longueur variant entre 45 et 160 m. La travée la plus longue était construite comme un pont tournant de type cantilever au-dessus du chenal de navigation principal ; deux autres travées de 45 m étaient aussi de type cantilever (*The Railway Times, 12 avril, 1890*). Au cours de la décennie suivante, il y eut peu de construction et ce plan mourut de sa belle mort.

L'Armstrong ne fut pas le seul navire à connaître des déboires importants. Le South Eastern, à l'hiver 1894, subit deux incidents dangereux. En premier, deux plaques de fer furent détachées de sa coque par les glaces. Il fut soulevé sur la glace à Prescott, sa proue sortant de l'eau. De nouvelles plaques furent fixées et le navire reprit son service presque immédiatement. Quelques jours plus tard, l'auget d'une de ses roues à aubes fut brisé par la glace ; on résolut ce problème en enlevant un auget de la roue de l'autre côté en vue d'équilibrer le mécanisme de propulsion.

Le même hiver, le Transit subit une calamité navale. Au cours de son transfert de Brockville à Prescott pour entreposage d'hiver, il prit feu. Le navire étant sous pression maximale de vapeur pour briser la glace, une cabine prit feu. On suppose que la cheminée surchauffa et enflamma une pile de bois voisine. Heureusement, l'équipage découvrit les flammes et put éteindre l'incendie, mais pas avant qu'il ne cause des dommages considérables.

En janvier suivant, alors qu'il était au quai de Brockville en attente d'être remisé pour l'hiver, le Transit coula. Aucun membre de l'équipage ne passait la nuit à bord et, le lendemain matin, quand le mécanicien prit son service, il constata que la chambre des machines se remplissait d'eau. Heureusement, la profondeur de l'eau à ce quai était faible et seule la poupe était submergée. Une première tentative de renflouement échoua quand une chaîne brisa mais une seconde tentative fut fructueuse. La cause du naufrage était l'ouverture d'un robinet, probablement l'œuvre d'un mécréant.

renewal of passenger transfer was to be renewed. A number of vituperative exchanges by letter occurred in the Ogdensburg newspapers of the day. Removed from public scrutiny, Thomas Shaughnessy, CPR vice president, wrote in private correspondence with the president of the NYC of his desire to get rid of Captain Lyon and his old vessels. Lyon maintained close relationships with the NYC in the Ogdensburg area and his father had once been mayor of the city and these alliances apparently were significant. Little came of either of these issues save for festering relations.

1890: Silk Trains

Despite the non-nautical challenges to the rail car transfer service, it continued to plod successfully moving rail cars from one shore to the other. In the late 1880s the ferries became an important facet of a very lucrative silk transport trade for the CPR. Some preliminary shipments of this important commodity occurred shortly upon completion of the CPR mainline to Port Moody and subsequently Vancouver.

In 1887 the CPR leased the liner *Abyssinia*, which reached Vancouver from Hong Kong on June 13 laden with 63 bales of silk along with the regular complement of passengers and mail. Each bale was valued between \$75,000 and \$95,000 (*Chandler, G., "Canada's Silk Road," The Beaver, December, 2009*). The *Parthia*, a similarly leased ship, arrived the following month with a similar load of silk bales which, once unloaded from the ship and loaded into baggage cars immediately left Vancouver by train. Initially the silk was attached to fast passenger trains for its transcontinental journey on the CPR main line between Vancouver and Carleton Junction in Ontario. From there the cars moved through Smith Falls to Prescott. At Prescott the silk laden cars were run onto a ferry and taken across the St. Lawrence to Ogdensburg. Once cleared by U.S. Customs the rail cars were entrusted to the New York Central for several destinations near New York City.

Realizing that this was a profitable venture the CPR commissioned in the 1890s a new class of Empress ships to participate in the trans-Pacific silk shipments. The *Empresses of India*, *Japan* and *China* formed the CPR's own fleet of Pacific ships. These ships were faster than their competitors on the sea voyage and the railway received the benefit. More and more silk was transferred by CPR vessels and trains. The CPR-NYC collaboration meant the silk bales could traverse the continent faster than by any U.S. combination of railways.

En 1895, le permis de la ville d'Ogdensburg pour le service de transfert de passagers devait être renouvelé. Un violent échange de lettres se déclencha, par l'intermédiaire des journaux d'Ogdensburg. N'ayant pas de comptes à rendre publiquement, un des vice-présidents du CPR, Thomas Shaughnessy, écrivit privément au président du Chemin de fer New York Central (NYC), lui faisant part de son désir de se débarrasser du Capitaine Lyon et de ses vieux bateaux. Lyon entretenait des relations étroites avec la direction du NYC à Ogdensburg et son père avait déjà été maire de cette ville. Ces alliances étaient apparemment significatives. De ces échanges acrimonieux, il ne sortit que des détériorations dans les relations.

1890 : Les trains de soie

Malgré des défis (non reliés à la navigation) au service de transfert des wagons, ce transfert continua avec succès et les wagons de traverser le fleuve. Vers la fin des années 1880, les traversiers-rail devinrent un élément important dans le transport très lucratif de la soie par le CPR. Des expéditions préliminaires de cette marchandise importante débutèrent peu après l'arrivée de la ligne principale du CPR à Port Moody et, par la suite, à Vancouver.

En 1887 le CPR loua le paquebot *Abyssinia*, qui atteignit Vancouver à partir de Hong Kong le 13 juin ; il transportait 63 balles de soie, en plus de sa charge normale de voyageurs et de courrier. Chaque balle valait entre 75 000 et 90 000 \$ (*Chandler, G., "Canada's Silk Road," The Beaver, Décembre, 2009*). Le *Parthia*, un paquebot loué de la même façon, arriva le mois suivant avec un chargement analogue de balles de soie. Celles-ci, déchargées du paquebot et chargées à bord de wagons à bagages, quittèrent immédiatement Vancouver par train. Au début, la soie faisait le voyage transcontinental dans des trains voyageurs rapides, sur la voie principale du CPR, de Vancouver à Carleton Junction en Ontario. De là, les voitures étaient tractées vers Smith Falls puis Prescott. À Prescott, les wagons chargés de soie étaient placés sur un traversier-rail sur lequel ils franchissaient le fleuve pour se rendre à Ogdensburg. Une fois passées les douanes américaines, les wagons étaient remis au NYC pour être acheminés vers diverses destinations près de New York.

Constatant la rentabilité élevée de cette opération, le CPR mit en service, dans les années 1890, des paquebots de classe *Empress* pour transporter la soie à travers le Pacifique. L'*Empress of India*, l'*Empress of Japan* et l'*Empress of China* formèrent la flotte du Pacifique du CPR. Ces paquebots étaient plus rapides en mer que leurs concurrents et le CPR en percevait le bénéfice. De plus en plus de soie transita par cette route. La collaboration entre le CPR et le NYC faisait que les balles de soie traversaient le continent plus rapidement que par toute autre combinaison de chemins de fer américains.

Until the 1930s, the CPR trans-Pacific steamships forwarded silk and raw silk shipments between the Orient and Vancouver. The Empress of India was one of three Canadian Pacific Railway sister ships that crossed the Pacific from 1891 until 1914. Silk, once unloaded from the ship to waiting box cars on the dock were immediately whisked away as a unit train by a CPR locomotive on a cross-Canada trip to Prescott. Nothing, even passenger and Royal trains, impeded the delivery of the cars to the Port of Prescott and the transfer at that point to the rail car ferry. Once on the car ferry, the ferry was transferred across the St. Lawrence to Ogdensburg where the lading was moved to New York City and environs. Vancouver Public Library, 39043



Jusque dans les années 1930, les vapeurs trans-Pacifique du Canadien Pacifique acheminèrent des envois de soie et de produits de soie entre l'Orient et Vancouver. L'Empress of India fut l'un des trois paquebots identiques du Canadien Pacifique qui traversèrent le Pacifique de 1891 à 1914. Une fois transbordée du paquebot à des wagons couverts en attente, le chargement de soie, réuni en un train-bloc, était rapidement tracté par une locomotive du CPR qui lui faisait traverser le Canada jusqu'à Prescott. Rien, ni les trains de voyageurs ni les trains royaux, ne pouvait retarder la livraison de ces wagons au port de Prescott et leur transbordement sur le traversier-rail ; celui-ci franchissait le Saint-Laurent jusqu'à Ogdensburg, d'où les wagons étaient acheminés à New York et dans ses environs. Bibliothèque publique de Vancouver, 39043



The Prescott CPR Yard as it appeared before changes made in 1908 was perhaps taken in 1890 from the top of a grain elevator. It is unfortunate that the clarity of the print does not reveal the names of the various rail companies whose cars appear in the yard. On the right is the original harbour situated station and towards the photographer a single wooden gondola car rests on the lead track to the ferry's apron. The pond in the top left was filled in when the yard was extensively revised. When the Charles Lyon was put into service it's apron was located top centre in the area where the two towers appear. Library & Archives Canada, PA-112556E

La cour de triage Prescott du CPR, peut-être photographiée en 1880 du haut d'un élévateur à grain, telle qu'elle apparaissait avant les changements effectués en 1908. Il est regrettable que la qualité de cet imprimé ne permette pas de lire le nom des différents chemins de fer dont les wagons emplissent la cour de triage. À droite, on voit la gare située à l'origine sur le port et, en direction du photographe, un seul wagon-tombereau en bois sur la voie d'accès à la rampe de chargement. L'étang en haut à gauche fut remblayé quand la cour de triage fut profondément remaniée. Quand le Charles Lyon fut mis en service, la rampe de chargement était située en haut au centre, là où apparaissent deux tours. Bibliothèque & Archives Canada, PA-112556E

Speed was the essential component of this cargo transfer. Soon entire trains were devoted to the movement of silk. These trains always had priority over all other trains, including royal trains. They stopped only to change engines and crews who were regularly assigned to move the silk. Carmen had the barest of time to inspect running gear, check journals and perform their many tasks. The location of each train was constantly monitored from station to station and division to division by telegraphic communications.

When a vessel berthed at a pier in Vancouver a methodical plan for silk transfer commenced. A CPR train of especially constructed steel rolling stock awaited dock side for the ship to shore transfer. Before passengers were landed, stevedores moved the silk from the ship's hold to the box cars. A freight car was loaded every eight minutes. As soon as all the box cars were loaded, the train departed the dock. The speediest locomotives and the most skilled engineers guided the train across the country stopping only to change crews and occasionally locomotives.

Once at Carleton Place the train was diverted to the Prescott sub and arrived in the yard at Prescott. There a waiting switch crew manoeuvred the cars onto the waiting ferry and the Charles Lyon departed for Ogdensburg. Once on the American side the NYC with equal despatch unloaded the ferry and whisked the cars to waiting depots in the New York City area.

The reason for such haste was because of insurance. Insurance on a car was provided at an hourly rate. It was therefore in the financial interest of the railway company to move this commodity in the fastest possible way. The St. Lawrence ferries were an integral link in this cross-border trade. The ferry was often held at Prescott ready to immediately receive cars that arrived in the Prescott yard. In 1902 a train of fifteen cars moved across Canada to Prescott and were transferred to the United States by ferry. The combined value of this one shipment was calculated at \$2,000,000 (*Norwood News (edited), Oct 17, 1892*). For more information on silk trains, see *Canadian Rail No. 295, August, 1976*.

La vitesse était l'élément essentiel de ce transport de la soie. Bientôt, des trains complets furent affectés à ce trafic. Ces trains avaient priorité sur tous les autres trains, même les trains royaux. Ces trains ne s'arrêtaient que pour le changement des locomotives et des équipages, ceux-ci étant affectés régulièrement au transport de la soie. Les préposés aux wagons avaient très peu de temps pour inspecter les organes de roulement, vérifier les paliers et s'acquitter de toutes leurs tâches. La localisation de chaque train était surveillée constamment, d'une station à l'autre, d'une division à l'autre, au moyen de communications télégraphiques.

Quand un navire accostait à un quai à Vancouver, un plan méthodique de transfert de la soie entraînait en action. Un train du CPR, composé de wagons en acier spécialement construits, attendait, au quai, l'accostage du navire et le transbordement de sa cargaison. Avant que les passagers n'aient mis pied à terre, les débardeurs avaient transféré la soie des cales du navire aux wagons couverts. Le chargement d'un wagon prenait 8 minutes. Dès que les wagons étaient chargés, le train quittait le quai. Les locomotives les plus rapides et les meilleurs mécaniciens guidaient le train à travers le pays, n'arrêtant que pour changer les équipages et, occasionnellement, les locomotives.

Une fois arrivé à Carleton Place, le train était dirigé vers la subdivision de Prescott et arrivait à la cour de triage de Prescott. Une équipe d'aiguilleurs attendait et aiguillait le train vers le traversier-rail Charles Lyon, qui était en attente et partait aussitôt pour Ogdensburg. Une fois le traversier-rail arrivé sur la rive américaine, le NYC, avec autant d'empressement, déchargeait le traversier-rail et lançait les wagons à toute allure vers des dépôts dans la région de New York, où on les attendait. Le temps était critique, puisque aussi longtemps que ces marchandises étaient en possession du CPR, l'assurance était tarifée à l'heure : moins longtemps le CPR détenait les wagons, plus son potentiel de profit augmentait.

Ce sont les assurances qui exigeaient une telle hâte : l'assurance des wagons et de leur contenu était tarifée à l'heure. Il était donc dans l'intérêt financier du chemin de fer de se délester aussi rapidement que possible de cette cargaison. Les traversiers-rail du Saint-Laurent étaient un lien essentiel dans ce trafic. Souvent, ils étaient mis en attente au quai de Prescott, prêts à recevoir les wagons dès leur arrivée en cour de Prescott. En 1902 un train de 15 wagons traversa le Canada de Vancouver à Prescott. Tous les wagons furent transférés aux États-Unis à Prescott. La valeur totale de cette seule expédition fut estimée à 2 000 000 \$ (*Norwood News, 17 octobre, 1892*). Pour plus d'information sur les trains de soie, voir *Canadian Rail No. 295, Août, 1976*).

During the 1920's the CPR had a series of special silk cars built to assist in the speedy transfer of the product across the continent. These steel cars rode on express trucks and here a number of these are at the head end of a 'silky' unit train pulling out of the Drake Street yard in Vancouver in December 1928. The two passenger cars on the rear were for CPR officials and security who accompanied the train to prevent any robbery attempt of the valuable cargo. The only time the train stopped on its cross country journey was for a change of crew, change of locomotive or for taking on water or coal. Vancouver Public Library, 15641B



Au cours des années 20, le CPR possédait un parc de wagons construits spécialement pour faciliter le transport rapide de la soie à travers le continent. Ces wagons en acier étaient dotés de bogies haute vitesse. On voit ici quelques-uns de ces wagons en tête d'un train-bloc de soie qui sort de la cour de triage de la rue Drake à Vancouver en décembre 1928. Les deux voitures voyageurs en queue du train servaient à des dirigeants et agents de sécurité du CPR, qui accompagnaient le train pour prévenir le cambriolage de sa cargaison de grande valeur. Dans sa traversée du continent, un tel train ne s'arrêtait que pour un changement d'équipage ou de locomotive ou pour refaire le plein de charbon ou d'eau. Bibliothèque publique de Vancouver, 15641B

1907: The Charles Lyon

The beginning of the 20th century witnessed dramatic changes to the cross river rail car transfer. Rail traffic increased significantly. The ships of the CPC&PTC were approaching the end of their service life. The volume of car transfers between Brockville and Morristown decreased and continued to do so. The CPR announced in 1906 that extensive renovations to their yard in Prescott would occur in the next few years. In October 1906 Captain Lyon received a new ten year contract from the CPR for car transfers and consequently he placed an order for a new car ferry to replace his ageing vessels.

Named in honour of his father the new vessel, Charles Lyon, was constructed at the Polson Company in Toronto, and launched in December 1907. The ship had a length of 280 feet, a beam of 40 feet, a moulded depth of 22 feet, draft when fully loaded of 12 feet and weighed 1659 tons. She had reinforced steel plates mounted on her

1907: Le Charles Lyon

Au début du 20e siècle, on assista à des changements dramatiques dans le transfert de wagons pour la traversée du fleuve. Le trafic ferroviaire augmenta d'une façon significative. Les navires du CPC&PTC se rapprochaient de la fin de leur vie utile. Le volume de wagons transférés de Brockville à Morristown se mit à diminuer. Le CPR annonça en 1906 qu'il ferait des renovations importantes à sa cour de Prescott au cours des années suivantes. En octobre 1906, le Capitaine Lyon reçut du CPR un traversier-rail pour remplacer ses navires vieillissants.

Nommé en l'honneur du père du capitaine, le Charles Lyon fut construit à Toronto par la compagnie Polson et lancé en décembre 1907. Ce navire, long de 85 m et large de 12 m, une profondeur de coque de 6,7 m, avait un tirant d'eau de 3,6 m à pleine charge ; il pesait 1685 tonnes. Sa coque était renforcée de plaques d'acier qui

hull to aid in her function as an ice crusher. She had a distinctive slope fore and aft to her deck which gave the ship a humped back appearance. Three sets of standard gauge 80 lb rail were affixed to her car deck in an unusual arrangement. A centre track held six 40 foot cars. Two outside tracks held six similar cars. However the curved converging design of the outside tracks prohibited all three tracks from carrying six cars at a time. As a double ended boat there was no need to change the direction of the ship for loading or unloading. Designed by Captain Lyon, cost of the vessel was \$253,000. Unfortunately the delivery date of December 1907 was not met and it was not until April 1908 that the ship berthed in Prescott for the first time.

Before the ship's launch the NYC and the CPR built new aprons to accommodate the Charles Lyon. At Prescott the CPR expended \$80,000 reconfiguring its yard and constructing a new pier built farther to the east than the pier that had served the ferries for many years. The new dock was 300 feet long and 42 feet wide and was 14 feet above the high water mark. The NYC in Ogdensburg at a cost of \$60,000, replaced the RW&O slip with a new structure extending an additional 135 feet into the St. Lawrence River.

With the advent of these new aprons the service of the remaining car ferries in the fleet were no longer required as they were not compatible with the new rail-marine interchange formations. All the vessels, both rail and passenger, were sold or disposed of in the next several months as Captain Lyon divested himself of the passenger ferry business.

The Charles Lyon reliably transferred its cargo of rail cars across the river with only an occasional weather related incident, most often a winter related episode. On one occasion in February 1926, and despite her being the most powerful ice crusher on the St. Lawrence, the river ice captured the vessel. She had been operating as an ice breaker when she was blocked and bound by an ice flow below Ogdensburg. Relief attempts were postponed over night with the crew remaining on board. The next day a gang of 25 men worked diligently sawing ice so that the craft might free herself. After a radius of 150 feet had been cut she was successful in releasing her ice shackles and made her way slowly back to her American pier. While trapped she had on board 12 hopper cars loaded with American coal.

In late 1929 Captain David Lyon died. His Canadian Pacific Car & Passenger Transfer Company was sold by his estate to the Canadian Pacific Railway Company. The New York Central Railway (NYC) shortly thereafter agreed in a partnership to order and operate a new cross river rail transfer vessel under a new corporate arrangement.

l'aidaient à briser la glace. Avec ses pentes descendantes vers la proue et vers la poupe, le pont donnait l'impression d'être bossu.

Le pont comptait trois voies ferrées à écartement normal faites de rail de 80 livres, disposés dans une géométrie inusitée. La voie centrale pouvait recevoir 6 wagons de 12 m (40 pieds). Les deux voies extérieures pouvaient elles aussi contenir 6 wagons semblables. Cependant, à cause de la courbe des deux voies extérieures, on ne pouvait transporter en même temps 6 wagons dans chacune des trois voies. Comme le navire était bidirectionnel, on n'avait pas à le retourner pour le charger et le décharger. Conçu par le Capitaine Lyon lui-même, le navire coûta 253 000 \$. Malheureusement, la date de livraison de décembre 1907 ne put être tenue et le navire n'accosta à Prescott pour la première fois qu'en avril 1908.

Avant le lancement du Charles Lyon, le NYC et le CPR construisirent de nouvelles rampes de chargement pour le recevoir. À Prescott, le CPR investit 8 000 \$ dans la reconfiguration de sa cour et la construction d'une nouvelle jetée, située plus à l'est que la jetée qui avait servi aux traversiers-rail pendant de nombreuses années. Le nouveau quai, long de 91 m et large de 12,8 m, était de 4.3 m au-dessus du niveau des hautes eaux. Au coût de 60 000 \$, le NYC remplaça la cale d'Ogdensburg par une nouvelle structure se projetant 41 m de plus dans le Saint-Laurent.

Suite à ces ajouts d'équipements portuaires, les traversiers-rail qui restaient n'étaient plus nécessaires, parce qu'ils n'étaient pas compatibles avec les nouvelles procédures d'exploitation. Dans les mois qui suivirent, le Capitaine Lyon vendit ses traversiers-rail et navires passagers ou en disposa ; il se départit de ses investissements dans l'industrie des traversiers.

En plus des transferts habituels de wagons, le Charles Lyon transférait parfois des convois exceptionnels. Au cours des années 1920, des cirques majeurs, avec toute la caravane de leurs wagons spécialisés, furent transportés à travers le fleuve, en fonction des horaires de leurs représentations. Mais le cargo de prestige, au cours des années 20, c'était des balles de soie brute et des produits de la soie

Le Charles Lyon assurait un transport fiable des wagons d'une rive à l'autre du Saint-Laurent avec seuls quelques incidents occasionnels, reliés au mauvais temps, le plus souvent l'hiver. Ainsi, en février 1926, même si le Charles Lyon était le brise-glace le plus puissant sur le Saint-Laurent, il fut pris dans les glaces en aval d'Ogdensburg. Les tentatives de dégagement furent remises au lendemain et l'équipage demeura à bord. Le lendemain, un groupe de 25 hommes travailla très fort à scier la glace pour permettre au navire de se dégager. Après qu'on eut scié la glace sur un rayon de 45 m, le navire réussit à se dégager de ses chaînes de glace et revint

1930: The Prescottont

In 1930 a new vessel, in fact two new vessels, were ordered to replace the ageing Charles Lyon. The contract for a tug and a float was let to two companies, one Canadian and one American. The Davie Shipbuilding and Repair Ltd of Lauzon Quebec won the contract to construct the tug. The Prescottont had her keel laid on June 30, 1930, was launched in September and had her sea trials in October. She was constructed in a remarkably short time.

The Prescottont's vital statistics included gross tonnage, 302; length 117 feet, beam 27 feet, draft 13 feet 6 inches; speed 11 knots. She was the first diesel electric ship to operate on the St. Lawrence River. Like her earlier sister ships she was constructed to break river ice.

lentement à son quai du côté américain ; quand le navire fut immobilisé, il transportait 12 wagons-trémies chargés de charbon américain. Fin 1929, le capitaine David Lyon décéda. Sa compagnie, la Canadian Pacific Car & Passenger Transfer Company, fut vendue au CPR par ses héritiers. Peu de temps après, le NYC acquiesça à une nouvelle entente de partenariat pour l'exploitation d'une nouvelle traverse fluviale.

1930: Le Prescottont

En 1930, deux nouveaux navires furent commandés pour remplacer le Charles Lyon vieillissant. Les contrats de construction d'un remorqueur et d'une barge furent remportés par deux entreprises, une canadienne et une américaine. La Davie Shipbuilding and Repair Ltd de Lauzon, QC, gagna le contrat de construction du remorqueur. La construction du Prescottont commença le 30 juin 1930, Le navire fut lancé en septembre et il fit ses essais en mer en octobre, un temps remarquablement court.

Les dimensions vitales du Prescottont : tonnage brut, 307 ; longueur, 35,6 m ; largeur, 8,2 m ; tirant d'eau, 4,1 m ; vitesse 11 noeuds. Ce fut le premier navire diesel-électrique exploité sur le Saint-Laurent. Comme ses prédécesseurs, il était construit pour briser la glace.

Moored at the Prescott apron, the Ogdensburg's rail arrangement on the car deck is plainly visible. Consort tug Prescottont rests along side obscured in part by one half of the float's support for the bridge. Note also the complex of switches necessary to shunt rail cars onto the deck according to whether only the centre track was to be used or if both of the outside tracks were to be used. On the left of the image rest one or more 'idler' flat cars used in loading and unloading the float. These cars were coupled to the locomotive or tender so that the weight of the locomotive and tender would not rest upon the fragile apron. Gary Armstrong, Oliver McKee collection



La barge Ogdensburg est ici amarrée à la rampe de chargement de Prescott ; on voit bien la disposition des voies ferrées sur son pont. Son compagnon, le remorqueur Prescottont est à côté, partiellement caché par des supports du pont de la barge. On note aussi la complexité de la disposition des aiguillages, complexité rendue nécessaire pour la manoeuvre des wagons, selon qu'on utilisait la voie ferrée centrale ou les voies extérieures. À gauche, on voit des wagons plats utilisés pour les manoeuvres de chargement et déchargement. Ces wagons étaient attelés devant la locomotive ou derrière le tender pour s'assurer que ces deux poids lourds n'aient pas à être supportés par la rampe de chargement. Photographe : Gary Armstrong ; collection Oliver McKee.



Linked to the apron in the port of Ogdensburg, the transfer duo is apparently awaiting a locomotive and idler cars to extract the rail cars on the car float. The rails in this view illustrate a potential hazard in rail-marine transfers as the rails are far from horizontal in two planes. Note two variances here as compared to the apron connection at Prescott in the previous image. The apron was moved by wire ropes and pulleys and electric motors. Also observe that the rail approach on the apron to the car float is different from that in Prescott. Gary Armstrong, Oliver McKee collection

La rampe est actionnée par des câbles, des poulies et des moteurs électriques. Les rails, dans cette photo, illustrent bien les dangers associés au transfert de la barge au quai : les rails sont loin d'être horizontaux et ce, dans les deux plans. On note aussi deux différences par rapport à Prescott. La rampe est actionnée par une série de câbles et de poulies et des moteurs électriques. On note aussi que l'approche ferroviaire à la rampe de chargement est différente de celle de Prescott. Photographie : Gary Armstrong ; collection Oliver McKee.

This undated image may well have been taken in April 1964. This view is taken from the car float Ogdensburg with the Prescotton lashed to her side. This image illustrates the rails on the car deck and the devices employed to fix the rails to the steel deck. Note also the loops in the deck which were used to secure the rail cars to the rails. Based upon the Pennsylvania Rail Road cars in the yard to the right of the image, perhaps the duo are about to receive these empty cars for a return voyage south across the river. Gary Armstrong, Oliver McKee collection



Cette photo non datée aurait pu être prise en avril 1964. Cette vue est prise depuis la barge Ogdensburg ; on voit aussi le Prescotton attaché à son côté. L'image illustre bien les voies ferrées sur le pont et les mécanismes utilisés pour fixer les rails à l'acier du pont. On note aussi les boucles utilisées pour fixer les wagons aux rails. Sur la base de la série de wagons du Pennsylvania Rail Road dans la cour, à droite, on peut supposer que le traversier-rail se prépare à recevoir ces wagons vides pour les ramener du côté sud du fleuve. Photographie : Gary Armstrong ; collection Oliver McKee.



Taken from the bridge of the Ogdensburg, this image indicates the loading procedure conducted by CPR steam locomotive 3509. Two idler cars trail the tender in order to place the empty gondola onto one of the outside tracks of the car float. Note the large suspended cylinders: these are weights used to control the height of the apron as it meets the car float deck. In the centre background is the Prescott CPR yard office. Gary Armstrong, Oliver McKee collection

Prise du pont de l'Ogdensburg, cette image présente la procédure du chargement effectué par la locomotive à vapeur 3509 du CPR. Deux wagons de manœuvre suivent le tender, dans le but de placer le wagon-tombereau vide sur l'une des voies extérieures de la barge. On note les gros cylindres suspendus : il s'agit des poids servant à contrôler la hauteur de la rampe de chargement quand elle rejoint le pont de la barge. Au centre, en arrière-plan, on voit le bureau de la cour de triage du CPR à Prescott. Photographie : Gary Armstrong ; collection Oliver McKee.



Taken on a cloudy cool waning winter March 24, 1969, Bill Linley captured the transfer duo mid St. Lawrence River approaching the port of Ogdensburg car ferry apron. Shards of ice still appear in the cold water. Prescott's Fort Wellington appears on the hill in the right background. This view illustrates that the river is only slightly more than a mile wide at this point. William Linley collection

Cette photo fut prise par Bill Linley le 24 mars 1969, un matin d'hiver froid et nuageux. On y voit le remorqueur et la barge au milieu du Saint-Laurent, se dirigeant vers la rampe de chargement du port d'Ogdensburg. Des éclats de glace sont encore visibles dans l'eau froide. On distingue le fort Wellington de Prescott sur la colline en arrière-plan à droite. La perspective permet de constater que le fleuve est large d'au plus 1,5 km à cet endroit. Photographe : Bill Linley.

Timing for the introduction of the tug-float combination was ill fated. The Great Depression was just commencing and this dramatically reduced the number of rail transfers between the two countries as the economy of both countries shrank. At the same time the silk transfer waned as new fashions lessened the demand for silk and the immediacy of the rail transcontinental transfer diminished as more of this trade commenced using the Panama Canal to carry silk to the eastern seaboard of North America. It would be a decade, until the demands created by World War II, before cross river transfers would equal those of the late 1920s.

Passenger car transfer on the several rail transfer vessels was never a significant part of the business. In the early years rarely was it reported in any newspaper that a passenger car was taken across the river by a rail car ferry. Walk on passengers were carried but most people opted to transfer by ferries designed specifically for passenger service and which operated on a specific transfer schedule. Prior to World War I on occasion an immigrant train would cross from the US into Canada and return to the US at a crossing further west.

During World War II there were unconfirmed

Le moment s'avéra mal choisi pour la mise en service du duo barge-remorqueur. La Grande Dépression commençait tout juste et cela réduisit de façon dramatique le volume d'échange de wagons entre les deux pays, puisque leur économie se contractait. En même temps, le transport de la soie déclina parce que de nouvelles modes réduisaient la demande de cette matière ; le transfert transcontinental rapide par le CPR perdit son avantage concurrentiel parce qu'on commença à utiliser le canal de Panama pour amener la soie directement sur la côte Est des États-Unis. Il faudra une décennie, jusqu'à l'accroissement de la demande dû à la deuxième Guerre mondiale, pour que le trafic trans-fluvial revienne à son niveau des années 20.

Le transfert de voitures voyageurs sur les traversiers-rail ne fut jamais une partie importante de leur achalandage : dans les premières années, les journaux mentionnaient rarement un tel transport. Les traversiers-rail acceptaient les passagers qui arrivaient au quai à pied, mais la plupart des gens préféraient prendre des traversiers conçus pour le transport de passagers et opérant selon un horaire publié. Occasionnellement, avant la première Guerre mondiale, un train

rumours that troop trains utilized the service. Neither the CPR nor the NYC published a time table indicating a scheduled passenger car crossing. Both companies published schedules that connection could be made at the opposite shore but not by rail. At no time in the history of the St. Lawrence River rail car transfer was the movement of passenger cars any more than an occasional occurrence in the regular routine of freight car transfers.

The transfer duo actively participated in the transfer of raw materials and manufactured goods on or in rail cars during World War II peaking in 1942. In 1945 an average of between 90 and 100 cars per day were ferried across the river. Following the end of the war new changes in international trade affected the cross river transfers. During the maritime season on the Great Lakes self unloading vessels captured a large portion of the coal transfer business. When ice prevented the movement of coal by lake boats, then the railways used the car ferries to transfer coal across the river. Oil and gas eventually lessened the demand for coal as a fuel and this had a harsh effect on the transfer of coal by rail. Even the railway companies themselves required less coal as fuel for their operation as oil fuelled diesels rapidly replaced the coal burning steam engines during the 1950s.

The NYC station agent in Ogdensburg reported that the company was suffering losses in operation by the mid 1950s. Early in 1960 the CPR severely curtailed its Prescott yard service. No longer did it house a shunter locomotive in the yard. Thereafter all shunting services were performed by a diesel engine and crew from Ottawa. With fewer coal deliveries by hopper there was no need for a large yard. Yet the ferry duo continued to operate.

1959: The Seaway and the Decline

The opening of the St. Lawrence Seaway in 1959 had a further negative effect on the flow of goods across the river. The now controlled waterway altered the course of the river hampering ice breaking in the winter months. At one time in 1963 the ice was so heavy that it was reported the car ferry could not run between the two towns for the first time in seventy-seven years (*Ogdensburg Journal, Mar 1, 1963*).

Rail mergers in the late 1960s led to the emergence of a new railway company, the Penn Central Railroad, which became responsible for the American operation of the rail transfer service. This company was not in a position to continue a money losing operation such as the ferry service. But financial considerations on either side of the river were not responsible for the end of the transfer.

In September 1970 Mother Nature intervened to end the transfer. No accounting pencil pushers were involved. Lightning struck the transfer pier at Ogdensburg resulting in a spectacular conflagration that consumed the ferry dock. Efforts to quell the blaze

d'immigrants traversait des États-Unis au Canada et repassait aux États-Unis par un point plus à l'ouest.

Durant la deuxième Guerre mondiale, il y eut des rumeurs non confirmées à l'effet que des trains de troupes avaient utilisé le service de traversier-rail. Ni le CPR ni le NYC ne publièrent d'information quant à une traversée de voitures voyageurs. Les deux chemins de fer indiquaient dans leurs horaires que des connexions vers l'autre rive étaient possibles, mais pas par train. À aucun moment le transfert de voyageurs ne fut plus qu'un événement occasionnel dans le transfert routinier de wagons marchandises.

Le duo barge-remorqueur participa activement, tout au long de la deuxième Guerre mondiale, au transfert par wagons de matières premières et de produits manufacturés ; c'est en 1942 que le trafic fut le plus élevé. En 1945, en moyenne, on transférait de rive environ 100 wagons par jour. Après la guerre, des changements dans les échanges internationaux affectèrent les transferts trans-fluviaux. Durant la saison de navigation sur le fleuve, des vraquiers auto-déchargeurs capturèrent une part importante du trafic de charbon ; les trains et traversiers-rail prenaient la relève quand le fleuve était gelé. Le pétrole diminua éventuellement la demande de charbon, ce qui eut un effet marqué sur le transport du charbon par chemin de fer. Ceux-ci eux-mêmes réduisirent leur consommation de charbon en remplaçant leurs locomotives à vapeur par des diesels au cours des années 50.

Le chef de gare du NYC à Ogdensburg faisait état de pertes subies par le chemin de fer au milieu des années 50. Tôt en 1960, le CPR réduisit de beaucoup le service à sa cour de triage de Prescott : il n'y eut plus de locomotive de manoeuvre à demeure. Par la suite, tous les triages furent exécutés par une locomotive diesel et un équipage venant d'Ottawa. Avec la diminution du trafic du charbon, on n'avait plus besoin d'une grande cour pour les wagons-trémies. Malgré tout, le traversier-rail continuait son service.

1959 : La Voie maritime et le déclin

L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959 eut un effet négatif supplémentaire sur le flux de marchandises à travers le fleuve. Les ouvrages de contrôle de la Voie maritime changèrent le cours du fleuve, ce qui entrava les mouvements naturels qui brisaient les glaces. À un moment donné en 1963, la glace était si épaisse que, pour la première fois en 77 ans, le traversier-rail ne put relier les Brockville et Ogdensburg (*Ogdensburg Journal, 1er mars, 1963*).

Les fusions ferroviaires de la fin des années 60 virent l'émergence d'un nouveau chemin de fer, le Penn Central Railroad (PCR), qui devint responsable de la partie américaine de l'opération de transfert ferroviaire. Le PCR n'était pas en mesure de poursuivre une



Workers busy docking the Prescottont at Prescott, Ontario in August, 1948. This is a good view of the rail arrangement on the dock and ferry. Roger Robinson, CRHA Archives, Fonds Canadian Pacific

Des travailleurs affairés à accoster le Prescottont, à Prescott, ON, en août 1948. Cette photo montre bien l'agencement des rails sur le quai et sur le traversier. Roger Robinson, Archives ACHF, Fonds Canadien Pacifique

proved inadequate. Several rail cars resting in the yard were also consumed by the flames. Consequent to the fire neither rail company sought to restore the service. The two vessels were boarded up in Prescott, the engines shut down and twelve individuals suddenly lacked employment. Early in 1971 the CPC&PTCo applied for and received formal permission from the ICC to abandon the cross river rail transfer service.

The two vessels remained in their secured condition until August 1971. After a brief trip to a Kingston dry dock both ships sailed west for a new service between Windsor, Ontario and Detroit, Michigan. At Windsor they were berthed at the CPR yard dock for use as transfer vessels across the Detroit River. With the ship's transfers to the west, the Penn Central officials formally declared the transfer service would not be reinstated. The CPR about the same time commenced to dismantle its Prescott yard and removed the ferry apron in 1980.

The Prescottont and Ogdensburg were sold to the Windsor Detroit Barge line in January 1972. In 1989 the Prescottont suffered a significant fire. In 1994 she was purchased and sent to dry dock to reappear as a rebuilt vessel with different visual lines. The Prescottont survives today as a private yacht owned by a public relations firm.

The Ogdensburg was purchased in 1989 by McKeil Work Boats Ltd., Hamilton. In September of the same year she broke away from her tug in heavy weather,



Loading boxcars at Prescott, Ontario aboard the Prescottont for the ferry trip to Ogdensburg, New York in August, 1948. Roger Robinson, CRHA Archives, Fonds Canadian Pacific

Chargement de wagons couverts à Prescott, Ontario, à bord du Prescottont pour son périple vers Ogdensburg, New York, en août 1948. Roger Robinson, Archives ACHF, Fonds Canadien Pacifique

opération non rentable comme le service de traversier-rail. Mais, finalement, ce ne sont pas des considérations financières qui mirent fin à ce service.

En septembre 1970, Mère Nature intervint pour le faire ; aucun comptable pousseur de crayon ne fut impliqué. La foudre frappa le quai de transfert à Ogdensburg, déclenchant une conflagration spectaculaire qui consuma le quai du traversier. Les efforts pour maîtriser l'incendie ne furent pas adéquats. Plusieurs wagons garés dans la cour furent aussi consumés par les flammes. Suite à cet incendie, aucun des deux chemins de fer ne fit d'effort pour rétablir le service. Les ouvertures des deux navires furent recouvertes de planches et ils furent remisés et barricadés à Prescott ; les moteurs furent éteints. Douze personnes perdirent soudain leur emploi. Au début de 1971, le CPC&PTC fit la demande à l'Interstate Commerce Commission d'abandonner le service de transfert de wagons.

Les deux navires demeurèrent dans leur position sécurisée jusqu'en août 1971. Après un bref séjour en cale sèche à Kingston, les deux navires montèrent le fleuve pour aller offrir un service de transfert de wagons entre Windsor, ON, et Détroit, MI. À Windsor, ils furent amarrés au quai de la cour du CPR, en vue de servir comme traversiers-rail sur la rivière Détroit. Une fois les navires transférés vers l'ouest, les dirigeants du CPR déclarèrent officiellement que le traversier-rail ne serait pas remis en service. À peu près en même temps, le CPR

Following the Ogdensburg apron fire that ended the St. Lawrence cross river rail car transfer, the duo was moved to perform the same function on the Detroit River between Windsor, Ontario and Detroit, Michigan. On this sailing occasion the duo are not carrying any rail cars, perhaps they are between assignments. The Detroit landscape of sky scrapers appear in this mid 1970s image. Elmer Treloar, Library & Archives Canada, e011067529



Suite à l'incendie de la rampe de chargement à Ogdensburg, qui a mis fin au service de traversier-rail sur le Saint-Laurent, le remorqueur et sa barge sont transférés pour aller offrir le même service sur la rivière Détroit, entre Windsor, Ontario et Détroit, Michigan. À l'occasion de ce voyage, le duo ne transporte aucun wagon : il est peut-être entre deux missions. Le paysage et les gratte-ciel de Detroit dans cette photo sont ceux du milieu des années 70. Photographe : Elmer Treloar, Bibliothèque & Archives Canada, e011067529

smashed against a rocky shore and sank off Baie de Blanc Sablon, PQ in the St. Lawrence River. She was raised, returned to Hamilton, and was rebuilt as part of a floating dry dock for Heddle Marine. Beyond the year 2000 her fate is unknown to the author.

The rails across the river car ferry transfer service between Prescott and Ogdensburg provides an enduring rail history and rail legacy to both communities and countries. But few individuals in either port recall the heyday of this service.

The author of this article has included much additional information on this rail car ferry service included in his recent book publication “Rails across the River: A History of the Rail Car Ferry Service on the St. Lawrence River between Prescott, Ontario & Ogdensburg, New York” available from the Exporail boutique.

commença à démanteler sa cour de Prescott et défit le quai de chargement en 1980.

Le Prescott et l’Ogdensburg furent vendus à la Windsor Detroit Barge Line en janvier 1972. En 1989, le Prescott subit un incendie majeur. En 1994, il fut acheté, envoyé en cale sèche et en ressortit comme un nouveau navire d’apparence différente. Le Prescott survit toujours ; aujourd’hui, c’est un navire privé qui appartient à une firme de relations publiques.

La barge Ogdensburg fut achetée en 1989 par McKeil Work Boats Ltd., de Hamilton. En septembre de la même année, elle fut séparée de son remorqueur par mauvais temps, se fracassa sur une grève rocheuse et coula dans la baie de Blanc-Sablon, dans le fleuve Saint-Laurent. Elle fut remise à flot, retournée à Hamilton, reconstruite comme élément d’une cale sèche flottante pour Heddle Marine. L’auteur ne connaît pas son sort après l’an 2000.

Le service de traversier-rail entre Prescott et Ogdensburg constitue une histoire ferroviaire d’intérêt durable et un héritage ferroviaire pour ces deux villes et leurs deux pays. Mais peu de gens, dans un de ces ports ou l’autre, se souviennent des beaux jours de ce service.

L’auteur de cet article donne beaucoup plus d’information sur ce service de traversier-rail dans sa publication récente intitulée : Rails across the River: A History of the Rail Car Ferry Service on the St. Lawrence River between Prescott, Ontario & Ogdensburg, New York, disponible chez Exporail.

Ted Wickson - Author / Archivist / Industrial Photographer

by John D. Thompson

Translation: Gilles Lazure

Ted Wickson, auteur, archiviste et photographe industriel

Par John D. Thompson

Traduction: Gilles Lazure

The CRHA is most fortunate to have recently received the donation of Edward (Ted) Wickson's photographic colour slide collection. His black and white collection of prints and negatives will follow. The collection consists of some 11,000 original colour slides dating from 1963 to 2016. Ted is a 'holdout' shooting colour slides to this day - with ever increasing difficulty!

More than 50% of the slides are images related to the Toronto Transportation Commission (TTC). Subject matter varies from Peter Witts to Flexity trams and everything in between. Many images are of test runs and events only available to employees and are of particular interest. This collection complements the Fonds Corley which is devoted to the technical side of the TTC vehicles and operations but is a little lean on colour images.

Approximately 40% of the images are non TTC and span the period from the early 1960s steam excursions through to the current era. Almost every Canadian railway and rail transit system is represented.

Thank you Ted for choosing the CRHA Archives as the destination for your magnificent collection.

L'ACHF est très heureuse d'avoir récemment reçu en don la collection de diapositives en couleur d'Edward (Ted) Wickson. Sa collection d'imprimés et de négatifs en noir et blanc va suivre. La collection comprend quelque 11 000 originaux : diapositives en couleur datant de 1963 à 2016. Ted est un de ceux qui persistent encore à photographier sur diapositives en couleur, en dépit de difficultés grandissantes!

Plus de la moitié des diapositives sont des photos de la Toronto Transit Commission (TTC). Les sujets varient des tramways Peter Witt aux Flexity, tous les modèles intermédiaires étant inclus. Plusieurs de ces photographies en sont d'essais et d'évènements accessibles seulement aux employés et sont par conséquent d'intérêt particulier. Cette collection complète celle du Fonds Corley qui est dédiée à l'aspect technique des véhicules et des opérations de la TTC, mais qui est un peu pauvre en photos en couleur.

Environ quarante pour cent des photographies ne concernent pas la TTC et couvrent la période des excursions de trains à vapeur des années 1960 jusqu'à maintenant. Presque toutes les compagnies canadiennes de chemins de fer et de transport en commun y sont représentées.

Merci, Ted, d'avoir choisi les archives de l'ACHF comme destination ultime pour votre magnifique collection.

Introduction

I've known Ted Wickson for decades and can testify to his keen and diverse interest in railways and public transit. His wealth of documentary photography of this Canadian subject matter will be a welcome accession by the CRHA Archives. As teenagers, our paths first crossed Remembrance Day November 11, 1959 (a school holiday) when both of us made our independent ways to Toronto's CPR Lambton Roundhouse to confirm that, indeed, there were locomotives present with steam up. Since that day of photography, we have kept in touch, pursued the hobby together and later shared a workplace at the Toronto Transit Commission. The following is an

Prologue

Je connais Ted Wickson depuis des dizaines d'années et peux témoigner de son vif intérêt, de bien des manières, pour les transports ferroviaires et en commun. Son trésor de documents photographiques sur ce sujet canadien sera une addition bien accueillie par les archives de l'ACHF. Alors adolescents, nos chemins se sont croisés le jour du Souvenir de 1959 (un congé scolaire) alors que nous sommes allés, chacun de notre côté, à la rotonde Lambton du CPR, à Toronto, pour confirmer qu'il s'y trouvait de fait des locomotives à vapeur sous pression. Nous avons gardé contact depuis ce jour de photographie, avons pratiqué ensemble ce passe-temps et, plus tard,

account of his life with highlights of some of the hobby-related milestones he shared with me. Ted has done some vetting and provided additional content. John D. Thompson

avons partagé un environnement de travail à la Toronto Transit Commission. Ce qui suit est un exposé de sa vie avec les faits saillants de quelques événements mémorables de son passe-temps qu'il a partagés avec moi. Ted a fait quelques révisions et a fourni du contenu additionnel. John D. Thompson.

This is the photo that Ted Wickson took on November 11, 1959 at Toronto's Lambton Roundhouse, that was the day he first met John Thompson. Ted Wickson

Ceci est la photo que Ted Wickson a prise, le 11 novembre 1959, à la rotonde Lambton de Toronto; ce fut le jour où il a rencontré John Thompson pour la première fois. Ted Wickson



Ted Wickson at his Etobicoke home in his study.

Ted Wickson dans son bureau à son domicile d'Etobicoke.

Ted was born in Ottawa in 1944 and spent his early childhood in Westboro where he lived just a block from the McKellar Loop on the Ottawa Electric Railway's Britannia car line (route A). While the family's first automobile (a Studebaker) arrived in 1947, OER's streetcars were always the preferred means of getting around. His maternal grandfather, a wounded WWI vet, often took Ted to Britannia Beach Park by streetcar. The close proximity of the car line (private right-of way) to his home beckoned a mischievous Ted and his neighbourhood chums, then probably age 7 or 8. On a cold winter's day a pact was made to place their tongues on the frozen open rail, an agonizing prank never to be repeated again. On another occasion, they took turns hiding behind the centre poles supporting the overhead as streetcars approached; however, alert motormen always foiled this dangerous practice.

Ted est né à Ottawa en 1944 et a passé son enfance à Westboro où il demeurait à un pâté de maisons de la boucle McKellar du Ottawa Electric Railway. Tandis que la première automobile (une Studebaker) de la famille arrivait en 1947, les tramways de l'OER étaient toujours le mode de transport préféré pour les déplacements. Son grand-père maternel, un vétéran blessé au cours de la Première Guerre mondiale, amenait souvent Ted par tramway au parc Britannia Beach. La proximité de la ligne de tramways (sur une emprise privée) de son domicile fascinait un Ted espiègle et ses copains du voisinage, probablement âgés de 8 ou 9 ans. Par une froide journée d'hiver, un pacte fut conclu de poser leurs langues sur un rail glacé, une plaisanterie douloureuse qui ne fut plus jamais répétée. En d'autres occasions, ils se relayèrent pour se cacher derrière les poteaux centraux soutenant la caténaire alors que les tramways approchaient; cependant, les alertes contrôleurs déjouèrent toujours cette pratique dangereuse.



Ottawa Transportation Commission (OTC) 683 is on the Britannia line at McKellar Loop in Ted's old 'stomping grounds'. Car 683 was a 1915 Ottawa Car product that was retired in 1957 and scrapped. CRHA Archives, Fonds Kemp

Le tramway 683 de la Ottawa Transportation Commission (OTC) sur le circuit Britannia, à la boucle McKellar, dans l'ancien « territoire de jeu » de Ted. Le 683 était un produit de la Ottawa Car fabriqué en 1915; il fut retiré du service et envoyé à la ferraille en 1957. Archives ACHF, Fonds Kemp

CPR's Carleton Place Sub was also near his home and the sights and sound of steam locomotives here and passing at Britannia Beach marked the start of a growing fascination with all modes of rail transport. Ottawa Union Station, as a stub terminal, was particularly daunting for young Ted when he and his family travelled to and from Toronto and had to walk past hissing and monstrous locomotives as they made their way to and from their assigned coaches down the platform. This fear evolved into a fascination with steam power, in particular CPR engines.

In 1952 his family moved to Baie d'Urfé (west island Montreal) where they resided for three years. Regrettably, Ted was unable to ride Montreal's streetcars at this time and the frustration lingered. Finally, in 1959 (four years after moving to southern Ontario) and after much pleading with his dad, the two made the long road trip to Montreal. The 45-Papineau carline, about to be abandoned, was sought out and Ted's round trip would be his first and last experience aboard a Montreal tram in regular service (a one-man 1900 series car).

La subdivision Carleton Place du CPR était aussi près de sa demeure et la vue et le son des locomotives à vapeur circulant là, et au parc Britannia Beach, marquèrent le début d'un intérêt grandissant pour tous les modes de transport sur rail. La gare Union d'Ottawa, un terminal, était particulièrement terrifiante pour Ted, alors que sa famille allait à, et revenait de, Toronto et devait passer à côté des énormes locomotives et de la vapeur qui en sifflait, pour atteindre ou revenir de la voiture à laquelle ils étaient assignés plus loin le long du quai. Cette peur se transforma en une fascination pour la traction à la vapeur, et en particulier pour les locomotives du CPR.

En 1952, sa famille déménagea à Baie-d'Urfé (dans l'ouest de l'île de Montréal) où ils demeurèrent durant trois ans. Regrettamment, Ted n'a pas pu alors monter à bord des tramways de Montréal et cette frustration fut longue à disparaître. Finalement, en 1959 (quatre ans après avoir déménagé dans le sud de l'Ontario) et à la suite de nombreuses supplications auprès de son père, les deux firent le long voyage par la route vers Montréal. La ligne 45-Papineau, sur le point d'être mise hors de service, fut recherchée et l'aller-retour de Ted sur celle-ci aura été sa première et unique expérience à bord d'un tramway de Montréal en service (une unité de la série 1900 avec un seul employé comme équipage).



This photo was taken sometime in August, 1959 and the end of Montreal's streetcar service is only weeks away. The familiar white 'end of streetcar service notices' are posted in four of the cars windows. One-man car 1977 has come north on Papineau, Avenue and is backing up on the straight leg of the wye on Belanger Street. One man cars assigned to wye terminal routes were equipped with a concealed back-up controller and brake at the rear of the car. Daniel Laurendeau collection

Cette photo fut prise quelque temps en août 1959 et la fin du transport par tramway à Montréal n'était plus qu'à quelques semaines. Les affiches blanches bien connues l'annonçant étaient collées dans quatre des fenêtres de la voiture. Le tramway 1977, à un seul homme d'équipage, avait remonté l'avenue Papineau en direction nord et reculait le long de la partie droite du triangle de virage sur la rue Bélanger. Les tramways de ce type en service sur des circuits avec triangles de virage étaient équipés d'un contrôleur de recul et d'un dispositif de freinage cachés à l'arrière de l'unité. Collection Daniel Laurendeau



When living in the Montreal area, his family made frequent trips to Toronto, boarding at either the CNR or CPR station in Ste. Anne de Bellevue. Ted sometimes travelled solo. His parents would alert the conductor with a comment to the effect, “keep an eye on this youngster...he'll be met by his grandmother at Toronto Union Station.” One such memorable trip was during the 1954 Easter school vacation, arriving Toronto two weeks after the much celebrated opening of the Yonge Street Subway. His Toronto visit provided ample opportunities to ride the subway and streetcars for hours on end. This wanderlust would play out on a larger scale in the years ahead when Ted was able to observe and photograph trains and trams across North America and offshore.

When living in Waterdown 1955-1960, he enjoyed seeing the action on CPR's Goderich Sub which passed through town. The end of the decade saw the end of steam along this branch line. Ted also frequented Guelph Junction, known as a mecca for local railfans and where the last of steam and new diesel power on CPR's Galt Sub were viewed. Getting to the Junction from home entailed a 3-hour bicycle trip along 13 miles of back roads. On occasion friendly CPR crews offered him a ride back to Waterdown South, bike and all. The tail end crew jettisoned his bike from the van and Ted, riding the diesel cab, alighted separately as the way freight slowed to a walking pace. A quick primer on railway safety was given beforehand. Sometimes, Ted pursued his rail photography through a combination of hitch-hiking (then an acceptable practice) and the use of intercity buses. In April 1960, this was how he managed to reach Port McNicoll where CPR still had two steam locomotives assigned to switching duties (2-8-0s). The occasion provided Ted with his only cab ride aboard a working CPR steam engine. From his home there was direct Gray Coach Lines' service to Toronto, where he would spend a full day, covering as many TTC streetcar lines as possible.

Clear board for CPR Class P1E 2-8-2 5153 northbound with its train as it approaches Waterdown South's unusual board and batten Victorian style station on May 10, 1958. Robert Sandusky

Signal de ne pas arrêter pour la 5153 du CPR, une 2-8-2 de la classe P1e, en direction nord, alors qu'elle approche la gare Waterdown South, avec son étrange panneau indicateur et son aspect architectural de l'ère victorienne, le 10 mai 1958. Robert Sandusky

Alors qu'elle vivait dans la région de Montréal, sa famille faisait de fréquents voyages à Toronto, en prenant le train à la gare du CPR, ou celle du CNR, à Sainte-Anne-de-Bellevue. Ted voyageait parfois seul. Ses parents alertaient alors le conducteur avec quelques mots du genre « gardez les yeux sur ce jeune...il va être pris en charge par sa grand-mère à la gare Union de Toronto ». Un de ces voyages mémorables fut fait lors du congé scolaire de Pâques, en 1954, avec une arrivée à Toronto deux semaines après l'ouverture tant célébrée du métro sous la rue Yonge. Sa visite à Toronto lui fournit de nombreuses occasions de circuler pendant des heures à bord du métro et des tramways. Cette manie des voyages s'épancha sur une plus grande échelle au cours des années qui suivirent alors que Ted fut à même d'observer et de photographier des trains et des tramways à travers l'Amérique du Nord et à l'étranger.

De 1955 à 1960, alors qu'il demeurait à Waterdown, Ted aimait à observer les activités sur la subdivision de Goderich du CPR qui traversait la ville. La fin de cette décennie vit la disparition de la vapeur sur cette ligne secondaire. Ted fréquenta aussi la jonction de Guelph, connue comme la Mecque pour les amateurs de chemin de fer locaux et où étaient observés les vestiges de la traction à vapeur et l'apparition de la nouvelle traction diesel sur la subdivision Galt du CPR. Aller à la jonction nécessitait un périple de trois heures de bicyclette le long de vingt et un kilomètres de routes de campagne. À l'occasion, des équipages sympathiques du CPR le ramenaient, lui et sa bicyclette, à Waterdown South. L'équipage à la queue du train jetait sa bicyclette de la cabouse et Ted, voyageant à bord de la cabine du diesel, sautait au sol de son côté alors que le train omnibus ralentissait à une allure de marche. Un aperçu de la sécurité ferroviaire lui fut donné à l'avance. Parfois, Ted accomplissait sa photographie ferroviaire au moyen d'une combinaison d'auto-stop (alors une pratique tolérée) et d'autobus interurbains. En avril 1960, c'est ainsi qu'il atteignit Port McNicholl, où le CPR avait encore deux locomotives à vapeur (des 2-8-0) en service de triage. Cette occasion lui procura son unique trajet dans la cabine d'une locomotive à vapeur en service du CPR. Il y avait un service direct de la compagnie Gray Coach Lines de sa ville pour Toronto, où il pouvait passer la journée entière à explorer autant de lignes de tramways de la TTC que possible.



As the end of CPR's steam era approached, Port McNicoll was host to the last two steam locomotives in regular (non transfer) freight service. This was because of the weight restriction on the Hog Bay trestle pictured above on March 12, 1960. N2A 2-8-0 3632 (Canadian Locomotive Works 1911) and N2B 3722 (Montreal Locomotive Works 1912) were kept busy servicing the grain traffic at Port McNicoll and Midland (via trackage rights over the CNR), as well as the branch to Orillia. On March 27, 1960 the Upper Canada Railway Society ran an excursion to Port McNicoll hauled by Royal Hudson 2857. Pushing the weight restriction limit, the train crossed the trestle and the locomotive was serviced at the Port McNicoll facility. In this marvellous shot, the Royal Hudson joins the two 'regulars' as the 2857 is serviced for the return trip. Both photos Robert J. Sandusky

Alors qu'approchait la fin de l'ère de la vapeur sur le CPR, Port McNicoll était l'hôte des deux dernières locomotives à vapeur en service régulier (et non de transfert) de marchandises. Ceci était dû à la limitation de poids sur le pont à chevalets de Hog Bay illustré ci-haut le 12 mars 1960. Les N2a 2-8-0 3632 (Canadian Locomotive Works, 1911) et N2b 3722 (Montreal Locomotive Works, 1912) étaient affectées au service de grain à Port McNicoll et vers Midland (par le biais de droits de circulation sur les voies du CNR), ainsi que sur l'embranchement vers Orillia. Le 27 mars 1960, la Upper Canada Railway Society fit rouler un train d'excursion vers Port McNicoll tracté par la 2857, une « Royal Hudson ». Frôlant la limitation supérieure de poids, le train traversa le pont et sa locomotive fut entretenue aux installations de Port McNicoll. Comme le montre cette merveilleuse photo, la Royal Hudson est en compagnie des deux vapeurs en service régulier, alors qu'elle est préparée pour le voyage de retour. Photos de Robert J. Sandusky

In the summer of 1958, Ted was among 40 other grade 8 classmates who embarked on a month-long journey across Canada by train. This was to be the signature moment in his formative years as a staunch rail enthusiast. Two school masters from Hillfield College (a boys' school in Hamilton) organized the trip, cutting and pasting CPR promotional material to make a brochure that would generate interest among students' parents. Two old colonist cars were found and they would be marshalled into CPR's Canadian or Dominion consists (always behind the baggage and express cars). On board cooking facilities were never used but the cars served as sleeping quarters in some of the stop-overs. Each boy had the use of a complete section but preferred to bed down on the pull-out seats at window level. Sleeping bags were mandatory. Box lunches were normally provided but the boys did enjoy a few meals in the dining car, under the watchful eyes of CPR staff. Access to the nearest dome car was rationed and closely monitored.

On the prairies, the old coaches held up pretty well as track speeds approached 75mph. Often the cars bottomed out on the truck springs and dust was everywhere, made worse as the 14-year old travellers made use of the most redeeming feature—openable

Au cours de l'été 1958, Ted fut parmi quarante autres camarades de classe de 8e année qui entreprirent un voyage de train d'un mois à travers le Canada. Ce fut là le moment-clé dans ses années de formation en tant qu'irréductible passionné des trains. Deux instituteurs du Hillfield College (une école pour garçons d'Hamilton) organisèrent le voyage, coupant et collant du matériel promotionnel du CPR pour en faire une brochure destinée à susciter l'intérêt des parents des écoliers. Deux anciennes voitures de colons furent trouvées et allaient être attelées aux convois Canadian ou Dominion du CPR (toujours à la suite des wagons à bagages et d'express). Les équipements de cuisine à leur bord ne furent jamais utilisés, mais les voitures servirent de dortoirs lors de certains arrêts de nuit. Chaque garçon eut l'usage d'une section-lit, mais préféra dormir sur les sièges inclinables au niveau des fenêtres. Les sacs de couchage furent obligatoires. Des goûters en boîte furent normalement fournis, mais les garçons purent jouir de quelques repas dans la voiture-restaurant sous la surveillance attentive du personnel du CPR. L'accès à la voiture-dôme la plus proche fut restreint et surveillé de près.

À travers les Prairies, les vieilles voitures supportèrent bien l'allure, alors que les vitesses approchèrent 125 km/h. Les voitures butaient souvent à

windows. As boys will be boys, some windows were also opened in the Spiral Tunnels, much to the horror of school staff. Ted remembers the roar of the locomotives echoing off tunnel walls and the stench of diesel smoke circulating throughout the car. In the Alberta foothills, an unscheduled stop was made at Seebe, where a week was spent at a riding ranch. Detraining here was made in record time—3 minutes Ted recalls. Duffel bags were tossed out the open car windows under the watchful eye of an impatient conductor.

Despite his family's move to the US in 1961 and his holding a Green Card (later surrendered to US Immigration), Ted chose to board with relatives in Toronto where he completed high school. In 1964 he began a long career with the Toronto Transit Commission, first as a temporary field clerk (he had taken a typing course in the USA) with the Subway Construction Branch at the Christie Station site. In 1966 he rejoined the TTC in a permanent capacity, spending the next 30 years holding a variety of positions in the field of communications support and public relations, including activities with subsidiary Gray Coach Lines. He handled most of the TTC's documentary and publicity photography and acted as unofficial historian (later joined by fellow employee, Ray Corley). In 1984 Ted contributed the chapter

fond sur les ressorts des bogies et il y avait de la poussière partout : ceci fut aggravé lorsque les voyageurs de 14 ans firent usage de l'équipement le plus susceptible de la combattre, soit les fenêtres qui pouvaient être ouvertes. Les garçons se conduisant en garçons, quelques fenêtres furent même ouvertes à l'intérieur des tunnels en spirale, au grand effroi du personnel de l'école. Ted se souvient du grondement des locomotives se répercutant sur les parois des tunnels et de la mauvaise odeur de la fumée des diesels circulant à travers la voiture. Un arrêt non à l'indicateur fut fait à Seebe, dans les basses collines de l'Alberta, où une semaine fut passée dans un ranch d'équitation. Le débarquement du train fut fait à une vitesse record, 3 minutes, se rappelle Ted. Les sacs en molleton furent lancés par les fenêtres ouvertes des voitures sous l'œil attentif d'un conducteur impatient.

Malgré le déménagement de sa famille aux États-Unis en 1961 et sa possession d'une « Green Card » de travail (retournée plus tard aux services américains de l'immigration), Ted choisit de demeurer avec de la parenté, à Toronto, où il fit ses études secondaires. En 1964, il commença sa longue carrière à la Toronto Transit Commission, d'abord comme commis de campagne temporaire (il avait suivi un cours de dactylographie aux États-Unis), avec la Subway Construction Branch, au site de la gare Christie. En 1966, il devint employé permanent à la TTC, occupant, au cours des 30 années suivantes, une variété de postes dans les domaines du support des communications et des relations publiques, y compris des fonctions avec la filiale Gray Coach Lines. Il produisit la plupart des documentaires et des photographies de publicité de la



The Canadian at Rennie, Manitoba on August 13, 1960. It looks like a tuscan red U Class sleeper has been added to join the following two U Class cars that have been modified to match The Canadian's stainless steel fluting. While this 'tourist sleeper' is not modified as the others, this consist probably resembles Ted's train west! Robert Sandusky

« The Canadian » à Rennie, Manitoba, le 13 août 1960. Il semble qu'une voiture-lits marron de la classe U a été ajoutée devant deux voitures de la même classe modifiées de façon à s'harmoniser avec les moulures en acier inoxydable des autres voitures du train. Bien que cette voiture-lits « de touristes » ne soit pas modifiée comme les autres, ce convoi ressemble vraisemblablement à celui que Ted a pris vers l'Ouest. Robert Sandusky

devoted to public transportation in Toronto's official Sesquicentennial book. He was well suited to provide outreach and goodwill for the TTC on many speaking engagements about local public transit with community groups in the Toronto region and beyond (some on company time, many not).

In the 1980s, Ted served as editor of TTC's employee magazine, *The Coupler*. His final seven years were spent as the Commission's first corporate archivist. He earned a certificate in archival practices from George Brown College in 1992. Following retirement in 1997, he held archives positions with the Toronto Port Authority (TPA) and the National Anglican Church of Canada. At TPA, he project managed and authored *Reflections of Toronto Harbour: 200 years of port activity and waterfront development*, released in 2002. The Canadian Urban Transit Association also retained Ted to author its centennial book, *A Century of Moving Canada: Public Transit 1904-2004*. A separate edition in French only was also released. He continues to provide editorial support and book editing for publishers of historical works on the railways and transit systems in Canada. Ted is one of the founding directors of the *Canadian Transit Heritage Foundation*, having served continually since its inception in 1992.

Following the passing of his first wife Andra, in 2007, Ted remarried and currently lives with new partner Susan, in the Humber Valley of north-west Toronto. His roots are in Toronto; paternal ancestors arrived 1833 in "Muddy York."

For readers interested in the basic metadata behind Ted's photography and the images in the Fonds Wickson, a short summary may suffice. He has favoured 120 size cameras for medium format work (2¼ b&w negs), starting with a basic Kodak Hawkeye camera at age 10, followed by his dad's pre-war Voigtländer Brilliant and successive Rolleiflex twin-lens cameras. In 1980, funds permitted the purchase of a Hasselblad. All black and white photography ceased in 1996. Peer pressure forced Ted to embrace slide photography, first using a rental camera in 1963, then a Fujica rangefinder and ultimately Nikon equipment in 1966. The Nikon FM and FM-2 and a host of lenses are in constant use today, supplemented occasionally by a digital camera for the sake of expediency and practicality.

TTC et agit comme historien officieux (assisté plus tard par Ray Corley, un compagnon de travail). En 1984, Ted contribua au chapitre dédié au transport en commun dans le livre officiel du 150e anniversaire de la ville de Toronto. Fréquemment, en tant que conférencier sur le transport en commun (parfois pour le compte de la TTC, souvent sans l'être), il était bien placé pour entrer en contact avec les groupes communautaires de la région de Toronto, et même de plus loin, et obtenir leur appui à la compagnie.

Au cours des années 1980, Ted fut l'éditeur de *The Coupler*, le magazine des employés de la TTC. Ses sept dernières années furent passées en tant que premier archiviste officiel de la Commission. Il obtint un certificat en techniques d'archivage du George Brown College, en 1992. À la suite à sa retraite en 1997, il occupa des postes relatifs à l'archivage à la Toronto Port Authority (TPA) et à la National Anglican Church of Canada. À la TPA, il fut gérant de projet et auteur du volume *Reflections of Toronto Harbour : 200 years of port activity and waterfront development* publié en 2002. L'Association canadienne du transport urbain retint aussi ses services pour composer son livre de centenaire intitulé *Un siècle de mobilité*. Une édition anglaise, « *A Century of Moving Canada : Public Transit 1904-2004* », fut aussi publiée. Il continue d'apporter son soutien à l'édition et à la publication de livres à de nombreux éditeurs d'ouvrages d'histoire des chemins de fer et du transport en commun au Canada. Ted est l'un des directeurs fondateurs de la Fondation canadienne du patrimoine du transport urbain, ayant contribué à celle-ci sans interruption depuis son origine en 1992.

Suite au décès de son épouse Andra en 2007, Ted s'est marié de nouveau et vit actuellement, avec sa nouvelle compagne Susan, dans la vallée de l'Humber, au nord-ouest de Toronto. Ses racines familiales sont à Toronto : ses ancêtres paternels arrivèrent en 1833 à « Muddy York ».

Pour les lecteurs intéressés à la métadonnée décrivant la photographie de Ted et les photos dans le Fonds Wickson, un résumé pourrait suffire. Il a préféré les appareils photo utilisant le film de format 120 pour les photographies de dimensions moyennes (négatifs en noir et blanc sur film de 64 mm de largeur), d'abord avec un appareil de base Kodak Hawkeye à l'âge de 10 ans, puis avec l'appareil d'avant-guerre Voigtländer Brilliant de son père et une succession d'appareils biobjectifs Rolleiflex. En 1980, ses moyens financiers lui permirent l'achat d'une Hasselblad. Il abandonna la photographie en noir et blanc en 1996. La pression de ses pairs força Ted à adopter la photographie sur diapositives, au moyen d'abord d'un appareil photo loué en 1993, puis avec un appareil à mise au point télémétrique Fujica et, enfin, avec de l'équipement Nikon en 1966. Les Nikon FM et FM-2, ainsi qu'une multitude d'objectifs, sont de nos jours constamment utilisés, suppléés à l'occasion par un appareil photo numérique pour raisons de rapidité et de praticabilité.

Stan's Photo Gallery

March - April 2017

By Stan Smail

Translation: Gilles Lazure

In the January-February 2017 Canadian Rail I mentioned that one of my favourite tasks as a member of the editorial team was the preparation of the annual digital photo review. Another pleasant task is profiling the photography of those generous persons who donate their personal railway photograph collections to the CRHA. Such a donor featured in this Photo Gallery, and indeed this issue of Canadian Rail, is noted Canadian railway writer, archivist and photographer Edward (Ted) Wickson.

Ted Wickson's career in Canadian railway archaeology spans over sixty years of writing, research and photography. Ted's photography is the focus of this Photo Gallery. It is our great pleasure to offer a small sampling of the his photographic chronicles of Canada's railway and traction scene both past and present.

The Wickson works here feature railway subjects followed by electric traction. Since Ted's professional career involved public transit with the Toronto Transit Commission, this segregation seems appropriate. All photos in this gallery are from the CRHA Fonds Wickson and were taken by Ted between 1963 and 2016.

Les photos de Stan

Mars - Avril 2017

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

Dans le numéro de janvier-février de Canadian Rail, j'ai mentionné que l'une de mes tâches préférées, en tant que membre de l'équipe d'éditeurs, était la préparation de la revue annuelle de photographies numériques. Une autre agréable tâche est de mettre en perspective la photographie de ces généreuses personnes qui font le don à l'ACHF, de leurs collections personnelles de photographies. Un tel donateur est le sujet de la présente galerie de photos, et, de fait, d'un article de ce numéro de Canadian Rail, et son nom est Edward (Ted) Wickson, l'auteur ferroviaire, archiviste et photographe canadien bien connu.

La carrière de Ted Wickson couvre plus de soixante ans de composition, de recherche et de photographie à travers l'histoire des chemins de fer canadiens. Sa photographie est mise en vedette dans cette galerie de photos. C'est avec grand plaisir que nous vous offrons un petit échantillon de ses documents photographiques, tant passés que présents, des transports ferroviaire et urbain canadiens.

Les photographies de Ted Wickson présentées ici ont des objets ferroviaires suivis d'objets de traction électrique. Cette distinction semble appropriée puisque la carrière professionnelle de Ted a été consacrée au transport urbain à la Toronto Transit Commission. Toutes les photos de cette galerie sont tirées du fonds Wickson de l'ACHF et ont été prises par Ted entre 1963 et 2016.

Ottawa, Ontario was home to Ted Wickson from 1944 to 1952. A familiar Ottawa railway facility to Ted was the original Ottawa Union Station seen here from above. Canada's Parliament buildings, Union Station's head-house and concourse and the famous Chateau Laurier Hotel provide the background for this view of CNR SW1200RS 1262 switching head end rolling stock on September 25, 1964.



Ted Wickson a habité Ottawa, Ontario, de 1944 à 1952. Une structure ferroviaire d'Ottawa bien connue de Ted fut la gare Union originale de la ville vue ici de haut. Les édifices du Parlement canadien, le bâtiment et la salle des pas perdus de la gare Union et le réputé hôtel Château Laurier forment l'arrière-plan de cette photo de la locomotive 1262 du CNR, une SW1200RS, mettant en place des voitures de tête de convoi, le 25 septembre 1964.



Heading for Toronto, CNR train number 76 is east of Bayview, Ontario on a leafless November 14, 1965. FPA4 6779 is still in the beautiful 1954 CNR passenger paint scheme.

Le train numéro 76 du CNR, en direction de Toronto, est à l'est de Bayview en ce jour d'automne du 14 novembre 1965. La 6779 FPA-4 porte encore la belle livrée 1954 du matériel roulant pour passagers du CNR.

Sporting the green and yellow CNR road switcher livery, CNR Extra 3122 East rolls through Bayview, Ontario on June 7, 1964. Model railroaders note the fifty foot double door CNR automobile boxcar and the Spruce Falls Pulp and Paper boxcar. Ken Goslett, this one's for you.

Affichant la livrée vert et jaune des locomotives de service mixte du CNR, l'Extra 3122 East roule à travers Bayview, Ontario, le 7 juin 1964. Le wagon couvert à doubles portes pour automobiles de 50 pieds du CNR et le wagon couvert de la Spruce Falls Pulp and Paper sont d'intérêt pour les modélistes ferroviaires. Ken Goslett, celle-ci est pour vous!





Ted Wickson's travels took him across Canada many times. On October 12, 1968, CNR GE 70 tonners 30 and 26 are shunting the potato warehouse at Wellington, PEI. CNR 30 is preserved at Exporail, where it provided switching and passenger service for over thirty years.

Les randonnées de Ted Wickson lui firent traverser plusieurs fois le Canada. Le 12 octobre 1968, les locomotives 30 et 26 du CNR, des GE « 70 tonners » font du triage à l'entrepôt de pommes de terre de Wellington, à l'île du Prince-Édouard. La 30 du CNR est préservée à Exporail, où elle a servi au triage et au service pour les visiteurs pendant plus de trente ans.

One of the best experimental passenger train services operated by VIA Rail Canada was the Bras D'or, which ran a two day trip between Halifax and Sydney, Nova Scotia in the early 2000's. Led by F40PH 6403, the vest pocket VIA streamliner skirts the shore of her namesake lake on July 26, 2000. This photo is dedicated to the memory of Martin Cameron Boston, the agent emeritus of Cape Breton's Orangedale Station Museum.



Un des meilleurs services expérimentaux pour trains de passagers exploités par VIA Rail Canada fut le Bras d'Or, qui effectuait un périple de deux jours entre Halifax et Sydney, en Nouvelle-Écosse, au début des années 2000. Avec à sa tête la 6403, une F40PH-2, le train profilé de « poche » de VIA suit le rivage de son homonyme, le 26 juillet 2000. Cette photo est dédiée à la mémoire de Martin Cameron Boston, le conservateur émérite du Orangedale Station Museum, au Cap Breton.



Until 1995, the Canadian National Montreal electric commuter train service was operated with veritable museum worthy locomotives and MU cars – much to the delight of rail enthusiasts everywhere. On a wintry February 22, 1995 at Val Royal, Ted found CN 6710, the first GE boxcab, and mate 6715 heading for Montreal with former VIA coaches in tow. 6710 is preserved at Deux Montagnes, Quebec and 6711, the first locomotive through the Mount Royal Tunnel is a prized exhibit at Exporail.

Jusqu'en 1995, le service électrifié du Canadien National pour les banlieusards de Montréal fut exploité avec des locomotives et des automotrices qui étaient véritablement des pièces dignes de musées, et ce au grand plaisir des passionnés de trains de partout. En ce jour d'hiver du 22 février 1995, à Val-Royal, Ted photographia la 6710 du CNR, sa première locomotive à cabine de GE, et sa compagne, la 6715, en direction de Montréal avec, à leur suite, un convoi d'anciennes voitures de VIA. La 6710 est préservée à Deux-Montagnes, Québec, et la 6711, la première locomotive à avoir traversé le tunnel du Mont-Royal, est un objet d'exposition fort précieux à Exporail.

Down the hill from Dundas at Hamilton Junction, a Danish-built Flexliner 3-car diesel articulated set on trial for VIA Rail Canada and comprising units 7003, 7004 and 7005, rolls by on March 14, 1997. The experiment was not a success and the cars were returned to the builder.

En provenance de Dundas et descendant la pente vers Hamilton Junction, un ensemble de 3 unités diesel articulées Flexliner en essai pour VIA Rail Canada et comprenant les unités 7003, 7004 et 7005 passe le 14 mars 1997. Cet essai ne fut pas un succès et les unités furent retournées à leur manufacturier.





Looking for all the world like the Northern Ontario vistas that it will soon encounter in its trek across the Canadian Shield, VIA Rail Canada FP9u 6311 is actually northbound in the Don Valley of metropolitan Toronto on August 4, 1986.

Le 4 août 1986, semblant rouler, en toute apparence, à travers les paysages du nord de l'Ontario qu'elle allait bientôt traverser dans ses périples à travers le Bouclier canadien, la 6311, une FP9u de VIA Rail Canada, est de fait en direction nord, dans la vallée de la Don, dans le Grand Toronto

F units of a different sort by Ted. Ontario Northland 2000, a Caterpillar re-engined FP7, and an ex Milwaukee Road F7B rebuilt as a generator car at Gravenhurst, Ontario with the ONR Northlander on July 27, 2001. Sadly, this wonderful train service no longer runs.



Des unités F avec une différence par Ted. La 2000 de l'Ontario Northland, une FP7, avec son nouveau moteur Caterpillar, et une FB7, anciennement du Milwaukee Road et transformée en une unité électrogène, sont à Gravenhurst, Ontario, avec le train Northlander de l'ONR, le 27 juillet 2001. Malheureusement, ce magnifique service pour voyageurs n'est plus exploité.



More F's by Ted! In the late 1990's, the Waterloo St. Jacobs Railway operated excursion trains on the CN Waterloo Spur between Waterloo and Elmira, Ontario. Featured equipment included two ex CNR-ex VIA FP9u's as well as a selection of former CNR passenger equipment all painted in the 1954 Canadian National passenger paint scheme. On September 28, 1997, FP9u tiptoes across the Conestoga River trestle at St. Jacob's, Ontario.

Plus de F par Ted! Vers la fin des années 1990, le chemin de fer Waterloo St. Jacobs exploitait des trains d'excursion sur l'embranchement Waterloo du CN, entre Waterloo et Elmira, Ontario. Le matériel roulant en usage comprenait deux FP9u ex-CNR ex-VIA, ainsi qu'un assortiment d'anciennes voitures du CNR toutes peintes à la livrée 1954 de la compagnie. Le 28 septembre 1997, une FP9u franchit lentement le pont à chevalets au-dessus de la rivière Conestoga, à St. Jacobs, Ontario.

After the unfortunate demise of the Waterloo St. Jacobs Railway, excursion trains eventually resumed under the auspices of the Waterloo Central. On April 4, 2014, former Pacific Great Eastern GE 70 tonner 1556 is at Waterloo, Ontario displaying its CNR-esque paint scheme such units wore when delivered in 1950.

Après la malheureuse fermeture du Waterloo St. Jacobs Railway, les trains d'excursion furent éventuellement remis en service sous les auspices du Waterloo Central. Le 4 avril 2014, la 1556, une GE « 70 tonner » ex-Pacific Great Eastern, est à Waterloo exhibant la livrée à la CNR dont étaient peintes ces unités lors de leur livraison en 1950.





21st Century steam! Former Essex Terminal MLW 0-6-0 No 9 is the featured motive power on a Waterloo Central excursion train on September 7, 2014. No 9 was stored serviceable by the ETR until 1963 when it was retired. It now belongs to the Southern Ontario Locomotive Restoration Society and operates occasionally on the Waterloo Central.

De la vapeur au 21e siècle! L'ancienne locomotive MLW 0-6-0 numéro 9 de l'Essex Terminal est la force motrice en vedette sur ce train d'excursion, le 7 septembre 2014. La 9 fut entreposée en état de rouler par le ETR jusqu'en 1963, année où elle fut retirée du tableau de service. Elle appartient maintenant à la Southern Ontario Locomotive Restoration Society et elle roule à l'occasion sur le Waterloo Central.

Not all railway photos show trains! A great 'still life' image by Ted shows the Paterson Grain Company grain elevator at Grenfell, Saskatchewan along the CPR Indian Head Subdivision on May 25, 2011. Once a ubiquitous part of the Canadian prairie west landscape, wheat bins such as the Grenfell elevator have become an increasingly rare sight, replaced by massive inland grain terminals.



Les photos ferroviaires ne montrent pas toutes des trains! Une excellente image de « nature morte » de Ted montre l'élevateur à grain de la compagnie Paterson Grain à Grenfell, Saskatchewan, le long de la subdivision Indian Head du CPR, le 25 mai 2011. Formant souvent autrefois un élément des paysages des prairies de l'Ouest canadien, les entrepôts de grain, tel que l'élevateur de Grenfell, sont maintenant devenus des apparitions rares suite à leur remplacement par d'énormes installations portuaires.



VIA RDC 6148 on the Malahat has paused at Cobble Hill, BC on the former Esquimalt and Nanaimo Railway. The date is March 8, 2009 and soon all regular passenger service will cease on the storied E&N. The future for the passenger service and even the railway remains very uncertain. Richard Yaremko, this one's for you!

Le RDC 6148 du « Malahat » de VIA a fait un arrêt à Cobble Hill, C.-B., sur l'ancienne voie du Esquimalt & Nanaimo. On est le 8 mars 2009 et bientôt tous les services réguliers pour passagers à l'indicateur sur le renommé E & N vont cesser. Le futur du service pour voyageurs, et celui du chemin de fer même, demeure très incertain.

Translink-West Coast Express F59PHI 905 is at the former CPR Cordova Street waterfront station in Vancouver on May 14, 1997. West Coast Express has operated commuter train service between Vancouver and Mission, BC since 1995.

La 905, une F59PHI de la Translink-West Coast Express, est à l'ancienne gare de la rue Cordova, au bord de l'eau, à Vancouver, le 4 mai 1997. À partir de 1995, la compagnie a exploité un service pour banlieusards entre Mission et Vancouver, C.-B.





Before regular train service ended between Whitehorse, Yukon Territory and Bennett, BC, the Wickson lens found White Pass and Yukon train No. 1 at Cowley Lakes, YT on June 26, 1974.

Avant que le service de train régulier ne soit abandonné entre Whitehorse, Yukon, et Bennett, C.-B., l'appareil photo de Ted a capturé le train numéro 1 du White Pass and Yukon à Cowley Lakes, YT, le 26 juin 1974.

Incredibly steam lives again on the White Pass and Yukon Route! Restored (twice!) Baldwin 2-8-2 73 has a photo freight in tow at Glacier, Alaska on June 15, 2007 in a scene that could be from the last century. WP&Y also rosters a working 2-8-0 and an operable steam powered rotary snowplow.



Incroyablement, la vapeur est encore utilisée sur la voie du White Pass and Yukon! Le 15 juin 2007, la 73, une Baldwin 2-8-2 restaurée (deux fois!), tracte un train de marchandises en excursion de photographie à Glacier, Alaska, dans une scène qui pourrait dater du siècle dernier. Le WP & Ya aussi dans son tableau de service une 2-8-0 en état de servir et une souffleuse à vapeur rotative qui peut aussi être opérée.



Ted Wickson began a long and varied 30 plus year career with the Toronto Transit Commission in 1964. He held a variety of corporate communication and public relations positions, including a stint as the Commission's first corporate archivist. Ably assisted by Raymond F. Corley and John Thompson in many TTC historical projects, scenes such as 'Small Witt' 2766, (The Corley car), in a Queen Street movie shoot on August 10, 2004 were undoubtedly influenced by Ted even after he left the TTC.

En 1964, Ted Wickson a débuté une longue et diverse carrière de plus de 30 ans à la Toronto Transit Commission (TTC). Il a rempli une multitude de postes aux communications intramurales et aux relations publiques, qui ont inclus une période en tant que premier archiviste corporatif de la Commission. Assisté de façon experte par Raymond F. Corley et John Thompson au cours de nombreuses réalisations à caractère historique de la TTC, des scènes telles que celle du « Small Witt » 2766 (le tramway Corley) capturée pour un film, le 10 août 2004, le long de la rue Queen, ont certainement été influencées par Ted, même après son départ de la TTC.

TTC on parade! On September 11, 1986, the Toronto Transit Commission celebrated its 125th year of service with a streetcar parade led by Big Witt 2424. Car 2424 is appropriately decked out in bunting and banners for the occasion. TTC's first Peter Witt car 2300 is in the Exporail collection.

La TTC en parade! Le 11 septembre 1986, la Toronto Transit Commission a célébré sa 125e année de service avec une parade de tramways ayant en leur tête le « Big Witt » 2424. Ce dernier porte le pavoisement et les banderoles appropriées pour l'occasion. Le 2300, le premier « Peter Witt » de la TTC, fait partie de la collection d'Exporail.





Errant we would be to not include at least one Wickson shot of a TTC PCC. On June 28, 1990, TTC A-15 PCC 4600 is resplendent in the corporate colours as it passes over the Spadina Bridge.

Nous serions fautifs de ne pas inclure au moins un cliché de Ted d'un tramway PCC de la TTC. Le 28 juin 1990, le 4600, un PCC de la classe A-15, est resplendissant dans les couleurs de l'entreprise, alors qu'il roule sur le viaduc de Spadina.

A new era begins. On April 24, 1979, TTC L2 car 4010, the first CRLV built in Canada by UTDC-HS is unloaded from a CNR flatcar at Hillcrest Shops. The TTC would eventually roster 190 such cars in class L-2.



Une nouvelle ère débute. Le 24 avril 1979, la 4010, une unité de la classe L2 de la TTC, la première à être construite au Canada par la UTDC/HS, est déchargée d'un wagon plat du CN aux ateliers Hillcrest. La TTC aura éventuellement 190 unités L2 semblables à son tableau de service.



All smiles! While performing CLRV MU test at Eglinton Loop, (from left) Training Supervisor Bert Sumpson, Superintendent of Design and Development Ray Corley, Training Inspector Dennis Moyes and an unidentified TTC staffer pose for Ted. The date is November 16, 1978. The first ten CLRVs were manufactured in Switzerland and were tested prior to the arrival of the Canadian made units.

Tous sourient! De gauche à droite, le Superviseur à la formation Bert Sumpson, le Directeur de la conception et du développement Ray Corley, l'Inspecteur à la formation Dennis Moyes et un employé non identifié de la TTC posent pour Ted, lors d'un essai d'automotrices CLRV en attelage sur la boucle Eglinton. La date est le 16 novembre 1978. Les dix premières unités CLRV furent manufacturées et mises à l'essai en Suisse avant l'arrivée des unités manufacturées au Canada.

In 1987, the TTC acquired forty-seven ALRV articulated streetcars from UTDC-Lavalin. The first of these cars, TTC 4200, is seen through Ted's lens on the Queensway private right of way. The date is October 1, 1987.

En 1987, la TTC a acheté quarante-sept tramways articulés ALRV de UTDC-Lavalin. La première de ces unités, la 4200, a été photographiée par Ted sur l'emprise privée le long de la rue Queensway. Nous sommes le 1er octobre 1987.





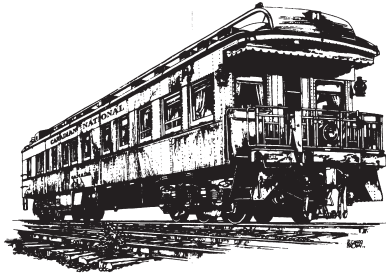
A wintry January 17, 1979 sees m.u. test of Swiss built L1 class CLRV cars 4005 and 4001 on route 501 on the Queensway. An unidentified service PCC follows behind the two CLRVs – just in case!

On aperçoit ici, par un froid 17 janvier 1979, les unités CLRV 4005 et 4001 de la classe L1 et fabriquées en Suisse au cours d'un essai en attelage sur le circuit 501 Queensway. Un PCC non identifié suit derrière les deux CLRV, juste au cas!

The new and not so new anymore! CLRV 4190 meets brand new Flexity 4400 on the Spadina-Harbour line on February 2, 2015. Electric transit lives and thrives in Canada with a remarkable heritage remembered for us by historians like Ted Wickson. Thank you, Ted!



Le neuf et pas si neuf maintenant! L'unité CLRV 4190 rencontre l'unité Flexity 4400 flambant neuve sur le circuit Spadina-Harbour, le 2 février 2015. Le transport urbain électrique survit et croit en popularité au Canada, alors que son remarquable héritage est sauvegardé pour nous par des historiens tels que Ted Wickson. Merci à vous, Ted!



Heritage Business Car

March - April, 2017

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

Douglas Smith and the Canadian Northern Railway

A member e mailed to find out what inspired Douglas Smith, our Co-Editor to research and write about the early years of the CNoR? Doug replied: “Yes, the old CNoR has not had a lot of attention over the years. Back in 1959 my mother decided to take her three very young children out to see my grandparents, then living in Fort Frances. Grandpa and his three brothers had all



Nicknamed 'The Atikokan Express', afternoon train 33 from Port Arthur was hauled by CNR 3268 (Class S-1-b Canadian Locomotive Company 1917/18) in this mid-1950s view. CRHA Archives – David Page

Surnommé l'« Atikokan Express », le train d'après-midi numéro 33, partant de Port Arthur, était tiré par la 3268 du CNR, une 2-8-2 de la classe S-1-b construite par la Canadian Locomotive Company en 1917/18, sur cette photo du milieu des années 1950. Archives ACHF - David Page

worked for the railway (Grandpa helped construct the NTR so our rail roots go way back and, while one brother was killed in a train wreck early on, the remaining brothers spent their entire careers working on the NTR, CNoR and CNR in Northwestern Ontario and Eastern Manitoba).

Back to the trip, we got off our sleeper on the Super Continental and spent most of the day travelling on the CN bus from Longlac to Port Arthur (somehow I have never forgotten the wide main street in Geraldton where we stopped for lunch). Dinner was at the CNR Prince Arthur Hotel and then over we went to the hulking CNR station to catch the train to Fort Frances where we arrived about midnight. Our return arrangements were changed to avoid the cramped bus trip. We left on the midnight train heading to Winnipeg. Grandpa came with us as far as Winnipeg where we had breakfast at the lunch counter in Union Station before catching the Super Continental back to Montreal.

So I have some roots along the old Ontario & Rainy River and it was fun to be able to research its construction and role in evolution of the CNoR. Certainly I met (either by phone or email) a lot of very helpful people who were pleased to assist with many of the images that were used.”

David Gawley writes:

Regarding the Canadian Northern in issue No. 576 - On page 29, Table 5, it is stated that : " The Fort William and Winnipeg newspapers each reported that 'the Lake Superior carried a dining car', However the CNoR Passenger Equipment Register for 1867-1992 shows only one dining car being delivered at the time the train was inaugurated."

The answer is found in the fine print of the timetable on page 26: - for Train 1 ex Port Arthur, dinner was served until Atikokan; no mention of breakfast; - for Train 2 ex Winnipeg, breakfast was served from Atikokan, no mention of dinner.

In other words, one diner served both trains. The diner did not travel on either train for its full distance.

Beaver logo to return to Canadian Pacific

Canadian Pacific is bringing back its iconic beaver logo as it looks to the future, while re-connecting with its past.

The logo combines two elements: the bold and modern red CP logo mark that has been in use since 2012, and the striking gold heritage shield that features the beaver, Canada's official symbol for sovereignty.

"2017 is an exciting year for Canada and for CP as we re-connect with our past and continue to build for the future," said Keith Creel, CP President and CEO. "I join our employees across the network in enthusiastically welcoming back the beaver, a symbol our company first adopted in 1886 as the first transcontinental trains began service to the west from Montreal and Toronto."

"We take pride in our past and look to the future with the same boldness, ambition and innovation that drove the creation of the railway in the first place," Creel said.

A description of CP logos since 1886 can be found at <http://www.cpr.ca/en/about-cp/our-history/cp-logo>. (CP News Release)

A motion in Quebec's National Assembly to invest in Gaspé railroad

The National Assembly in Quebec passed a unanimous motion recently for the resumption of rail service to Gaspé. All political parties, including the ruling Liberal Party, accepted the proposal. It was introduced by the member for Gaspé, Gaétan Lelièvre.

Lelièvre considered this be extremely strong gesture, placing the government under a moral obligation to go from words to deeds and ensure and provide the necessary budgets to restart the freight train on the entire Gaspé stretch from Matapédia to Gaspé. (Bill Linley)

Rigaud's Heritage Railway Station Could Get a New Lease on Life

Peter McCabe - Montreal Gazette

The Canadian Pacific train station in Rigaud has a chance at a new life, if the cost to repair the heritage building isn't too high. Marie-Andree Gagnon, Rigaud's communications director, said the town has been told it could qualify for a \$25,000 matching grant from Parks Canada's heritage preservation fund to restore the building. However before accepting the offer, the council wants to know the full cost and also the intentions of the Agence métropolitaine de transport (AMT). While the building is owned by the town, it stands on land owned by the AMT and it is not known if the AMT is willing to leave the building in place or require it to be moved which affects the total cost.

The former Rigaud Station, at 15 rue Charlebois, was built in 1940, replacing a smaller one built in 1891. It was designated a heritage site by the town in 1992, and added to the Historic Sites and Monuments Board of Canada list of heritage railway stations in 1994. Designated heritage railway stations are protected from being altered, demolished, or sold without the authorization of the Governor in Council.

The Station was the terminus for the commuter train to Montreal from 1898 until 2010 when the terminus was moved to Hudson in 2011, after the municipality of Rigaud decided the ridership levels weren't high enough to justify the costs to maintain the rail link. (Montreal Gazette)

The biggest Canada 150 railway heritage project



Canada's first railway tunnel is found at Brockville, Ontario and is the centrepiece of an excellent interpretation centre which also includes ex CPR steel caboose 437464. On September 20, 1970, the CPR Brockville tunnel was still in use complete with "telltale" and restricted clearance sign. Ted Wickson

Le premier tunnel ferroviaire canadien se trouve à Brockville, Ontario, et il est l'attraction principale d'un excellent centre d'interprétation qui inclut aussi la cabouse en acier numéro 437464 ex-CPR. Le 20 septembre 1970, le tunnel était encore en service et à l'état complet avec son poteau avertisseur et son écriteau d'hauteur libre. Ted Wickson

Brockville is going underground to celebrate Canada 150 in a big way. Canada's first railway tunnel was built under the city by the Brockville & Ottawa Railway. Opened in 1860, the 1,721 foot tunnel served riverfront shippers for over 110 years. The Canadian Pacific, which had taken over the B&O in 1881, abandoned the line in the 1970s after the last waterfront industry closed.

The city acquired the railway lands on the waterfront in front of the tunnel in 1983 and rather reluctantly took over the tunnel as part of the package. For a while it looked as if the city fathers would simply seal off the tunnel, but heritage minded citizens persuaded them that it could be a tourist attraction. The first 90 feet of the tunnel at the river end was tidied up for tourists. A large iron grill closed off access for the rest of the tunnel.

Seven years ago, Dave LeSueur was elected to council on a platform that championed opening the tunnel from end to end as part of the town's trail system and to enhance its appeal to tourists. A committee of volunteers has worked diligently since that time to bring the idea to fruition. Costing \$4 million, the project is the most expensive rail heritage preservation effort of the year with funding coming from private donors and the municipal, provincial and federal levels of government. Souvenir share certificates are being sold as part of the fundraising. Details are available at www.brockvillerrailwaytunnel.com

The work includes masonry repointing, damaged stones replacement, new drainage, a concrete walking pad, a state of the art sound, security and lighting system, and a walkway to street level at the north end. The coloured lighting system is programmable, which will vary the experience of walking through the tunnel, and is the same system and is the same system used on such major attractions as the Eiffel Tower, Niagara Falls and the CN Tower.

The tunnel is part of the Railway Association of Canada's Railway Hall of Fame and has won a CRHA Preservation Award. You are cordially invited to attend the official opening scheduled for the morning of August 12, 2017 as part of a four day Rails to Trails Festival. (Douglas N W Smith)

Relocated back to the United Kingdom

In 1959, Charles Matthews in Thornhill, Ontario, acquired a diminutive 24-inch gauge 0-4-0ST built in 1918 by Kerr Stuart (serial 3128) for the National Smelting Company's zinc refinery at Avonmouth, UK. In 2013, the Stafford Barn Railway in the UK carried out a complete overhaul of 3128 and it was shipped back to Canada, named 'Roger' in memory of Charles' late brother.

Difficulties were experienced in securing Canadian certification of the boiler. Unable to steam 3128 in Canada, Mr. Matthews decided to offer 3128 for sale. It was purchased by the Stafford Barn Railway (SBR) and was recently returned to SBR. The privately owned SBR which is located near Tamworth, Staffordshire in the English Midlands is a mixed gauge railway of standard and 2 different narrow gauges (Tempo)



Hunslet s/n 492 of 1889 was Dinorwic Quarries "King of the Scarlets", another of Matthews' locomotives repatriated back to the UK. Colin Churcher's website

Une autre des locomotives de Matthews rapatriée au Royaume-Uni, la Hunslet, numéro de série 492 de 1889, fut « King of the Scarlets » (littéralement Roi des écarlates) aux carrières Dinorwic. Site Web de Colin Churcher

Owen Sound's passenger car project progressing



It's been just over 14 months since the 1953 former Canadian National Railway car was lifted onto a set of old tracks outside of the Community Waterfront Heritage Centre in Owen Sound, ON. Since then, all of the car's windows have been replaced – thanks to community donations. The exterior of the car has been repaired and painted.

An Ontario Trillium Foundation grant allowed the CWHC to hook the car up to hydro, water and sewer services and to build a wood platform is being built to link the car to the former CN station that houses the CWHC's Marine and Rail Museum.

Curator Wendy Tomlinson (in the photo) said all of the work is geared towards making the 85-foot car an accessible, user-friendly space to hold events and other functions starting this spring. Tomlinson said funding for the next phase, refurbishing the dining car kitchen, is underway, aided by a \$12,000 grant from the Community Foundation Grey Bruce.

The coach started life as Grand Trunk Western coach 4884 built by Pullman Standard in 1953. A buffet was added to the car in 1969. After the termination of all GTW passenger service in 1971, the car was transferred to CN which reconfigured it as buffet-lounge in 1972. Transferred to VIA in 1978, it was sold for non-railway use in 1984. During the period of private ownership it acquired an open platform at one end and was configured with dining tables. While referred to as a dining car by the Owen Sound museum, it was never a dining car in railway service. (Canadian Trackside Guide 2016 / Tempo / Owen Sound Sun Times / Community Waterfront Heritage Centre)

Desjardins Bridge: One Piece of Hamilton GO Rail Expansion



Don McQueen

Down in the "H" part of the GTHA (Greater Toronto and Hamilton Area), a series of rail infrastructure improvements are being made that will enable more frequent GO Train service to Hamilton, and eventually to Niagara Region. One of the most visible is the expansion of the CN rail bridge over the Desjardins Canal.

Canadian National, in conjunction with Metrolinx, riggers Mammoet and the Ironworkers Local 736, have installed a fourth railway span to bridge the Desjardins Canal joining two historical spans and a third span added by GO Transit and Canadian Pacific in 1993 to provide for increased GO service to Hamilton.

In a nod to heritage, the new span's abutments were also carefully made to mimic the hand-crafted 1859 stone abutments on the CN bridge beside it. The new steel span, built by the Central Welding and Iron Works Company of North Bay, ON adds a third main track on the CN Oakville subdivision between Bayview Junction and the new CN control point Dundurn, which is under construction. The bridge will serve the new West Harbour GO station.

The Desjardins Canal was built in 1837 but has been largely closed to commercial water traffic since the first railway swing bridge was replaced with a fixed structure in 1859. The Canal has an infamous place in Canadian rail history. On March 12, 1857, 59 people were killed when the weight of a passing train caused the timbers of the original bridge to collapse causing the train to plunge onto the ice-covered canal below, breaking the ice on impact and filling the engine and first car with the freezing water of the canal. Only 31 of the 90 passengers survived. It remains one of the worst rail disasters in Canadian history, second only to the St-Hilaire disaster in terms of loss of life. The bridge was rebuilt more sturdily and reopened with two tracks. (Andrew Johnson via Don McQueen)

TH&B gondola car 2676 is preserved



The Niagara Railway Museum (NRM) at Fort Erie, ON recently took possession of TH&B 2676, which was built by National Steel Car in Hamilton ON in February 1966 for the Toronto Hamilton & Buffalo Railway. The car was the last gondola built for the railway, and was regularly used in steel service but made its last run hauling OCS scrap from BC to Hamilton. .

Upon arrival at Hamilton, it was to be scrapped, but instead after months of painstaking negotiations involving both the TH&B Historical Society and the NRM, it was donated to the NRM. (Rail Preservation News)

Port Stanley Terminal Rail gets another locomotive



Al Howlett

Recently Port Stanley Terminal Rail (PSTR) visited Zalev Brothers in Windsor, Ontario to complete the purchase of a 45 ton GE (and spare parts) and many other spare parts from a GE 25T scheduled to be scrapped. The 70 year old loco, originally Falconbridge Nickel 104 (#28624 August, 1946), had passed through several owners before coming to Windsor in 2004. It currently is yellow with a black '04' numerals on the hood ends, with asset number 91104 on the cab sides.

The 45 tonner was trucked to the PSTR on December 1. It is in running condition but will need some work before it pulls trains for PSTR. (Don McQueen)

Railworks: Working together to preserve St. Thomas' railway heritage



Representatives of four St Thomas ON organizations, the Elgin County Railway Museum (ECRM), North America Railway Hall of Fame (NARHF), On Track St. Thomas (OTST) and the Iron Horse Festival (IHF) have been meeting to identify the benefits and to discuss the options available to them as one united organization.

As Jeremy Locke, chairman of the ECRM, stated: "For years, our four organizations have been busy planning, fundraising, managing their assets and building a relationship with the community. There's been a lot of hard work but also a lot of duplication. Going forward, we'll be stronger together."

According to Matt Janes, chairman of the NAEHF "These four groups have had terrific success helping to build the St. Thomas brand as the Railway City, When you look at the plans currently on the drawing board, such as restoring the MCR Shops, establishing Railway Park and building the Elevated Park, it's pretty clear that the community will benefit greatly from increased cooperation."

Dubbed "Railworks", the amalgamation project will continue to seek legal, accounting and marketing advice over the coming months and will begin a process of community consultations, the aim being to identify an acceptable amalgamation model and to implement it in stages over the next two to three years.

The four organizations are:

The **Elgin County Railway Museum** founded in 1988 is located in the former Michigan Central Railroad (MCR) locomotive repair shops were built in 1913, which has served as headquarters of the museum since 1988 and was purchased in 2009 along with 15

acres of adjoining railway lands.. The organization has announced plans to restore the building as well as converting the rail lands into a public Railway Park. - www.ecrm5700.org

Founded in 1996, the **North America Railway Hall of Fame** is housed in the partially restored CASO station. Its goal is to educate the public about the impact of railways both locally and across North America. In 2004, NARHF purchased the CASO station from On Track St. Thomas. It set out to restore the 1872 building as a unique event space and a permanent home for the museum. While currently operational, restoration efforts continue, both inside and outside. - www.narhf.org

Established in 1994, **On Track St. Thomas** was formed to promote the economic health of the community by highlighting its railway heritage. In its 20-plus years, On Track has undertaken several important projects including the purchase and stabilization of the CASO station, the establishment of the Iron Horse Festival and commissioning of the numerous railway-themed murals in downtown St. Thomas. Since 2012, On Track's project is the purchase and conversion of the MCR bridge across Kettle Creek into the St. Thomas Elevated Park. - www.elevatedpark.ca

The **Iron Horse Festival** began life in 1994 as an annual railway-themed street fair on Talbot Street in downtown St. Thomas. It now operates on the historic rail yards adjacent to the Elgin County Railway Museum and the CASO station, land destined to be developed into the Railway Park. - www.ironhorsefestival.com - (St. Thomas Times Journal)

New CNR mural coming to Southampton, Ontario



Saugeen Times

Artist Bert De Graaf has designed a large three dimensional mural which will be mounted on the wall that runs along Highway 21 in Southhampton, ON.

The mural is part of the Saugeen Rail Trail Association's "Trains to Ships" 25th Anniversary celebration. A scene from the 1950s, the mural will feature a steam train that will look as if it's coming out of the side of the former furniture factory where a Canadian National Railway spur once ran. Southhampton was once served by a line built in the 1860s and 70s by the Wellington Grey Bruce Railway until its abandonment by the CN a century later.

The mural will also pay tribute to renowned muralist Allen Hilgendorf who passed away in 2013 and whose work can be seen throughout Grey and Bruce counties, including Saugeen Shores. Hilgendorf will be the conductor in the mural and his wife Karen will be waving a handkerchief.

The mural will be unveiled during celebrations on the May long weekend. (Saugeen News)

The saga of Stratford's CNR 'Big Shop' enters yet another chapter ...



Don McQueen

The derelict Cooper site, once home to Stratford, ON CN's repair shops, is now the subject of a documentary of the railway history of the city. The Stratford/Perth County branch of the Architectural Conservancy Ontario (ACO) has partnered with a local film company to bring the structure's rich history to life. The ACO recently received a \$10,000 grant from the Ontario 150 Community Celebration Program to help fund the documentary, which is being produced by Powerline Films. It was inspired, in part, by the Ladies of the CNR, a dramatic vignette highlighting the memories of some of the women who worked in the locomotive repair shops in Stratford during the Second World War.

"That made us start to think about who else is left that actually worked in the shops," said ACO President Carole Huband. Filmmaker Simon Brothers, working with local historian Dean Robinson, author of two books on Stratford's rail ties, has interviewed several of them for the documentary. Woven through and around these



In earlier times, Stratford Shops was the Grand Trunk Railways main servicing facility in Ontario. McCord Museum of Canadian History

Il y a longtemps, les ateliers de Stratford furent le principal centre d'entretien du Grand Trunk Railway, en Ontario. Musée McCord d'histoire canadienne

stories will be archival film footage which has never been aired publicly, as well as aerial shots, still photos and animation.

Together, they'll focus on the building and the people who worked there, as well as the impact they had on the city, and the country. "It's those local stories that really interest us as local residents," said Brothers, "but it will not be hard to tell a story that frames the shops for their provincial and national significance."

He's hoping to have the documentary finished by the end of September, and a public showing, which is a requirement of the Ontario 150 funding, will be arranged soon after that. Huband said she wants people to be moved by the film. "We're hoping they'll get out of it a great sense of pride in the railway history of Stratford," she said. "It seems to be pushed to the back burner, and a

lot of that is because the building has been allowed to deteriorate to such a state. Many see it as an eyesore."

Not everyone makes the connection between that run-down structure and Stratford's success. "Stratford today is what it is because of the railway that was here. All of our industry came from the railway," she said. "At one time, that was the largest repair shops in the entire country, and it brought a lot to our city." While Huband and the ACO have been strong advocates for the preservation or adaptive reuse of the building, especially during the ongoing debate over its potential demolition, the documentary is not meant as a political statement, she said. "It is only meant to show what we had in the past," said Huband, "and our pride in the people who worked there." (Don McQueen's Froth)

BACK COVER TOP: Parting shot, 6218 charges through Charette, Quebec with a 'Fall Foliage Excursion' on October 3, 1964. Ted Wickson

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: En coup d'adieu, la 6218 fonce à travers Charette, Québec, avec un spécial de « Feuillage d'automne », le 3 octobre 1964. Ted Wickson

CANADA 150 Salute! To make this milestone in our nation's history, we will be running a photo from the 1967 centennial year on the back cover of each issue.

Un salut au 150e du Canada! Afin de souligner cette date importante, nous allons publier une photographie de 1967, l'année du Centenaire, sur la couverture arrière de chaque numéro.

BACK COVER BOTTOM: Pausing at Sudbury, Ontario on August 20, 1967, CPR No 5, the westbound Expo Limited, is being switched and serviced before continuing its westward trek to Vancouver. Visible in this marvellous Wickson image are cars from the Montreal section of the Expo Limited and uniformed train staff protecting their vestibules, as it should be.

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Arrêté à Sudbury, Ontario, le 20 août 1967, le train numéro 5 en direction ouest du CPR, l'« Expo Limited », est changé de voie et entretenu avant de continuer sa route vers Vancouver. Aussi visibles sur ce merveilleux cliché de Wickson, sont les voitures de la section du train en provenance de Montréal et les membres d'équipage en uniforme gardant, comme il se doit, les vestibules de leurs voitures.



<https://www.facebook.com/Exporail>

<https://twitter.com/Exporail>

https://www.instagram.com/exporail_qc_canada/

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

CANADIAN RAIL

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

**Maître de poste: si non livré après 10 jours,
retournez à l'expéditeur, frais de port garantis**

