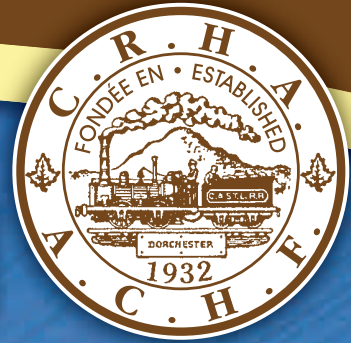


- GO Transit's 50th Anniversary
- Ronald Snowdon Ritchie 1930 – 2017
- Stan's Photo Gallery
- Heritage Business Car

- 50^e Anniversaire de GO Transit
- Ronald Snowdon Ritchie 1930 – 2017
- Les photos de Stan
- Le patrimoine ferroviaire

No. 579 • JULY/JUILLET - AUGUST/AOÛT • 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

GO Transit's 50th Anniversary / 50e Anniversaire de GO Transit, by / par John D. Thompson	175
Ronald Snowdon Ritchie 1930 – 2017 by various contributors / par d'après divers contributeurs.	198
Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan, by / par Stan Smaill.	202
CRHA Awards - 2016 / Les prix 2016 de l'ACHF	213
Heritage Business Car / Le patrimoine ferroviaire	215

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 bénévoles, 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 Loïselle, 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: A date with history: on a sunny May 23, 1967, GO 602 led the very first eastbound train to Pickering, where it was photographed at the initial basic station at the left. John D. Thompson

PAGE COUVERTURE: Une date historique: par un 23 mai 1967 ensoleillé, la numéro 602 du GO Transit fut en tête du tout premier train, en direction est, vers Pickering, où elle fut photographiée à côté de la gare rudimentaire à la gauche. John D. Thompson

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

GO Transit's 50th Anniversary

by John D. Thompson

Translation: Denis Vallières

50^e Anniversaire de GO Transit

Par John D. Thompson

Traduction de Denis Vallières



Flying white flags on May 20, 1967, just three days before the start of regular GO commuter train service, GP40TC 602 and seven cars rumble inbound to Union Station, passing Cabin D and approaching the Bathurst Street Bridge on a test run. CRHA Archives, Fonds Wickson

Le 20 mai 1967, trois jours avant le début du service régulier, un train de sept voitures avec en tête la locomotive GP40TC 602 exhibant ses fanions blancs, roule sur le pont au-dessus de la rue Bathurst pour un test. ArchivesACHF, fonds Wickson

It all began on a lovely spring morning in 1967: the start-up of North America's most successful new commuter rail service, GO Transit.

The "GO" stands for "Government of Ontario", reflecting provincial ownership of the operation, and is also a clever play on words. In those early days the legal name of the authority was "Toronto Area Transit Operating Authority" (TATO), too much of a mouthful for the riding public to be expected to remember.

The initial operation running over 65 route miles started on Tuesday, May 23 (the day after the provincial Victoria Day holiday), required 40 passenger coaches, nine self-propelled cars, eight diesel locomotives. Today, the

Tout commence par une magnifique matinée du printemps 1967, l'année du centenaire du Canada. C'est aussi le début du plus grand succès pour un service de trains de banlieue en Amérique du Nord : le GO Transit.

GO est l'acronyme pour « Gouvernement de l'Ontario », reflétant ainsi la propriété de ce réseau tout en étant un habile jeu de mots. Le nom véritable de l'organisme est « Toronto Area Transit Operating Authority » (TATO), un nom difficile à retenir pour les simples usagers.

Le service régulier commence le mardi 23 mai (le lendemain de la Journée de Victoria, un jour férié). Le parc ferroviaire est alors composé de 40 voitures-passagers, neuf voitures autopropulsées, huit locomotives diésels, le

GO rail system has grown to 656 coaches, 75 locomotives, and 281 route miles.

The initial service extended from Oakville to Pickering, two towns along Lake Ontario. Pickering was 22 miles east of Toronto Union Station and Oakville was 21 miles west. There was also very limited rush hour service to Hamilton, at the western end of the lake, 40 miles from Toronto Union Station.

It will likely surprise many readers to learn that the initial sponsor of GO was the Ontario Department of Highways. It realized, with commendable foresight, that continually expanding roads in the Greater Toronto Area (GTA) simply would not work, from the standpoint of land requirements, cost, and simply not moving people effectively. It is well known that motor traffic quickly expands to fill the space available; it is impossible to continually meet the demand.

Canadian National Railways had reluctantly operated limited commuter service in the area using 1920s-vintage, heavyweight, non-air-conditioned coaches. These were pulled by steam locomotives as late as the spring of 1959. The operation, in common with most such services, was run at a loss, and CN had no interest in making improvements, or sustaining the service indefinitely. Canadian Rail featured an article by Derek Boles on the Toronto commuter rail service before GO in its September - October, 2015 issue No. 568.

The catalyst for launching GO train service was the opening in mid-1965 of CN's new Toronto (now MacMillan) Hump Yard, several miles northwest of the city. Up to this time, CN freight traffic has operated through downtown Toronto to reach the freight yards at Danforth and Mimico. CN constructed some 35 miles of new freight line from Pickering to Halwest (the junction with the GO's Toronto-Georgetown line, across the north part of Toronto. Existing track between Halwest and Burlington was upgraded to handle heavy freight traffic. Most of the railway's freight trains were rerouted from the lakeshore onto a new line running north of the city. This action freed up the existing Pickering-Toronto-Burlington trackage for GO's new frequent commuter service.

The area at the western end of Lake Ontario, basically extending from the Oshawa, about 35 miles east of Toronto, to Niagara Falls, some 85 miles westward, has for many years been called 'The Golden Horseshoe'. This name describes the region's long standing role as the industrial and fruit growing heartland of Ontario. In 1967, Toronto was the second largest Canadian city, after Montreal with over 2.5 million residents. In common with many other cities, in the years after World War II the Toronto area had developed numerous so-called bedroom communities, that is, outer suburbs where houses are more affordable than closer in.

tout roulant sur un réseau de 65 milles (104,6 km). Au printemps 2017, on retrouve plutôt un parc de 656 voitures, 75 locomotives pour un réseau de 281 milles (452,2 km)

Au début, ce réseau s'étend d'Oakville à Pickering, deux villes situées le long du lac Ontario. Pickering est à 22 milles (35,4 km) à l'est de la gare Union de Toronto tandis qu'Oakville se trouve à 21 milles (33,8 km) à l'ouest. Il y a aussi un service durant la période de pointe qui relie la gare Union de Toronto à Hamilton situé à plus de 40 milles (64,4 km) à l'extrémité ouest du lac.

Cela surprendra plusieurs lecteurs d'apprendre que GO fut d'abord financé par le département autoroutier de l'Ontario (Ontario Department of Highways). En effet, on réalise que l'expansion du réseau routier dans la grande région de Toronto nécessite de nouvelles acquisitions de terrains à des coûts excessifs et constitue somme toute un mode de transport inefficace. C'est bien connu que le trafic routier occupe rapidement tout espace ajouté; il devient alors impossible de répondre à la demande.

Auparavant, le Canadien National (CN) fournissait à contrecœur le service de banlieue en utilisant de vieilles voitures de passagers des années 1920, lourdes et sans air climatisé. Les trains furent tirés par des locomotives à vapeur jusqu'au printemps 1959. De plus, à l'instar de la majorité des services similaires, celui-ci roulait à perte. Le CN n'étant pas intéressé à améliorer le service ni même à le soutenir.

En 1965, Le CN inaugure son triage à butte MacMillan, situé à quelques kilomètres au nord-ouest de la ville. Ce qui donne le coup d'envoi aux autorités pour lancer le service GO. Jusqu'à ce jour, les trains de fret du CN circulent au travers Toronto pour rejoindre les triages de Danforth et Mimico. Le CN construit alors une nouvelle ligne de 35 milles (56,3 km) de Pickering à Halwest (jonction de la ligne GO entre Toronto et Georgetown dans la partie nord de la ville). La voie existante entre Halwest et Burlington est alors améliorée pour supporter un lourd trafic de fret. La majorité des trains de marchandises sont réorientés de la rive du lac vers la nouvelle ligne d'accès au nord de la ville, ce qui libère des voies pour le service de trains de banlieue.

La zone située à l'extrémité ouest du lac Ontario qui s'étend de la ville d'Oshawa, à 35 milles (56,3 km) à l'est de Toronto jusqu'à Niagara Falls, à quelques 85 milles (136,8 km) à l'ouest est nommée « The Golden Horseshoe » (Le fer à cheval en or). Ce nom évoque l'importance de cette région au cœur de l'Ontario industriel et producteur de fruits. En 1967, Toronto est la seconde ville en importance au Canada après Montréal avec au-delà de 2,5 millions d'habitants. À l'instar de nombreuses villes, dans les années qui suivent la Deuxième Grande guerre, des banlieues-dortoirs se développent autour de la ville

In 1962 the Metropolitan Toronto and Region Transportation Study, which examined land use and traffic in what was then 244 square mile Metropolitan Toronto, was tabled. One of the key recommendations was for a new, provincially-sponsored rail commuter service. Thus was GO Transit, as it became known, with its distinctive herald, born. As a sidebar it should be mentioned that three planned expressways included in the study were subsequently cancelled.

The Provincial Government considered GO a three year experiment, that is, if the trains did not prove sufficiently popular, the service could be terminated and the equipment sold off. It was accepted that the service would operate at a deficit, perhaps \$2-\$3 million annually.

Expenses were held down as much as possible. Existing CN stations were used, or very rudimentary new structures were built. Additional trackage and signals were installed at GO's expense. Part of CN's redundant Mimico Yard, about five miles west of Union Station, was taken over for a storage yard and maintenance shop. Heavy locomotive repairs and car washing was performed at CN's Spadina Avenue passenger facilities, just west of Union Station.

Early Equipment

The initial eight locomotives ordered by GO were of a new design prepared specifically for the service by General Motors Diesel in London, Ontario. They were a modified version of GM's proven GP40 model, with a lengthened frame to accommodate the auxiliary engine/generator set. The locomotives, which developed 3000 horsepower, were designated GP40TC (the TC stood for "Toronto Commuter").

The locomotives were initially numbered 600 - 607; later renumbered 9800 - 9807; then 500 - 507. They arrived from GMD several months before GO's debut, and were put to work in CN freight service.

centre, ce qui permet d'obtenir des maisons à prix plus abordables.

En 1962, on établit un bureau d'étude, le Metropolitan Toronto and Region Transportation Study qui examine l'utilisation des espaces et le trafic situés dans un rayon de 244 milles carrés (392,7 km²) du Toronto métropolitain. L'une des principales recommandations est l'établissement d'un nouveau réseau de trains de banlieue financé par la province. Ainsi naît Go Transit avec son logo distinctif. Il faut mentionner que trois projets d'autoroutes seront alors subséquemment rejetés.

Avec le GO, le gouvernement s'engage dans un projet pilote de trois ans. Advenant l'impopularité du projet, l'organisme cessera ses activités et l'équipement sera vendu. Un déficit annuel prévu de 2 à 3 millions est alors considéré comme acceptable.

Les dépenses sont maintenues au plus bas possible. On utilise les gares du CN ou on construit de nouvelles structures rudimentaires. Cependant, de nouvelles voies et des signaux sont ajoutés au frais de GO. On utilise en partie la section désaffectée de la cour Mimico du CN, située à environ cinq milles (8 kilomètres) de la gare Union, pour garer et entretenir le matériel roulant. Les réparations importantes des locomotives et le nettoyage des voitures seront accomplis aux installations du CN sur l'avenue Spadina, juste à l'ouest de la gare Union.

Le matériel roulant d'origine

GO commande d'abord huit locomotives auprès de General Motors Diesel de London, Ontario, caractérisées par un design spécifique à leur utilisation. Ce sont en résumé des versions du modèle éprouvé GP40 de GM avec un châssis allongé pour recevoir un groupe électrogène. Ces locomotives, développant 3,000 ch seront identifiées GP40TC, TC signifiant Toronto Commuter.

Les locomotives sont numérotées d'abord de 600

The utilitarian interior of one of the original single level coaches is quite evident. GO Transit

L'intérieur convivial de l'une des voitures coach originales à niveau simple est mis ici en évidence. GO Transit



Again, in the interests of economy, GO decided to start off with single level coaches. A new design, somewhat influenced by existing Toronto subway cars, was developed and built by Canadian Car & Foundry in its Fort William (now Thunder Bay, Ontario) plant. This facility is presently owned and operated by Bombardier Inc., and still turns out GO coaches.

The 40 cars, each 85 feet long, were built of aluminum to conserve weight, and rode on inboard bearing trucks. Eight were equipped with control cabs for push-pull operation. In addition, nine self propelled cars, running in two unit trains, were bought for off-peak service. However, these were subsequently converted to coaches, partly due to troublesome engines.

à 607, plus tard de 9800 à 9807 puis enfin de 500 à 507. Elles seront livrées plusieurs mois avant le début du service GO et entre-temps mises au service des trains de marchandises du CN.

Encore une fois par souci d'économie, GO commande des voitures à un seul niveau. Elles seront construites par la Canadian Car and Foundry à Fort William (maintenant Thunder Bay) avec un nouveau design qui évoque les voitures du métro de Toronto. Plus tard, les installations de Thunder Bay seront acquises par Bombardier qui prendra la relève pour fabriquer d'autres voitures GO.

Les 40 voitures de 85 pieds (25,9 mètres) de long sont construites en aluminium afin de minimiser le poids et ont les paliers de roulement situés du côté intérieur des bogies. Huit sont équipées de cabines de conduite pour l'utilisation dans les deux sens. De plus, neuf voitures autopropulsées, en unités de deux, sont acquises pour servir durant les périodes hors pointe. Néanmoins, ces dernières seront plus tard converties en simples voitures en raison de problèmes de moteurs.



A westbound train approaches the site of CN's Sunnyside station in west end Toronto, in this late 1960s view. John D. Thompson

Fin des années 1960, un train en direction ouest s'approche de la gare Sunnyside du CN à l'extrémité ouest de Toronto. John D. Thompson



A westbound train approaches the site of CN's Sunnyside station in west end Toronto, in this early GO days scene. John D. Thompson

Un train roulant en direction ouest s'approche de la gare Sunnyside du CN à l'extrémité ouest de Toronto durant les premiers jours de GO. John D. Thompson

The Early Years

At 5:50 A.M. on Tuesday, May 23, 1967, GO Transit's first regular eastbound train eased out of CN's red brick postwar Oakville station, towards the rising sun. On board were the Premier of Ontario, John Robarts, CN Vice-President Douglas Gonder, numerous other dignitaries, the media, and commuters. The first day riders included this writer, and friends Bob McMann and Ted Wickson, who had arisen at an unearthly hour and driven over from their homes in Toronto for this historic ride. It was certainly a delightful change to be on a first run rather than a last run!

As part of the festivities, first day rides were 'on the house'! As the saying goes, the best things in life are (sometimes) free. By the end of Day One, some 5,000 riders had been counted.

GO's first schedule saw hourly service from 6:00 AM to Midnight with 20 minute headways during peak hours. Unlike most other rail commuter services in North America which terminated in downtown stations, the most of the GO trains operated between Oakville and Pickering with only a short stop in Toronto Union Station. Apart from the Oakville - Pickering service, two weekday rush hour runs were extended to and from Hamilton's CN James Street station.

GO proved to be a tremendous success almost at once; within two weeks, four more trains needed to be added to relieve afternoon rush hour crowding. By August, despite the summertime vacation period, the service had already attained its daily total of 15,000 riders. A year later the total was 16,000, or 10 times greater than the former CN service. Any plans for cancellation went into the wastebasket of history.

During the summer and fall of 1967, due to problems with the self-propelled cars, and until the additional ordered coaches were delivered, GO leased two train sets from provincially-owned Ontario Northland Railway to fill the gap. These comprised four arch roof, heavyweight coaches, with an ONR FP7 cab unit at each end. Some riders observed that the old ONR coaches rode far smoother than the regular GO vehicles.

At Union Station, GO took over the former CN-CP arrivals concourse. Passengers bought tickets here, then passed through staffed gates, depositing their tickets in fare boxes. This method was followed at the other stations.

One of the incentives for GO riding has been the provision of free parking at most stations. In recent years multi-storey parking garages have appeared at the busiest stations, but the price is still the same.

Les premières années

Le mardi 23 mai 1967 à 5h 50, le premier train régulier du GO Transit en direction est, quitte la gare du CN d'après-guerre en briques rouges à Oakville, vers le soleil levant. À bord se trouvent John Robarts, Premier ministre d'Ontario; Douglas Gonder, Vice-président du CN; plusieurs autres dignitaires, des journalistes et des banlieusards. L'auteur de cet article et ses amis Bob McMann et Ted Wickson, ont quitté Toronto tôt le matin pour participer à cette randonnée historique. C'est évidemment plus plaisant d'être du voyage inaugural que du dernier!

À l'occasion de cet événement, le tarif est « au frais de la maison »! Comme on dit, les meilleures choses de la vie sont parfois gratuites. À la fin de cette première journée, on compte déjà plus de 5 000 voyageurs.

À ses débuts, le service GO offre un passage aux vingt minutes durant la période de pointe et à chaque heure pour le reste de la journée et ce entre six heures et minuit. À l'inverse des services de trains de banlieue en Amérique du Nord, dont les lignes s'arrêtent au centre-ville, la plupart des trains de GO font le service entre Oakville et Pickering avec un court arrêt à la gare Union. Outre ce service, deux trajets durant la période de pointe en semaine se prolongent jusqu'à la gare du CN de la rue James à Hamilton.

GO connaît un énorme succès dès ses débuts; après seulement deux semaines, quatre trains supplémentaires sont ajoutés pour répondre à la ruée durant la période de pointe de fin d'après-midi. En août, malgré la période des vacances, on transporte quotidiennement plus de 15 000 voyageurs. Plus tard ce nombre grimpe à 16 000, dix fois plus que lorsque le CN assumait ce service. Tout projet d'annulation du service est alors écarté.

Durant l'été et l'automne 1967, suite aux ennuis mécaniques des voitures autopropulsées et jusqu'à la livraison d'une nouvelle commande de voitures, GO loue deux trains au chemin de fer provincial Ontario Northland (ONR) pour combler ses besoins. Chaque convoi comprend quatre voitures-coach lourdes à toiture arquée et une locomotive ONR FP7 à chaque extrémité. Certains usagers affirment que les voitures ONR roulent mieux que celles de GO.

GO s'accapare le hall des arrivées du CN et du CP de la gare Union. Les banlieusards s'y procurent leurs titres de passage puis passent les tourniquets, déposant leurs tickets dans les boîtes de perception. Cette méthode sera utilisée aussi dans d'autres gares.

Dans la plus part des gares, GO fournit gratuitement des stationnements incitatifs à ses voyageurs. Depuis les dernières années, on construit même des stationnements étagés pour les gares les plus achalandées, toujours offert sans frais aux usagers.



Westbound GO train using leased Ontario Northland equipment is at CN Sunnyside on the Lakeshore West run on September 5, 1967. CRHA Archives, Fonds Wickson

En ce 5 septembre 1967, un train GO composé d'équipement de l'Ontario Northland, placé en direction ouest sur la ligne Lakeshore West, attend à la gare Sunnyside. Archives ACHF, fonds Wickson

Expansion Comes Early

With GO being such a success, planning began for the next route, which would serve the rapidly-growing area in the northwest. The terminal would be the town of Georgetown, about 30 miles from Union Station, on CN's secondary Toronto - London line. Trains would serve the northwest Toronto suburbs, as well as the city of Brampton.

The opening, on April 27, 1974, was executed in grand style, with ex-CPR 4-6-0 1057 piloting the first train into Georgetown. A small storage and maintenance yard was built across from the classic stone CN station. Patronage on this route, though, did not really mature until about 1990, after much further development had occurred.

Earlier, in 1970, GO had launched its own bus system, to feed and supplement the rail service.

L'expansion survient rapidement

Devant ce succès, GO projette maintenant des plans pour desservir la région nord-ouest, en pleine croissance. Le terminus sera désormais Georgetown, ville située à environ 30 milles (48,3 km) de la gare Union, sur la ligne secondaire du CN, Toronto-London. En plus de la banlieue nord-ouest de Toronto, les trains desserviront la ville de Brampton.

L'inauguration de ce nouveau service, le 29 avril 1974, est célébrée en grande pompe avec la présence de la locomotive à vapeur ex-CPR 4-6-0 no 1057 en tête du premier train vers Georgetown. Un petit abri et une cour d'entretien sont construits face à la gare en pierre du CN. Cependant, cette ligne ne profitera pas d'amélioration avant 1990.

Un peu plus tôt, en 1970, GO lance son propre réseau d'autobus comme complément à son service par rail.



Sporting a GO sign, ex CPR 1057 was met by hundreds of people at Brampton station on April 27, 1974 for an inauguration ceremony for GO's new Georgetown service. CRHA Archives, Fonds Wickson

En ce 27 avril 1974, la locomotive à vapeur CPR no 1057 supportant une pancarte GO, est à la rencontre d'une centaine de personnes à la gare Brampton pour l'inauguration de la ligne Georgetown. Archives ACHF, fonds Wickson

Then, in 1978, GO trains arrived in Richmond Hill, a bedroom community on CN's Bala Subdivision some 20 miles north of Union Station. This time the lead locomotive was CN's magnificent excursion locomotive, Mountain type 6060, a 1944 Montreal Locomotive Works graduate.

Meanwhile, other major improvements were in store for GO passengers. Faced with congestion on the lakeshore line, GO decided to expand capacity by moving to higher capacity bi-level passenger cars. GO had already tested gallery cars, borrowed from CP Rail's Montreal service and the Chicago & North Western on the Lakeshore Line, and decided they needed something better to expedite passenger movement at stops.

Thus it was that in 1979 the first of the cigar-shaped double decker coaches, including cab control cars, were ordered from the Thunder Bay plant to help cope with the ever-expanding ridership. They represented a new, unique design, jointly developed by GO staff and the

En 1978, les trains GO atteignent Richmond Hill, une ville-dortoir située sur la subdivision Bala du CN, à 20 milles (32,2 km) de la gare Union. Cette fois, c'est la locomotive à vapeur de type Mountain no 6060 du CN, construite par la Montreal Locomotive Works en 1944, qui est à la tête du convoi lors de l'inauguration.

Pendant ce temps d'autres améliorations surviennent pour les usagers du GO. Face à une congestion sur la ligne Lakeshore, GO songe à augmenter la capacité de ses trains avec des voitures à double niveau. On teste d'abord les voitures « Gallery » empruntées à CP Rail (Montréal) et au Chicago and North Western (Chicago) mais GO veut quelque chose de mieux.

C'est en 1979 qu'apparaissent les premières voitures à double niveau en forme de cigare incluant celles avec cabine de conduite, commandées à l'usine de Thunder Bay pour suppléer à l'augmentation constante du nombre de passagers. Ces nouvelles voitures présentent



Far from Home. GO 9811 leads a consist of 'Gallery Cars' at Bayview Junction on July 31, 1974. The cars, which CP used in Montreal commuter service, were leased for tests as GO considered equipment options to cope with rising demand. CRHA Archives, Fonds Wickson

En ce 31 juillet 1974, à la jonction Bayview, la locomotive GO no 9811 est en tête d'un groupe de voitures de type Gallery, empruntées au service de trains de banlieue du CP à Montréal pour un test sur le réseau GO en vue d'une option d'achat pour ce type de voiture. Archives ACHF, fonds Wickson



GO 9812 and Chicago North Western bi-level coaches on test at Sunnyside on January 28, 1976. CRHA Archives, Fonds Wickson

En ce 28 janvier 1976, la locomotive GO no 9812 est en tête de voitures coach à double-niveaux du Chicago North Western à Sunnyside, pour un test. Archives ACHF, fonds Wickson



GO's first bi-level car was put on view at Toronto's Union Station on December 5, 1977. CRHA Archives, Fonds Wickson

Les premières voitures à double-niveaux de GO en montre à la gare Union de Toronto en ce 5 décembre 1977. Archives ACHF, fonds Wickson

builder, which has since been adopted by many other commuter authorities in Canada and the USA. The coaches were a true double decker design with wide stairways linking the various levels and two full doors to speed boarding and disembarking, eliminating the traditional shortcomings of the gallery cars.

Since their introduction, the GO double deckers gradually replaced all of the single level cars. Some underwent major conversion for use on the Ontario Northland's Toronto-Cochrane and Cochrane-Moosonee trains, while others hauled Montreal-area commuters and tourists on the Gaspé coast.

un design nouveau et unique développé conjointement par GO et Bombardier. Ce modèle sera ensuite adopté par plusieurs transporteurs de banlieusards tant au Canada qu'aux États-Unis. Ces voitures-coach sont véritablement à deux planchers, à la différence des voitures de type « Gallery ».

Au cours des années, les voitures à double niveaux remplaceront toutes celles à niveau simple, ces dernières étant utilisées ailleurs. Certaines iront sur le réseau de l'Ontario Northland tandis que d'autres seront mises en service sur des trains de banlieue de la région de Montréal et sur L'Amiral, un train touristique en Gaspésie.

A complete GO trainset with single level 'GO carts' as they were dubbed by Montreal operating crews awaits its departure from Montreal's Lucien Lallier station bound for the West Island. Ronald S. Ritchie

Un train complet, à l'origine GO avec des voitures à simple niveau, doublé d'une équipe de bord montréalais, attend le signal de départ à la gare Lucien L'Allier de Montréal avant de se diriger vers l'ouest de l'île. Ronald S. Ritchie



Two ex-GO 10 car consists photographed at the south end of Central Station around 16:00 on September 3, 2009. The trains are waiting for the afternoon commuter rush to St. Hilaire on CN's St. Hyacinthe Subdivision. The train on the right will pull into the station, then depart as Train 810 at 16:30. The train on the left will depart as train 812 at 16:50. Ken Wadden

En ce 3 septembre 2009 vers 16 heures, on aperçoit deux trains de dix anciennes voitures GO chacun qui attendent du côté sud à l'extérieur de la Gare Centrale. Ils reculeront vers l'intérieur de la gare prendre des banlieusards puis se dirigeront vers St-Hyacinthe sur la subdivision St-Hilaire. Le convoi de droite, no 810, quittera à 16h 30 tandis que celui de gauche, le no 812, quittera à 16h 50. Ken Wadden



Autumn, 1981 saw GO trains venture onto CPR rails for the first time – from Union Station to Milton – some 35 miles to the northwest on CP's Toronto-Windsor main line. En route, they passed through the rapidly growing former towns of Cooksville, Streetsville, and Erindale, now part of the city of Mississauga. The Milton trains also offered a connection with the Toronto Transit Commission (TTC) Bloor-Danforth Subway at Kipling Station, in the western suburb of Etobicoke.

As part of the federal government cutbacks to VIA funding announced in 1981, VIA eliminated its Toronto-Barrie and Toronto-Stouffville commuter services in September 1982. GO took over the two routes, launching a Toronto-Bradford and Toronto-Stouffville services on September 7th of that year. On December 4, 1988, GO opened its new track between Pickering and Whitby and begins all day service to the latter point.

The 1990s got off to a good start. On October 29, 1990 service was extended from Bradford to Barrie and from Georgetown to Guelph, GO began running rush hour service between Whitby and Oshawa. Day long GO service was extended from Oakville to Burlington on May 23, 1992.

The major recession of 1993 caused a drop in GO Transit ridership. The newly elected New Democratic government facing major budget shortfall announced that 'temporary' reductions would be made to GO services. The Barrie and Guelph extensions were terminated and all off-peak hour service between Oakville and Burlington and Pickering and Whitby was terminated.

The only positive change over the next years of political turmoil (see next section) was the completion of GO's separate track from Whitby to Oshawa and the extension of day round service over the new track on January 8, 1995.

Dès l'automne 1981, on verra des trains de GO s'aventurer sur des voies du CPR entre la gare Union et Milton, situé à 35 milles (56,3 km) au nord-ouest sur la ligne principale Toronto/Windsor du CP. Ces trains traverseront des villes-champignons telles que Cooksville, Streetsville et Erindale, intégrées maintenant à Mississauga. Les trains de Milton offrent aussi une correspondance avec le Toronto Transit Commission (TTC) à la station Kipling de la ligne de métro Bloor-Danforth, dans la banlieue ouest d'Etobicoke.

Suite à une coupure de son financement annoncé par le gouvernement fédéral en 1981, VIA Rail élimine les services de banlieue entre Toronto/Barrie et Toronto/Stouffville en septembre 1982. GO supplée à ces services en offrant à partir du 7 septembre de la même année une liaison entre Toronto et Brantford puis de Toronto à Stouffville. Le 4 décembre 1988, GO inaugure aussi une nouvelle voie entre Pickering et Whitby en offrant un service durant toute la journée à ces destinations.

Dans les années 1990, GO se retrouve sur une bonne lancée. En effet, le 29 octobre 1990, il prolonge le service de Bradford jusqu'à Barrie et de Georgetown jusqu'à Guelph. Go offre une liaison entre Whitby et Oshawa durant la période de pointe. Débutant le 23 mai 1992, le service durant toute la journée s'étend entre Oakville et Burlington.

L'importante récession de 1993 cause une diminution de la clientèle pour GO Transit. Face à cette chute subite de revenus qui affecte le budget, le gouvernement du Nouveau parti démocratique, fraîchement élu, annonce des coupures temporaires de service pour GO. Le prolongement Barrie/Guelph est suspendu ainsi que le service hors période de pointe entre Oakville et Burlington ainsi que Pickering et Whiby.

Le seul changement positif durant ces années subséquentes de bouleversement politique (voir la prochaine section) est l'achèvement de la voie réservée de GO entre Whitby et Oshawa puis le service durant toute la journée sur cette nouvelle voie à partir du 8 janvier 1995.

The pedestrian bridge from King Street, at Roncesvalles Avenue, provides an excellent vantage point for photographers, as evidenced by this afternoon GO train view. John D. Thompson

Le pont piétonnier de la rue King à l'intersection de l'avenue Roncesvalles, est un point de vue avantageux pour les photographes qui désirent capter les trains GO de l'après-midi. John D. Thompson



Corporate Changes

In mid-1995, following the election of a Progressive Conservative government in Ontario, it was announced that there would be significant spending cuts. GO expansion projects were frozen as a result of this new policy. Another major change, in January 1997, was the announcement that Ontario government was turning over GO funding responsibility to the local governments served by the system. This announcement, naturally, was very unpopular with the municipalities concerned. The municipalities' new funding responsibilities covered all of GO's capital and operating deficits, and became effective on January 1, 1998.

Then, one year later, a new, provincially-created agency came into existence: the Greater Toronto Services Board (GTSB). It was comprised of Regional Chairs, municipal mayors, and local councillors from GTSB's service area. GO Transit effectively joined the municipal sector on August 7, 1999.

Following numerous and strenuous complaints regarding the perceived inequity of the new system, Premier Mike Harris agreed that his government would take back GO Transit as a provincial crown corporation, and would also invest \$3 billion in public transit. The experiment in municipal ownership had been a significant failure; the GTSB was abolished.

The year 2006, though, would see the creation of a new super agency: the Greater Toronto Transportation Authority, which soon adopted the current, easily remembered name of Metrolinx. This agency has overall responsibility for planning a seamless, integrated transit network within the GO operating area. In due course Metrolinx produced a regional transportation plan entitled 'The Big Move'. A major role of the plan was the improvement of coordination between transit systems, such as the TTC, and GO, with control remaining at the local level.

GO became a division of Metrolinx in 2009, although its operating identity has remained intact. However, Metrolinx remains largely unknown to the travelling public. GO Transit is the operator of their trains, and has done so quite well for 50 years. This being the case, it would seem sensible to retain the GO name indefinitely, although it has not been applied to the Union Pearson trains that GO now operates.

Changements corporatifs

Au milieu de l'année 1995, suite à l'élection provinciale d'un gouvernement progressiste-conservateur en Ontario, on annonce d'importantes coupures. Ainsi, les projets d'expansion du GO sont gelés. Un changement majeur survient en janvier 1997; l'Ontario annonce que désormais la responsabilité du financement du GO sera transférée aux autorités locales des villes desservies par le réseau. Évidemment, cette nouvelle est mal reçue de la part des municipalités concernées. Le gouvernement tente alors d'adoucir sa proposition en affirmant qu'il assumera certains coûts normalement dévolus aux municipalités concernées. Cette responsabilité financière concerne le capital de GO ainsi que ses déficits d'opération et sera effective dès janvier 1998.

Un an plus tard, une nouvelle agence est créée par la province : la Greater Toronto Services Board (GTSB). Cela comprend un comité régional ainsi que les maires et les conseillers des municipalités concernées. Go s'y joindra le 7 août 1999.

Suite aux nombreuses plaintes concernant l'iniquité de cet organisme, le premier ministre Mike Harris accepte que GO Transit redevienne une corporation provinciale de la couronne et y investit un fond public de trois milliards. L'expérience d'une agence contrôlée par des municipalités étant un échec, la GTSB est abolie.

En 2006, on créera une nouvelle super-agence : The Greater Toronto Transportation Authority qui adoptera le pseudonyme facile à mémoriser : Metrolinx. À la base, l'agence a la responsabilité entière de ce qui concerne la planification sur l'ensemble du réseau de transport des personnes incluant la zone où opère GO. Metrolink crée alors un projet de transport régional intitulé « The Big Move ». Un item majeur de ce plan concerne une coordination entre les différents réseaux tels que le TTC et GO, dont le contrôle demeure cependant local.

GO devient une division de Metrolink en 2009 mais son autonomie demeure intacte. Toutefois, ce nom demeure inconnu pour les usagers puisque GO conserve le contrôle de ses trains comme il le fait depuis déjà 50 ans. Le nom GO semble intouchable mais ne sera pas appliqué à la navette gare Union/Aéroport Pearson.

Évidemment, comme tous les systèmes de transport publics, GO requiert des subventions pour combler ses déficits et ce depuis le premier jour de son existence. La province le comprend et l'accepte depuis le début et depuis 1967, les trois niveaux de gouvernements seront toujours disposés à fournir les fonds nécessaires.



A Union Pearson Express DMU train is seen just west of the Bathurst Street Bridge, Toronto, headed for the airport. These cars are designed for possible conversion to full electric operation. John D. Thompson

On aperçoit l'express autopulsé Gare Union/Aéroport Pearson juste à l'ouest du pont de la rue Bathurst à Toronto. Ces voitures sont conçues pour une future conversion en traction électrique. John D. Thompson

Led by one of the new cab control coaches, in the new Metrolinx-inspired livery, a westbound train on the Kitchener line approaches Rogers Road, Toronto, in the summer of 2016. John D. Thompson



Avec en tête une de ces nouvelles voitures coach avec cabine de conduite, dans sa livrée inspirée du nouveau Metrolinx, un train en direction ouest sur la ligne de Kitchener approche de la route Rodger de Toronto en cet été 2016. John D. Thompson



Go Website

Present Expansion Plans

From the nadir of the late 1990s, GO has surged back on the back of a booming Toronto economy. With the federal government entering the field of providing funding for transit projects and the province back in the game, major projects are underway. Toronto Union Station, the centre of GO traffic, is undergoing its first major upgrading since construction. Built primarily to handle intercity traffic, the building was suffering from years of deferred maintenance and inadequate facilities to handle the more than 200,000 travellers who pass through its doors each day (Union Station is the busiest building in Canada, its traffic exceeds that of any airport).

In 2000, the City of Toronto acquired the building and terminal trackage from CN and CP. The building and signal systems are in the midst of a \$640 million makeover with \$164 million from the federal, \$172 million from the provincial and \$340 from the municipal governments. GO will have two concourses in the building – at the east and west end and multiple exits from platforms onto Bay and

Plans actuels d'expansion

Rupture entre le présent et le futur.

GO resurgit après la dépression des années 1990. Les gouvernements fédéraux et provinciaux réinvestissent de nouveau dans le transport public et de nouveaux projets sont dans les cartons. La gare Union, où est centralisé le trafic de GO, subit la première rénovation majeure de son existence. Conçue d'abord pour le trafic inter-cités, la gare est affectée par un manque d'entretien et des installations inadéquates alors qu'elle doit desservir chaque jour plus de 200 000 voyageurs. C'est la gare la plus achalandée du pays, dépassant même les aéroports.

En l'an 2000, la ville de Toronto acquiert le bâtiment et les voies terminales du CN et du CP. Les coûts de l'édifice et des systèmes de signalisation sont d'environ 676 millions. Le gouvernement fédéral fournira 164 millions, le provincial 172 millions et l'ensemble des municipalités 340 millions. GO aura deux halls de part et d'autre dans du bâtiment et plusieurs accès aux avenues Bay et York évitant ainsi les congestions. Un nouveau système de signalisation



Commuters using the GO train service have a brand new 'York Concourse' for their convenience and comfort. Much like an airport terminal, the facility is equipped with comfort stations, fast food outlets, ticket machines and booths and state of the art electronic notice boards. GO Website *Les banlieusards qui utilisent les trains de GO profite du nouveau ``Carrefour York`` pour leur commodité et leur confort. Ressemblant à une aéroport, l'endroit offre des comptoirs de repas-rapides, des distributeurs, des guichets pour les titres de transport et un tableau indicatif, le tout dans les règles de l'art. Site de GO*

York Streets have been added to ease congestion. A new signal system is being designed to replace the original plant which dates to the station construction in the 1920s. The gloomy train shed is being brightened with a large atrium style roof inserted in the middle and the portions of the heritage train shed being refurbished.

GO expanded its network with an extension from Georgetown to Kitchener on December 19, 2011. GO opened a second Hamilton station near the old CN James Street station on July 9, 2015 as the first stage of the incremental expansion of rail service from Hamilton to Niagara Falls on CN's Grimsby Subdivision.

The first section, from the new West Harbour station at James Street in downtown Hamilton, to a station to be built at Centennial Parkway, is approved and scheduled to begin by 2019. As a preliminary step, GO has

remplacera l'actuel qui date de l'ouverture de la gare en 1920. L'éclairage sombre au-dessus des voies sera remplacé par un nouveau laissant passer plus de lumière. La partie centrale sera de style atrium. On rénovera aussi d'autres sections de l'abri de gare.

Le 19 décembre 2011, GO étend son réseau avec l'inauguration d'un prolongement entre Georgetown et Kitchener. Le 9 juillet 2015, Go ouvre une deuxième gare à Hamilton près de l'ancienne du CN sur la rue James. C'est une première étape pour un prolongement futur du service reliant Hamilton et Niagara Falls sur la subdivision Grimsby.

Une première section reliant la gare West Harbour de la rue James à Hamilton à une future gare sur Centennial Parkway est ratifiée et la construction devrait commencer en 2019. Comme première étape, GO offre une liaison de mai à l'automne entre Toronto et Niagara Falls durant le

run a weekend / holiday service from May to autumn between Toronto and Niagara Falls since 2009, which has been quite popular. One reason for this success is the traffic jams that are common on the Toronto-Niagara Falls highway, the Queen Elizabeth Way.

GO has assumed responsibility for the Union Pearson Express, serving Pearson International Airport near Toronto, in 2016. This was originally set up as a separate operation, but this did not prove to be satisfactory.

GO is also moving to improve the frequency of service. All day service at 30 minute intervals has been introduced on the Toronto-Burlington and Toronto-Oshawa routes on June 29, 2013. Plans call for similar, if not more frequent service, on the Toronto-Aurora-Barrie, Toronto-Stouffville and Toronto to a point near Brampton. GO is also studying the costs of electrifying parts of its system.

weekend et les jours fériés, un trajet fort populaire. Une des raisons de ce succès est l'horrible et fréquente congestion sur l'autoroute Queen-Elizabeth reliant ces deux villes.

GO assume la responsabilité de la navette gare Union/Aéroport international Pearson (Toronto). C'est un service indépendant des autres qui ne semble pas satisfaire les attentes.

GO cherche aussi à augmenter la fréquence de ses trains. Ainsi, dès le 29 juin 2013, un service durant toute la journée avec un passage aux 30 minutes est offert sur les trajets Toronto/Burlington et Toronto/Oshawa. Un projet similaire sinon supérieur est à l'étude pour les lignes Toronto-Aurora-Barrie, Toronto/Stouffville et Toronto jusqu'à un lieu près de Brampton. GO étudie aussi les coûts pour l'électrification de certaines parties de son réseau.



This view of GO's new West Harbour Station, Hamilton, looks southeast from Bay Street towards McNab Street (the station extends from Bay to James Streets). CN's Grimsby Subdivision (Hamilton - Niagara Falls) is visible in the foreground. The historic building in the background is the former, mid-19th century vintage Customs Building. Photo by Linda Schettle - lindaschettlephotography.com

Vue du sud-est de la rue Bay en direction de la rue McNab de la nouvelle gare West Harbour à Hamilton (cette gare s'étend de la rue Bay à la rue James). La subdivision Grimsby du CN (Hamilton-Niagara Falls) est visible en arrière plan. Le bâtiment historique qu'on aperçoit au fond est l'ancienne douane datant du milieu du 19e siècle. Photo par Linda Schettle-lindaschettlephotography.com



At West Harbour GO Station, this magnificent scene at dusk looks west towards the Stuart Street freight yard. Note the missing second track at the station that CN, at time of writing, had yet to install. Photo by Linda Schettle - lindaschettlephotography.com

Une magnifique scène de coucher du soleil à la gare West Harbour vue en direction ouest vers le triage de fret de la rue Stuart. À noter l'absence de la seconde voie que le CN n'a pas encore installée au moment d'écrire cet article. Photo de Linda Schettle-lindaschettlephotography.com

Grade Separation Projects

Over the years, as GO trains have brought increased frequencies to the lines over which they operate, numerous grade crossings have been replaced with overpasses or underpasses, in the interest of safety. These projects are partly financed by the federal government, under a long standing program that dates back to the 1930s, if not earlier.

In addition, GO has in cooperation with CN and CP, eliminated a number of rail crossings. The first of these, begun in the late 1970s, was a flyover junction just west of Union Station. This was constructed to separate trains on the Lakeshore line from those heading northwest on the Milton route, launched in late 1981. The underpass was built with two tracks and space for a third, which was installed recently for the Union Pearson Express.

Projets pour les passages à niveau

Au fur et à mesure que la fréquence des trains GO augmente au fil des ans, plusieurs passages à niveau seront remplacés par des passages au-dessus ou en dessous des voies pour une question de sécurité. Ces travaux sont financés en partie par le gouvernement fédéral selon un programme permanent datant de 1930 ou peut-être même avant.

L'élimination de nombreux passages à niveau se fait en collaboration avec le CN et le CP. Cela débute à la fin des années 1970 par l'ajout d'une jonction souterraine, située à l'ouest et près de la gare Union. Ce qui permet depuis, de séparer les trains de la ligne Lakeshore de ceux en direction nord-ouest sur la ligne de Milton, inaugurée en 1981. Cette section souterraine comporte deux voies et l'espace pour un troisième, maintenant utilisée pour l'Express Union/Pearson.



Control cab 214 is westbound at Bathurst Street on January 21, 1987. Note the new GO mid day layover yard for equipment built on the site of a CN freight yard and the grade separation in the background. CRHA Archives, Fonds Wickson

En ce 21 janvier 1987, on aperçoit la voiture avec cabine de contrôle no 214 en direction ouest à la rue Bathurst. À noter en cette mi-journée, les voies de garages installées à côté du triage du CN, pour recevoir les convois GO en attente ainsi que la dénivellation en arrière-plan. Archives ACHF, fonds Wickson

A new underpass also takes GO's Georgetown line trains beneath CP's busy North Toronto Subdivision at West Toronto; the Barrie and Stouffville services, respectively, now are grade separated CN's freight access line. Future plans call for taking the Barrie line beneath the North Toronto Subdivision. Part of the Georgetown route was lowered into a concrete cut through the suburb of Weston, eliminating grade crossings and reducing train noise for the benefit of nearby residents.

The rail underpasses end delays to GO trains caused by waiting for long freights to pass by.

Statistics

Number of rail stations: 65

Number of stations shared with VIA: 10

Daily weekday train ridership: 227,000.

Miles of track operated: 281

Amount of track owned by GO: 80%

Number of coaches (all double decker; seating capacity 162): 560. All GO coaches built in Thunder Bay, Ontario, by Bombardier and predecessor companies.

Un nouveau passage souterrain est aussi ajouté sur la ligne Georgetown de GO sous la subdivision achalandée North-Toronto du CP à l'ouest de Toronto; les voies respectives de Barrie et Stouffville passent sous des lignes de fret du CN. Une partie du trajet vers Georgetown passe par une tranchée bétonnée traversant la banlieue, éliminant ainsi les passages à niveau et réduisant le bruit du passage des trains au bénéfice des résidents du voisinage.

Les voies souterraines mettent fin aux délais causés aux trains de GO par le passage de longs trains de marchandises.

Statistiques

Nombre de gares ferroviaires : 65

Nombre de gares partagées avec VIA Rail : 10

Nombre d'usagers par jour en semaine : 227 000

Longueur totale des voies du réseau : 281 milles (452,2 km)

Pourcentage des voies possédées par GO : 80 %

Nombre de voitures-passagers (toutes sont à double niveau avec une capacité de 162 passagers chacune) : 560. Toutes ces voitures sont fabriquées à Thunder Bay, Ontario par Bombardier et ses prédécesseurs.

Condensed Roster of GO Rolling Stock in Service 2017

Locomotives				
Road Number	Builder	Model	Built	No. in service
548-561	GMD	F59PH	1990	5
562-568	GMD	F59PH	1994	3
600-626	MPI	MP40PH-3C	2008	27
627-656	MPI	MP40PH-3C	2010	30
657-666	MPI	MP40PH-3C	2013-14	10
			Total	75
Passenger cars				
2000-2079	Hawker Siddley	Bi-Level	1977-78	70
2100-2155	Hawker Siddley	Bi-Level	1983-84	56
2200-2253	UTDC-Lavalain	Bi-Level	1988-89	54
2300-2341	UTDC-Lavalain	Bi-Level	1989-90	42
2400-2455	UTDC-Lavalain	Bi-Level	1990-1991	56
2499	UTDC-Lavalain	Bi-Level	1991	1
2500-2521	Bombardier	Bi-Level	2002	22
2522-2541	Bombardier	Bi-Level	2003-04	20
2542-2544	Bombardier	Bi-Level	2006-07	3
2545-2546	Bombardier	Bi-Level	2008	2
2547-2549	Bombardier	Bi-Level	2011	3
2550-2552	Bombardier	Bi-Level	2012	3
2553-2560	Bombardier	Bi-Level	2013-14	8
2600-2609	Bombardier	Bi-Level	2004	10
2610-2619	Bombardier	Bi-Level	2005	10
2620-2629	Bombardier	Bi-Level	2006	10
2630-2641	Bombardier	Bi-Level	2006-07	12
2642-2661	Bombardier	Bi-Level	2007-08	20
2700-2729	Bombardier	Bi-Level	2008-09	30
2730-2754	Bombardier	Bi-Level	2009-10	25
2755-2770	Bombardier	Bi-Level	2010-2011	16
2771-2814	Bombardier	Bi-Level	2011-12	44
2815-2857	Bombardier	Bi-Level	2013-15	43
			Total	560

Staffing

GO trains are operated with three person crews: two engineers, and a customer service representative, who is responsible for door operations, station announcements, placement of the mid-train handicapped ramp, and other duties as required. All train crews are Bombardier employees. CN and CP employees staffed the trains until a few years ago, but GO decided that using Bombardier would be more economical.

Fares

GO train fares are based on a zone tariff between two specified points. Categories include adults, students, seniors, children, and groups. They are sold in the form of single trips, day passes (round trips) and monthly passes. The Proof of Payment (POP) system is used on trains, and is enforced by roving inspectors.

Many of the local transit systems that connect with GO trains provide discounted combined fares. GO, in common with many other operators, is working towards a mainly electronic fare system, the PRESTO card.

Safety

GO trains have a flawless passenger safety record; during the 50 years of service there has not been a single passenger fatality.

Facilities

The agency opened its own impressive maintenance shop, called Willowbrook, at Mimico Yard in the early 1980s, while expanding the storage yard. Additional yards have been built along the system as required. Union Station has storage facilities on both its east and west perimeters. A new maintenance shop is being built at Whitby to handle all the additional equipment that will be required for the planned service improvements.

Over the years GO has reduced its dependence on CN for the provision of operating and maintenance personnel. Bombardier took over the contract for equipment maintenance on June 1, 1997.

Locomotives

GO's original GP40TCs soldiered on until 1988, and were then sold to Amtrak.

During the 1980s GO purchased a number of F7 cab units from the US for service as cab control units; these have since been retired.

As GO's passenger loads increased significantly during its first five years of operation, and with the Georgetown service expansion looming, the need for additional motive power was apparent. Thus, in 1973, an order was placed with GMD for 11 GP40-2L locomotives. They were numbered 700 - 710, and delivered over a two year period. Sixteen FP7As were bought from the Ontario

Personnel

Une équipe de trois personnes opèrent les trains soit deux mécaniciens et un préposé à la clientèle. Ce dernier est responsable de l'ouverture et de la fermeture des portes, de l'annonce des gares, de l'installation de la rampe au milieu du train pour les handicapés ainsi que toute autre tâche requise. Les membres du personnel sont tous des employés de Bombardier. Des employés du CN et du CP fournissaient auparavant le personnel mais GO a estimée que ce serait désormais plus économique de le faire avec Bombardier.

Tarifs

GO a institué des zones tarifaires entre des points spécifiques. La grille tarifaire est établie par catégories : adulte, étudiant, personne âgée, enfant et groupe. Les titres sont vendus en passage simple, passe quotidienne (aller/retour) et passe mensuelle. Le système par validation du titre par le détenteur est utilisé à bord des trains et est surveillé par des inspecteurs circulant dans les véhicules.

Plusieurs systèmes de transport local en correspondance avec GO offre des rabais pour des titres combinés. On travaille présentement à implanter un système de paiement électronique, la carte Presto.

Sécurité

GO a une fiche parfaite en ce qui concerne la sécurité des passagers; en cinquante ans d'existence il n'y a eu aucun décès accidentel.

Les installations

Durant les années 1980, l'agence ouvre son propre atelier d'entretien nommé Willowbrook qui est plutôt impressionnant. Il est situé à la cour Mimico où on trouve aussi des voies de garage en plus de celles ajoutées le long du réseau au fur et à mesure des besoins. Enfin d'autres voies de garage sont situées sur les périmètres est et ouest de la gare Union. Un centre d'entretien est aussi construit à Whitby pour manœuvrer l'équipement supplémentaire requis pour les futurs projets

Au fil des ans GO réduit son indépendance envers le CN pour l'embauche du personnel de bord et de la maintenance. Le 1er juin 1997, Bombardier prend en charge l'entretien de l'équipement.

Parc de locomotives

Les locomotives GP40TC d'origine seront utilisées jusqu'en 1988 puis vendues à Amtrak.

Durant les années 1980, Go achète un certain nombre de F7 des États-Unis qui seront utilisées comme cabines de conduites mais elles sont maintenant retirées.

La clientèle de GO augmente de manière significative durant les cinq premières années sur le réseau puis s'ajoute le prolongement vers Georgetown, ce qui



A former cab unit locomotive provides a photogenic addition to a single level train near Clarkson station, in this mid-1970s scene. John D. Thompson

Cette ex-voiture avec cabine de conduit ajoute un aspect photogénique au train à voitures à simple niveau près de la gare Clarkson au milieu des années 1970. John D. Thompson

Northland Railway during the same time frame, for provision of Head End Power (HEP).

The next locomotives to join the fleet were 16 F40PHs, in 1978. These lasted for 12 years in GO service, then were sold to Amtrak in 1990. They were all retired by 2003.

In 1988 GO moved up to the F59 locomotive, buying a total of 41 units in various sub classes during the next two years. These were built by Electro Motive Diesel of LaGrange, Illinois, rather than GMD of London, Ontario. During 2011 numbers 557-564 were rebuilt for continued service, mainly during peak periods. They will face retirement by 2018.

nécessite un ajout évident de locomotives. Ainsi, en 1973, on confie à GMD une commande de 11 nouvelles locomotives GP40-2L qui seront numérotées de 700 à 710 et livrées sur une période de deux ans. Seize FP7A sont acquises d'Ontario Northland Railway pour être utilisées comme génératrices afin d'alimenter en électricité les trains (Head End Power ou HEP).

En 1978, 16 locomotives F40PH s'ajoutent au parc. Elles seront utilisées durant 12 ans puis vendues à Amtrak. Elles seront finalement retirées en 2003.

En 1988, GO retire ses F59 puis fait l'acquisition de 41 locomotives de différents modèles durant les deux années qui suivront. Elles seront construites par Electro Motive Diesel de LaGrange en Illinois plutôt que par GMD de London, Ontario. Durant l'année 2011, des locomotives numérotées de 557 à 564 sont reconstruites pour servir surtout durant la période de pointe. Elles seront retirées en 2018.



GO 512 Eastbound, Kingston Subdivision, June 30, 1982. CRHA Archives, Fonds Wickson

30 juin 1982, le train GO no 512 en direction est sur la subdivision Kingston. Archives ACHF, Fonds Wickson

The newest locomotives in the GO fleet are a group of 67 MP40 and MP54 units. These offer a streamlined design with a curved nose to reduce wind resistance, and a full body cab. The MP40 develops 4000 horsepower, versus 3000 for the F59, and has a top speed of 93 miles per hour. The extra power was needed to haul 12 car trains; the older locomotives were limited to 10 cars.

The MP40s and MP54s were built by Motive Power Industries Corporation, Boise, Idaho. The newer version provides up to 5,400 HP, and has Tier Four compliant engines, providing a significant reduction in pollutants emission. There are 67 on the roster, numbered 600-666. These locomotives are extremely successful, and GO has been quite pleased with them.

Les 67 locomotives les plus récentes du parc GO sont des MP40 et des MP54. Elles offrent un aérodynamisme avec nez recourbé et une cabine de conduite pleine grandeur. À la différence des F59 qui développent 3000 ch, les MP40 ont une puissance de 4000 ch et atteignent 93 milles à l'heure (149,6 km/h). Elles peuvent tirer jusqu'à 12 voitures à la différence des F59 qui sont limitées à 10 voitures. .

Les locomotives MP40 et MP54 sont construites par Motive Power Industries Corporation à Boise, Idaho. Les plus récentes développent 5 400 ch avec des moteurs de type Tier Four, ce qui produit une quantité réduite d'émission polluante. Le parc en contient 67, numérotées de 600 à 666. GO est très satisfait de cette dernière acquisition.

A pair of GO trains are seen at the east end of Toronto's venerable Union Station, with CP's magnificent Royal York Hotel towering in the background. John D. Thompson

On aperçoit une paire de trains GO à l'extrémité est de la vénérable gare Union avec le splendide hôtel Royal York comme fond de décor. John D. Thompson



Longer Range Plans

From the beginning GO train operation has been centered on Union Station, that is, downtown Toronto, which remains a thriving and expanding business, employment and entertainment destination. Over 90% of the rail system users are destined to Union Station.

That said, there has been much discussion recently about remaking GO as something of a local transit service within Toronto. This is been largely at the initiative of the city government, specifically Mayor John Tory, who used it as a campaign promise, dubbing the service 'Smart Track'. At time of writing there is considerable uncertainty as to what form it will take. The concept arose partly because it was realized that there will never be enough

Planification long terme

Depuis ses débuts, le centre d'opération de GO se trouve à la gare Union, au centre-ville de Toronto là où les affaires et les emplois prospèrent et où il existe de multiples lieux d'attractions. 90% des utilisateurs du réseau ont la gare Union comme destination ou point de départ.

Il y a beaucoup de discussions depuis quelque temps au sujet d'un service de transit local à l'intérieur de Toronto. Cela est dû principalement à l'initiative du gouvernement municipal, plus particulièrement de la part du maire John Tory qui suite à une promesse électorale propose de synchroniser le service « Smart Track » (voie intelligente). Au moment de rédiger cet article on ignore la

money to build all of the rapid transit lines Toronto needs, and SmartTrack was seen as somewhat of an alternative.

An encouraging sign is that the federal government has recently promised a major grant to Toronto for transit projects, which could include Smart Track, or something called Regional Express Rail. This level of government has, unlike the US, traditionally had little involvement with urban transit financing. That policy is changing, partly due to the perceived role that mass transit plays in improving the environment. At time of writing, it is uncertain just how far this concept of making GO more of a local service will progress.

GO Transit's mid to long term planning includes rail extensions to Bolton, over the CP; Brantford (CN); Peterborough (CP); Uxbridge (GO-owned track); Bowmanville (CP). There have, over the years, been numerous requests from the city of Cambridge to extend the Milton service westward over the CP to that growing city. The one definite extension, in the works, is the extension of the Toronto-Burlington line towards Niagara Falls.

forme que prendra ce concept. L'idée apparaît au moment où on réalise qu'il n'y aura jamais suffisamment de fonds pour construire toutes les lignes nécessaires pour desservir Toronto et « Smart Track » est une solution alternative.

Le fait que le gouvernement fédéral ait récemment promis une subvention importante pour les projets de transport public de Toronto, incluant le « Smart Track » ou un projet nommé Regional Express Rail, est un signe encourageant. À l'instar des États-Unis, ce niveau de gouvernement offre traditionnellement peu d'intérêts pour le financement du transport urbain. Cette politique change en partie par le rôle que joue le transport en commun pour l'environnement. Au moment d'écrire ces lignes, on ignore si ce concept, faisant de GO un transport local, fera son chemin.

À moyen terme, les plans de GO incluent le prolongement de la ligne jusqu'à Bolton sur la voie du CP : Brantford (CN); Peterborough (CP); Uxbridge (voie appartenant à GO) et Bowmanville (CP). Il y a eu au cours des ans plusieurs demandes de la ville de Cambridge, en pleine croissance, pour prolonger la ligne de Milton vers l'ouest sur la voie du CP. Le seul projet actuel dans les cartons est l'expansion, telle que mentionnée précédemment, vers l'est sur la ligne Toronto/Burlington jusqu'à Niagara Falls.



Some of GO's original coaches are in Gaspé, Quebec as part of the L'Amiral tourist train operation between Gaspé and Percé. Denis Vallières
Quelques anciennes voitures de GO à Gaspé au Québec faisant désormais partie du train touristique reliant Gaspé et Percé. Denis Vallières

Implementation of extensions, of course, depends on ridership projections, funding availability, and priorities. Any extensions over CN or CP owned tracks always require substantial infrastructure improvements, insisted upon by the railways, at GO's expense.

If GO decides to implement electrification during the 2020s, a very costly undertaking, route expansion could move to the back burner for several years. That said, service improvements (all day service, and perhaps weekend trains) are contemplated for several lines.

Future plans include extension of the original Lakeshore service eastward to Bowmanville, about 45 miles from Union Station. As planned, the Bowmanville extension would be very costly, as it would follow the CPR Belleville Subdivision eastward from Oshawa on purpose-built tracks and would require a bridge over Highway 401. This project is one of several that have yet to be approved.

Nevertheless, there is no question that GO service is absolutely invaluable and extremely popular, and will continue to expand in some form, far into the future.

Thinking back to that exciting and optimistic day in May, 1967, when GO service began, it may be appropriate to close with an analogy from a famous movie: 'If You Build It, They Will Come'.

Ces projets sont évidemment tributaires de l'achalandage prévu, de la disponibilité du financement et des priorités établies. De plus, le CN et le CP imposent des modifications substantielles, toujours aux frais de GO.

Si GO exécute le virage vers l'électrification qu'il se propose de faire dans les années 2020, une décision coûteuse, il devra mettre en veilleuse les autres projets d'expansion, et ce pour plusieurs années. Ainsi, les améliorations telles que le service en dehors de la période de pointe et peut-être même le weekend, seront reconsidérées pour plusieurs lignes.

Des projets futurs, incluant un prolongement de la ligne Lakeside en direction est vers Bowmanville, à 45 milles (72,4 km) sont dans les cartons. Le prolongement vers cette destination sera très coûteux car on devra ajouter de nouvelles voies à la subdivision Belleville du CPR, à l'est d'Oshawa ainsi qu'un pont au-dessus de l'autoroute 401. À l'instar des autres projets, celui-ci doit recevoir une approbation des autorités.

Néanmoins, la question ne se pose pas à savoir si GO est utile et populaire. Quelque soit la forme qu'elle prendra, son expansion se poursuivra encore longtemps.

Se remémorant l'excitation et l'optimisme de mai 1967 lorsque GO a débuté, il est approprié de clore cet article en faisant une analogie avec le film *If you built it they will come* (titre de la version québécoise : *Le champ des rêves*).



Control cab car 306 in the new Metrolinx colours leads the first Saturday morning train from Niagara Falls, Ontario to Toronto on July 29, 2017. David Treffler

En ce 29 juillet 2017, la voiture à cabine de contrôle no 306 avec sa nouvelle livrée Metrolinx en tête du train matinal en provenance Niagara Falls, Ontario et en direction de Toronto. David Treffler

Ronald Snowdon Ritchie

1930 – 2017

By various contributors

Translation: Jean-Maurice Broissard

Ronald Snowdon Ritchie

1930 – 2017

D'après divers contributeurs

Traduction de Jean-Maurice Broissard



Ronald Ritchie in front of the Heckman photo albums in the final days of the CPR Archive move from Windsor Station to Exporail in 2016. Peter Murphy

Ronald Ritchie devant les albums photo de Heckman lors des derniers jours du déménagement des archives du CPR de la gare Windsor à Exporail en 2016. Peter Murphy

Ron Ritchie was born and raised in the west end of Montreal. He was pleased to tell you that a neighbourhood in Montreal was named after his mother's ancestor, James Snowdon, who owned a farm comprising that area. He even had his given second name changed to Snowdon when he was in his teens.

Ron was one of those fortunate individuals for whom railroading was both a profession and an avocation. He joined Canadian Pacific Railway in the late 1940s and spent his entire working career with the Company, although he was seconded to CP's subsidiary Smith Transport for a period of time. In the late 1950s he worked in the Department of Research and part of his work included industrial engineering studies which, for a while, took him to Winnipeg.

Ron Ritchie est né et a grandi dans l'Ouest de Montréal. Il est ravi de vous dire qu'un quartier à Montréal a été nommé d'après l'ancêtre de sa mère, James Snowdon, qui possédait une ferme dans cette région. Il a même changé son deuxième nom pour Snowdon lorsqu'il était adolescent.

Ron est l'un de ces chanceux pour lesquels le chemin de fer est à la fois une profession et une vocation. Il rejoint le Canadian Pacific Railway à la fin des années 1940 et passe toute sa carrière professionnelle auprès de cette compagnie, bien qu'il ait été détaché pendant un certain temps à la filiale de Smith Transport. À la fin des années 1950, il est affecté au Département de la recherche et une partie de son travail est consacrée à des études d'ingénierie industrielle qui, pendant un certain temps, l'ont amené à Winnipeg.

Winnipeg switching study

While working together on the evaluation of the late Fred Angus' railroad collection, Ron recounted an experience while he was in Winnipeg doing industrial engineering terminal studies.

Ron decided to spend the night with the yard switching crew as part of his terminal study. After a night of continuous switching moves, the crew tied up for the day shift. Turning to Ron, the engineer said, "It's amazing how busy we are on the night shift."

Ron replied, "It's amazing how you got all those cars back in exactly the same order as when we started the shift!"

It wasn't easy to pull the wool over Ron's eyes!

Étude au triage de Winnipeg

Tout en travaillant simultanément à l'évaluation de la dernière collection de chemin de fer de Fred Angus, Ron raconte une expérience vécue alors qu'il était à Winnipeg, effectuant des études terminales d'ingénierie industrielle.

Ron décide de passer la nuit avec l'équipe de la cour de triage dans le cadre de ses études terminales. Après une nuit de mouvements continus des wagons, l'équipe passe la main au quart de jour. En s'adressant à Ron, l'ingénieur dit que c'est étonnant de voir combien le quart de nuit est occupé.

Ron répond, c'est incroyable de voir comment vous avez remis tous les wagons exactement dans le même ordre que lorsque nous avons commencé le quart!

Pas facile de berner Ron !

On his return to Montreal other opportunities awaited. Ron rose through the ranks and held a number of senior management positions to become the assistant to Gerry Benoit, Vice-President, Atlantic Region, and finally Assistant to CPR President, Russ Allison, position which he held when he retired in 1987. In those years he joked that he was a railway president too; and indeed he was, of the various 'paper' railways (such as International of Maine, and Ontario & Quebec) that then existed legally as components of the CPR system.

Ron was a dear friend, a good listener, trustworthy and a confidant to many. He was a true railroader, knowledgeable, intelligent and a gifted man. He was truly articulate and could quickly grasp complex issues and put them into language that ordinary people could understand.

Throughout his employment he developed a deep sense of railway history, but not only that of Canadian Pacific. When asked why he had such a broad interest in railways his response was that just one railway could not satisfy him. It is through these interests, both operationally and historically, that he met so many people whom he befriended. Many an evening Ron and friends would congregate at Montreal West Station to observe the passing scene, during the heyday of railroading in Canada.

Ron developed a superb knowledge of railway operations, rules and history not only through his employment, but also in his vacation travels and train-chasing excursions with "railway-enthusiast friends" Omer Lavallee, Ernie Modler, Tony Clegg, Sandy Worden, just to name a few. This knowledge and expertise would prove to be invaluable to many who looked upon him as a research resource. When asked for help with what one assumed to be a simple request, he would willingly and happily

À son retour à Montréal, d'autres opportunités l'attendent. Ron progresse dans la hiérarchie et occupe plusieurs postes de direction pour devenir l'assistant de Gerry Benoit, vice-président de la région de l'Atlantique, et finalement adjoint au président du CPR, Russ Allison, poste qu'il occupera jusqu'à sa retraite en 1987. Durant ces dernières années, il plaisantait disant qu'il était aussi un président du chemin de fer; en fait il l'était bien, de ces différents chemins de fer « sur papier » (comme l'International of Maine et l'Ontario & Quebec) qui existaient alors légalement en tant que composantes du système du CPR.

Ron est un ami cher, une bonne oreille, honnête et un confident pour beaucoup. Il est un véritable « homme ferroviaire », compétent, intelligent et talentueux. Il est vraiment éloquent et peut rapidement saisir des problèmes complexes et les traduire dans un langage que les gens ordinaires peuvent comprendre.

Tout au long de sa carrière, il développe un sens profond de l'histoire du chemin de fer, mais pas seulement celle du Canadien Pacifique. Lorsqu'on lui demande pourquoi il a un tel intérêt pour les chemins de fer, sa réponse est qu'un seul chemin de fer ne peut le satisfaire. C'est à travers ces intérêts, à la fois sur le plan opérationnel et historique, qu'il rencontre tant de personnes avec qui il se lie d'amitié. Bon nombre de soirées, Ron et des amis, se réunissent à la gare de Montréal-Ouest pour observer la scène de la vie ferroviaire, pendant l'apogée des chemins de fer au Canada.

Ron développe une superbe connaissance des opérations ferroviaires, des règles et de leur histoire, non seulement grâce à son emploi, mais aussi lors de ses voyages d'agrément et des excursions de chasse aux trains avec « ses amis passionnés des chemins de fer » Omer

respond with a treasure trove of information.

In retirement, Ron gained a reputation as a skilled appraiser of railway artifacts for estate, charitable and cultural property donations, and insurance purposes. In this role he found himself putting reputable valuations to everything from model trains to steam locomotives.

Ron was an accomplished photographer of the railway scene, and his work in the steam-to-diesel transition era is particularly impressive. He wrote articles and booklets on railway history, gave lectures on railway topics and wrote book reviews. After retirement he brought his considerable management skills to the original Railfare cohort which included Omer Lavallée, Tony Clegg, Ray Corley, James A. Brown and David Henderson.

He was a fixture of the long-standing group of like-minded friends that continues to this day to meet every Tuesday for lunch at the St. Hubert restaurant in Windsor Station, Montreal.

Beyond his passion for railways Ron enjoyed Baroque music and British comedies. He also had a keen interest in ships and aircrafts. Ron had many stories to tell, invariably injecting his characteristic sense of whimsy. As an example, his working for CPR's Gerry Benoit led to a compilation of Gerry's sayings, which Ron called 'Benoitisms', e.g., "If the shoe fits, try it on", "That's like paddling up a creek without a canoe", etc.

Although he retired officially from Canadian Pacific over twenty-five years earlier, he continued to have a presence at Windsor Station as he sat as ex-officio Archivist. With his vast experience and detailed knowledge and with having CP Archives readily at hand, he was often called upon by the railway for assistance; he was

Lavallee, Ernie Modler, Tony Clegg, Sandy Worden, pour n'en nommer que quelques-uns. Cette connaissance et cette expertise se révéleront inestimables pour beaucoup de ceux qui le considéreront comme une ressource de recherche. Lorsqu'on lui demande de l'aide pour ce que l'on suppose être une simple requête, il répond volontiers et chaleureusement par une mine d'informations inestimable.

À sa retraite, Ron acquiert une réputation d'expert qualifié d'artéfacts ferroviaires pour des dons immobiliers, de biens de bienfaisance et culturels, et à des fins d'assurance. Dans ce rôle, il se retrouve dans des évaluations réputées pour tout, depuis les trains miniatures jusqu'aux locomotives à vapeur.

Ron est un photographe accompli de la scène ferroviaire, et son travail dans l'ère de transition de la vapeur au diesel est particulièrement impressionnant. Il écrit des articles et des brochures sur l'histoire du chemin de fer, donne des conférences sur des sujets ferroviaires et écrit des critiques de livres. Après sa retraite, il apporte ses compétences de gestion considérables à la cohorte originale de Railfare qui comprenait Omer Lavallée, Tony Clegg, Ray Corley, James A. Brown et David Henderson.

Il est l'un des membres du groupe d'amis de longue date partageant les mêmes idées qui se poursuit aujourd'hui se réunissant tous les mardis pour le déjeuner au restaurant St-Hubert de la gare Windsor à Montréal.

Au-delà de sa passion pour les chemins de fer, Ron apprécie la musique baroque et les comédies britanniques. Il porte également un vif intérêt aux navires et aux avions. Ron a beaucoup d'histoires à raconter, y ajoutant invariablement son sens caractéristique de la fantaisie. À titre d'exemple, son travail pour le CPR avec Gerry Benoit le conduit à compiler les



From left to right – Ronald S. Ritchie, Forster A. Kemp, Ronald D. Cooper, Douglas Brown, and John A. Kelly gather in front of the camera of probably Omer Lavallee for a group shot at Corwhin station on the Goderich Subdivision between Guelph Junction and Guelph. The photo was taken in late April 1955 and the group was probably riding the Lake Erie & Northern (CP Electric Lines) whose last public run was on April 23 of that year. Thanks to Bob Sandusky for identifying three of the participants. Ronald Ritchie collection

De gauche à droite - Ronald S. Ritchie, Forster A. Kemp, Ronald D. Cooper, Douglas Brown, John A. Kelly se rassemblent devant la caméra de probablement Omer Lavallee pour une photo du groupe à la gare de Corwhin sur la subdivision de Goderich entre Guelph Junction et Guelph. Le cliché a été pris à la fin du mois d'avril 1955 et le groupe était probablement à bord du Lake Erie & Northern (lignes électriques du CP) dont le dernier voyage public a lieu le 23 avril de cette même année. Merci à Bob Sandusky d'avoir identifié trois des participants. Collection Ronald Ritchie

CPR Archives staff and volunteers taken at a 1996 Christmas gathering, from left to right standing: David Hancock; Stephen Lyons; Robert Parent; Doug Walkington, Volunteer; Larry Leach, Volunteer; and Bob Kennell. Seated left to right: Judith Nefsky; Jo-Anne Colby; Nancy Battet; Jimmy Shields; and Ron Ritchie, Volunteer. Ronald Ritchie Collection

Personnel des archives du CPR et bénévoles pris lors d'un rassemblement à Noël 1996. Debout de gauche à droite: David Hancock; Stephen Lyons; Robert Parent; Doug Walkington, bénévole; Larry Leach, bénévole; Bob Kennell. Assis de gauche à droite: Judith Nefsky; Jo-Anne Colby; Nancy Battet; Jimmy Shields; Ron Ritchie, volontaire. Collection Ronald Ritchie



Ron never tired of train riding. Pictured here on July 12, 2011, he's ready to board an AMT commuter train at Delson for Montreal. Michael Leduc

Ron ne s'est jamais lassé de prendre le train, cette photo du 12 juillet 2011 le montre s'appêtant à monter à bord d'un train de banlieue de l'AMT à Delson, à destination de Montréal. Michael Leduc

a walking encyclopedia. It is this intimacy with CPR history that enabled him to ultimately champion the safe keeping of those archives with CRHA's Exporail.

Latterly, Ron became house-bound but that didn't stop his research and enthusiasm. Right up to the last he was still cheerfully answering queries about railways. He died on 12 March, just five days before his 87th birthday.

Ron will be sorely missed by his many friends and colleagues. Our heartfelt condolences go to his wife.

Contributors to this tribute are: James A. Brown, Stephen C. Cheasley, Michael Leduc and Peter Murphy.

propos de Gerry, que Ron appelait « Benoitismes », comme par exemple, « Si la chaussure te fait, essaye-la », « C'est comme remonter un ruisseau en ramant sans canot » etc.

Bien que retiré officiellement du Canadien Pacifique plus de vingt-cinq ans auparavant, il continue de se présenter à la gare Windsor comme archiviste de-facto. Avec sa vaste expérience, sa connaissance approfondie et son accès facile aux archives du CPR, le chemin de fer requiert souvent son aide, c'est une encyclopédie ambulante. C'est cette intimité avec l'histoire du CPR qui lui permet d'assurer en dernier lieu la garde de ces archives avec l'ACHF à Exporail.

Vers la fin, Ron reste confiné à la maison, mais cela n'empêche pas ses recherches ni son enthousiasme. Jusqu'à la fin, il répond joyeusement aux questions sur les chemins de fer. Il décède le 12 mars, cinq jours seulement avant son 87e anniversaire.

Ron sera profondément regretté par ses nombreux amis et collègues. Nos sincères condoléances vont à sa femme.

Ont contribué à cet hommage: James A. Brown, Stephen C. Cheasley, Michael Leduc et Peter Murphy.

Stan's Photo Gallery

July - August 2017

By Stan Smail

Translation: Gilles Lazure

A last living link – a personal remembrance of Ron Ritchie

In the early morning hours of Sunday March 12, 2017, appropriately for a veteran railroader as this was the time change weekend, we lost Ronald Snowdon Ritchie, just days before his eighty-seventh birthday, which would have been March 17, 2017.

Ron Ritchie was a respected elder, fellow railroader and, perhaps most importantly, a beloved friend who listened and then counselled with focus, compassion, and yes, humour, too!

Railway research was the driving wheel that drove the Ron Ritchie engine. Ron was the 'go to' person. Ron had a way of seeing through the chaff and getting to the root of the matter. If Ron didn't know, he would find out and he always did.

It was the same within the Canadian railway history movement. In the company of fellow CPR 'Rails' – Omer Lavallee, Allan Toohey, Forster Kemp and others from within and outside the CPR family - Ron travelled, noted and photographed with great skill and competence.

The Canadian steam era ended over sixty years ago. Veterans of this time are the last living link to that era. Like our military veterans, they grow older and fewer in numbers as each passing year. Always eager to hear a good story, Ron Ritchie was one of my last living links to railroading's earlier times. Thanks to Ron, I understand where the CPR of my almost fifty years of service evolved from.

Thank you, Ron! May the bouncing seat-box in the CPR 1200 series Pacific steam locomotive in which you ride not be too rough as you approach the mile board for Mont Laurier on your beloved CPR Ste. Agathe Subdivision!

Rest in Peace, my old friend.
Stan J. Smail

Introduction

One of the results of Ron Ritchie's lifelong railroading efforts is one of the most complete quality photo archives depicting Canadian railroading in colour from the late 1940s to the present day. This is especially true of those years toward the end of the steam locomotive and streetcar era in Canada. We are all richer for Ron Ritchie's efforts in this regard.

This Photo Gallery is a tribute to Ron Ritchie and his efforts to preserve an era in Canadian railroading

Les photos de Stan

Juillet - Août 2017

Par Stan Smail

Traduction : Gilles Lazure

Un dernier lien de son vivant – un souvenir personnel de Ron Ritchie

Aux petites heures du matin, le 12 mars dernier, un dimanche et un jour à propos pour un cheminot de longue date alors que c'était une fin de semaine de changement d'heure, nous avons perdu Ronald Snowdon Ritchie, quelques jours avant son quatre-vingt-septième anniversaire qui aurait été le 17 mars.

Ron Ritchie fut un aîné respecté, un confrère cheminot et, peut-être ce qui compte le plus, un copain bien aimé qui portait attention et conseillait ensuite avec précision, compassion et, oui, aussi avec humour!

La recherche en matière ferroviaire était la roue motrice de la locomotive de Ron Ritchie. Il était la personne à consulter en premier. Il avait la faculté de voir au travers le non essentiel et d'aller à la racine du sujet. S'il ne savait pas la réponse, il la trouverait et il y réussissait toujours.

Il en fut de même à l'intérieur du mouvement de recherche sur l'histoire des chemins de fer canadiens. En compagnie d'autres amis « ferrés » du CPR - Omer Lavallée, Allan Toohey, et Forster Kemp – et d'autres hors de la famille du CPR, Ron voyagea, prit des notes et photographia avec grandes habileté et compétence.

L'ère de la vapeur au Canada se termina il y a environ soixante ans. Les vétérans de cette époque en sont les derniers liens vivants. Tout comme les Anciens Combattants, ils prennent de l'âge et deviennent moins nombreux à chaque année qui s'écoule. Toujours désireux d'entendre une bonne anecdote, Ron Ritchie fut l'un de mes derniers liens avec les époques lointaines des chemins de fer. Grâce à Ron, je comprends à quoi mes presque cinquante ans de service au CPR se sont rattachés.

Merci bien, Ron! Que le trajet sur la boîte-siège de la locomotive à vapeur Pacific de série 1200 sur laquelle tu voyages ne soit pas trop inconfortable, alors que tu approches le panneau de millage pour Mont-Laurier, sur la subdivision de Sainte-Agathe que tu as tant aimée!

Repose en paix, mon vieil ami.
Stan J. Smail

Prologue

Une des résultantes de toute la vie de Ron Ritchie aux chemins de fer a été l'une des collections les plus complètes de photos de qualité illustrant les chemins de fer canadiens de la fin des années 1940 jusqu'à nos jours. Ceci est particulièrement vrai pour les années à la fin de l'époque des

through black and white and colour photography. It certainly will not be the last. Special thanks are due to his wife for allowing access to Ron's photos to prepare this celebration of the Ritchie photo archive. All photos presented in this gallery are from the Ronald S. Ritchie collection unless otherwise indicated.

locomotives à vapeur et des tramways au Canada. Nous sommes tous plus riches des efforts de Ron Ritchie à cet égard.

Cette galerie de photos est un hommage à Ron Ritchie et à son ardeur à préserver une époque de l'histoire ferroviaire canadienne au moyen de la photographie en noir et blanc et en couleur. Ce ne sera sûrement pas le dernier. Des remerciements spéciaux vont à son épouse pour avoir permis l'accès aux photos de Ron en vue de la préparation de cette célébration de ses archives photographiques. Sauf mention contraire, toutes les photos de cette galerie proviennent de la collection Ronald S. Ritchie.



Price, Quebec on Canada and Gulf Terminal Railway is the first image in our tribute to Ron. Appropriately, the photo features Anthony Clegg and Ron Ritchie looking down the track sometime in the early fifties. We hope they have not missed their train!

Price, Québec, le long du chemin de fer Canada and Gulf Terminal figure sur la première photo de cet hommage à Ron. La photo montre, de manière appropriée, Anthony Clegg et Ron Ritchie regardant au loin le long de la voie quelque temps au début des années 1950. Nous espérons qu'ils n'ont pas manqué leur train!

Ron and his colleagues were certainly itinerant! Back in the early fifties, old order railroading was very much alive and well on the main and short lines. At Joggins, Nova Scotia, circa 1951, Maritime Railway 4-6-0 No. 5 would power the mixed train to the CNR connection at Macan. Today, Maritime No. 5 is a prized restored exhibit at Exporail. Built in 1896 by the Pittsburgh Locomotive Works for the Pittsburgh & Lake Erie Railway, it is one of the oldest ten-wheelers in existence in its original configuration.

Ron et ses collègues étaient certes des itinérants! Du temps des premières années 1950, l'activité traditionnelle des chemins de fer battait son plein et était bien présente sur les voies principales et les embranchements. Autour de 1951, en Nouvelle-Écosse, la numéro 5, une 4-6-0 du Maritime Railway, prendrait en charge le train mixte de Joggins jusqu'à la jonction avec le CNR, à Macan. Aujourd'hui, cette locomotive est une précieuse machine restaurée en montre à Exporail. Construite par la Pittsburgh Locomotive Works, en 1896, pour le compte du Pittsburgh & Lake Erie, elle est l'une des plus vieilles « Ten-Wheeler » existantes dans sa configuration originale.





Massive by Cape Breton standards, Sydney & Louisburg 2-8-2 103 is raising steam at Sydney, Nova Scotia prior to departing eastward for Glace Bay in July 1961. Running steam power until that year, the S&L was one of the last holdouts for the Canadian steam locomotive. She was originally Detroit and Toledo Shore Line No. 26 and came to the S&L in 1952.

Massive et hors-normes au Cap Breton, la 103, une 2-8-2 du Sydney & Louisburg, monte sa pression de vapeur, à Sydney, Nouvelle-Écosse, avant de partir vers l'est pour Glace Bay, en juillet 1961. Ayant utilisé la vapeur jusqu'à cette année-là, le S&L fut l'un des derniers refuges pour les locomotives à vapeur au Canada. La 103 fut originalement la 26 du Detroit and Toledo Shore Line et elle arriva au S&L en 1952.

Acadia Coal in Stellarton was another Nova Scotian coal company that operated steam locomotives into the early sixties. Former S&L 2-6-0 No. 42 shunts CNR three bay coal hoppers at Stellarton in 1961. Later in life, No 42 would haul tourist trains out of Sydney, Nova Scotia. Fittingly, it now resides in the Museum of Industry at Stellarton.



L'Acadia Coal, à Stellarton, fut une autre compagnie en Nouvelle-Écosse qui utilisa les locomotives à vapeur jusqu'au début des années 1960. La 42, une 2-6-0 ex-S&L, déplace des wagons de charbon à trois compartiments du CNR à Stellarton, en 1961. Plus tard dans sa carrière, la 42 tracta des trains de touristes aux environs de Sydney. En toute logique, elle réside maintenant au Museum of Industry, à Stellarton.



Meet at Bridgetown - at least if Dominion Atlantic Railway trains Nos. 95 and 98 are on time! This marvellous image taken was from the platform of the buffet parlour car on No. 95 while in the siding at Bridgetown, Nova Scotia to meet eastbound counterpart No. 98 bound for Halifax. Business car Nova Scotia carries the markers on train 98. Car Nova Scotia was a fixture on Upper Canada Railway Society steam excursions out of Toronto after 1963 and today is in the Toronto Railway Museum collection. It began life as Windsor and Annapolis Railway parlour car Sanspareil in 1912.

Une rencontre à Bridgetown, Nouvelle-Écosse, du moins si les trains 95 et 98 du Dominion Atlantic sont à l'heure! Cette superbe photo prise de la plateforme de la voiture-salon buffet du 95, alors qu'il est sur la voie d'évitement de Bridgetown en attente de rencontrer le 98, son équivalent en direction est vers Halifax. La voiture d'affaires Nova Scotia porte les feux arrière du train 98. Cette dernière fit toujours partie des trains d'excursion à vapeur de la Upper Canada Railway Society autour de Toronto à partir de 1963 et elle fait aujourd'hui partie de la collection du Toronto Railway Museum. Elle entreprit sa carrière sous le nom de Sanspareil en tant que voiture-salon sur le Windsor and Annapolis Railway, en 1912.

Ron Ritchie and his colleagues made good use of their CPR employee passes. On February 15, 1959, now famous CPR H1b 4-6-4 2816 powered train No. 354 from Montreal to Quebec City. The reason for their journey was to photograph the famous Quebec Railway Light & Power electric interurban railway in its last months of service. On a blustery February afternoon in 1959, the famous Hudson is coaled by a clamshell at the CPR's Crown Street shop in Quebec City.

Ron Ritchie et ses collègues firent bon usage de leurs laissez-passer d'employés du CPR. Le 15 février 1959, la maintenant célèbre 2816, une 4-6-4 de la classe H1b, tracta le train 354 de Montréal jusqu'à Québec. Le but de leur voyage était d'aller photographier le fameux chemin de fer interurbain électrique de la compagnie Quebec Railway Light & Power qui en était à ses derniers mois d'exploitation. Au cours d'un après-midi de tempête, l'illustre Hudson est ravitaillée en charbon à l'aide d'une benne preneuse aux ateliers du CPR sur la rue Crown, à Québec.





Another CPR standard Hudson from Ron. Back in 1955, steam power still ruled CPR rails out of Montreal. Approaching Vaudreuil, Quebec, on Saturday, March 19, 1955, CPR H1a 4-6-4 2803 wheels a westbound manifest for Smiths Falls.

Une autre Hudson standard du CPR de la part de Ron. En 1955, la vapeur en tant que force motrice régnait encore sur les voies en provenance de Montréal. Le samedi 19 mars, approchant Vaudreuil, Québec, la 2803, une 4-6-4 de la classe H1a, tracte un convoi de marchandises à l'indicateur, en direction ouest, vers Smith Falls.

Running light at Strathmore, Quebec on the CNR Cornwall Subdivision. On a marvellously moody February afternoon in 1959, Ron found CNR U2g 4-8-4 6212 eastbound for Turcot roundhouse in Montreal. The 6212 was scrapped on New Year's Eve in 1961, but sisters 6200, 6213 and 6218 have been preserved. Mike Leduc, this one's for you!



Parcours haut-le-pied à Strathmore, Québec, sur la voie de la subdivision Cornwall du CNR. Par un après-midi maussade de février 1959, Ron repéra la 6212, une 4-8-4 de la classe U-2-g du CNR en route, en direction est, vers la rotonde de Turcot, à Montréal. La 6212 fut envoyée à la ferraille, en 1961, la veille du jour de l'An, mais ses soeurs 6200, 6213 et 6218 furent préservées. Mike Leduc, celle-ci est pour vous!



The Ritchie collection includes many eclectic scenes such as Quebec Central Railway inspection car M286 seen here circa 1951 at what appears to be Sherbrooke, Quebec. The Exporail collection includes CPR M235, a 1938 Buick inspection car. On the eve of preservation, it was driven from Trenton, Ontario to Montreal by Ron's former boss, Mr. Russell Allison, a CPR Assistant Superintendent at the time. Ron finished his CPR service as the assistant to Mr. Allison, who by then had become President of the Canadian Pacific Railway.

La collection Ritchie contient plusieurs sujets inusités, tels que la M-286, une voiture d'inspection de voies ferrées du Québec Central vue ici, autour de 1951, dans ce qui pourrait être Sherbrooke, Québec. La collection d'Exporail inclut la M-235, une voiture d'inspection Buick 1938. À la veille de l'ère de la préservation, elle fut opérée de Trenton, Ontario, jusqu'à Montréal par l'ancien supérieur de Ron, Russell Allison, qui était alors surintendant adjoint du CPR. Ron termina ses années de service au CPR en tant qu'adjoint à M. Allison qui était entre-temps devenu président de la compagnie.

Manitoba's Greater Winnipeg Water District Railway has always drawn rail enthusiasts in search of the unusual. In 1959, GWWD 103, a 1947 General Electric 44 tonner, led a consist of vintage wooden rolling stock. The 103 was built for the CNR as that carrier's No 7751; it later became CNR No 1. The steam style pilot-cowcatcher is a dead giveaway to 103's CNR heritage. It is still extant as Port Stanley Terminal Rail's (second) L3.

Le Greater Winnipeg Water District Railway, a u Manitoba, a toujours attiré les passionnés des trains en quête de l'inusité. En 1959, la 103, une GE « 44-tonner » du GWWD datant de 1947, tracte un convoi de voitures en bois d'époque. La 103 fut construite pour le CNR en tant que son numéro 7751; elle devint plus tard son numéro 1. Le chasse-pierres style locomotive à vapeur de la 103 est un indice majeur de ses origines au CNR. Elle existe encore sous le numéro L3 du Port Stanley Terminal Rail.





The other unusual Winnipeg area short line was the City of Winnipeg Hydro operation out of Pointe du Bois, Manitoba. It was famous for the use of ex CPR 4-4-0 No 3, now a star attraction at Manitoba's Prairie Dog Central Railway. In 1960, Mack AC railbus B1 awaits passengers at Pointe du Bois. It is now preserved at the Winnipeg Railway Museum.

L'autre courte ligne hors de l'ordinaire dans la région de Winnipeg, Manitoba, fut l'exploitation de la City of Winnipeg Hydro aux alentours de Pointe-du-Bois. Elle attira l'attention par l'utilisation de la 4-4-0 numéro 3 ex-CPR, qui est maintenant l'attraction principale au Prairie Dog Central Railway, dans la même province. En 1960, l'autobus sur rails Mack, modèle AC et numéro B1, attend les passagers à Pointe-du-Bois. Il est maintenant préservé au Winnipeg Railway Museum.



At Higgins and Main in 1950 Winnipeg Transit car 716 running on route 22 passes the infamous Bell Hotel. Streetcar operation in Winnipeg ended in 1955, but trolley coaches continued to serve Winnipeggers until 1969.

En 1950, au coin des rues Higgins et Main, à Winnipeg, le tramway 716, en service sur le circuit 22, passe devant l'hôtel Bell de douteuse réputation. L'exploitation de tramways à Winnipeg se termina en 1955, mais des trolleybus continuèrent de desservir les résidents de la ville jusqu'en 1969.



The Ritchie collection includes this pair of early fifties era 'CP Electric Lines' images. The first shot shows car 955 at the Grand River Railway station in Kitchener, Ontario. In the second image, car 937 crosses the Speed River at Preston, Ontario. Note the Lake Erie & Northern lettering on car 937 and the pre 'Tiger Stripe' checkerboard pattern on car 955. George Roth and Greg McDonnell, these two are for you!

La collection Ritchie inclut cette paire de photos des CP Electric Lines au début des années 1950. La première montre le tramway 955 à la gare du Grand River Railway, à Kitchener, Ontario. Sur la seconde, le tramway 937 traverse la rivière Speed, à Preston, Ontario. Notez le lettrage du Lake Erie & Northern Railway sur l'unité 937 et le carrelage en damier d'avant les « Tiger Stripes » sur l'unité 955. George Roth et Greg McDonnell, ces deux-là sont pour vous!



Farther west, Edmonton Transit car 32 is turning on the 118th street loop back in 1950. Happily, Edmonton is one of a number of Canadian cities that today hosts an extensive light rail transit network.

Plus à l'ouest, en 1950, le tramway numéro 32 de l'Edmonton Transit roule sur la boucle de la 118e Rue. Par bonheur, Edmonton est aujourd'hui l'une d'un certain nombre de villes canadiennes à être dotées d'un grand réseau de transport léger sur rails.

One of Canada's classic and longest interurban systems was, of course, the British Columbia Electric Railway. In a fantastic 1950 Vancouver scene, BCER car 1314 and a mate pass in review just before 2 PM. It appears that ringer washing machines are on sale at Mc and Mc!

De toute évidence, le British Columbia Electric Railway fut l'un des réseaux interurbains canadiens classiques et parmi les plus longs. Sur cette formidable scène de 1950 à Vancouver, l'unité 1314 de la BCER et sa jumelle défilent tout juste avant 2 h de l'après-midi. Les machines à laver avec essoreuses paraissent en vente au « Mc and Mc »!





Modern Ron Ritchie. Always interested in commuter operations in the CPR Montreal area, Ron often photographed the many equipment changes during the transition to the CTCUM, the first transit agency. Leased VIA Rail Canada F40PH 6422 leading a train of 700 series 'Comet' coaches at Vaudreuil in June 1989 is good example of such a change. A locomotive with head end auxiliary power (HEP) was necessary to power these coaches. The CPR locomotives conveyed to the transit authorities did not have the HEP feature.

Du Ron Ritchie « moderne »! Toujours intéressé par les opérations de banlieue du CPR dans la région de Montréal, Ron photographia souvent les nombreux changements dans les équipements au cours de la période de transition avec la STCUM, la première société de transport de la région. Un bon exemple d'un tel changement est cette 6422, une F40PH louée de VIA Rail Canada, à la tête d'un convoi de voitures « Comet » de la série 700, à Vaudreuil, en juin 1989. Une locomotive équipée d'équipements d'alimentation électrique de service (AES, HEP en anglais) était requise pour ces voitures. Les locomotives du CPR transférées à la société de transport n'avaient pas d'équipements AES.

At this point it is my absolute pleasure to feature and share a delightful find from within the Ritchie photographic holdings. On December 31, 1949, MLW's GE switcher, which came to be known to the faithful as 'Safety First,' transferred brand new Roberval & Saguenay RS-2 No. 20 from Montreal Locomotive Works to the CNR interchange. No. 20 was the first road diesel built by MLW and is a treasured exhibit at Exporail. In September 2015, it operated for the first time in over twenty years at Exporail's diesel weekend event. This year the Royal Canadian Mint plans on releasing a coin to commemorate the RS 20!

À ce stade, c'est mon très grand plaisir de montrer et partager une merveilleuse découverte parmi les avoirs photographiques Ritchie. Le 31 décembre 1949, la locomotive de triage GE de la Montreal Locomotive Works, qui vint à être surnommée « Safety First », déplaça la RS-2 numéro 20 toute neuve du Roberval & Saguenay, de l'usine jusqu'à la jonction avec le CNR. La 20 fut la première locomotive diesel de voie principale construite par la MLW et elle est un précieux objet en montre à Exporail. En septembre 2015, elle fut mise en marche pour la première fois en vingt ans lors de la fin de semaine des locomotives diesels-électriques d'Exporail. Cette année, la Monnaie royale canadienne projette de frapper une pièce pour commémorer la 20 du R&S.





Two from the MLW class of 1949! When your Photo Editor was Supervisor of Railway Operations at Exporail from 1973 to 1987, many temporary exhibits were set up to feature an outdoor look at museum pieces that were normally kept inside out of the elements. In the spring of 1980, ex Roberval Saguenay RS-2 No. 20 assists ex CPR 2-10-4 5935 in creating a temporary outdoor display. Stan J. Smaill

Deux finissantes de la classe de 1949 de la MLW! Au cours de la période de 1973 à 1987 durant laquelle votre éditeur photo fut superviseur des opérations ferroviaires à Exporail, plusieurs montages temporaires furent érigés pour exposer à l'extérieur des pièces d'équipement qui étaient normalement gardées à l'intérieur, à l'abri des éléments. Au printemps de 1980, la numéro 20, une RS-2 ex-Roberval & Saguenay contribue avec la numéro 5935, une 2-10-4 ex-CPR, à créer une scène d'exposition extérieure temporaire. Stan J. Smaill

Exporail in November 1980. RS 20 is switching ex CPR G1 class 4-6-2 2231, masquerading as CPR G5 4-6-2 1201, for the Mickey Rooney film *Odyssey of the Pacific*. Stan J. Smaill



*Exporail, novembre 1980. La 20, une RS-2, déplace la 2231, une 4-6-2 ex-CPR de la classe G1v, déguisée en la 1201 de la classe G5a de la même compagnie pour les besoins du film *Odyssey of the Pacific* mettant en vedette Mickey Rooney. Stan J. Smaill*

CRHA Awards - 2016
Les prix 2016 de l'ACHF

Translation: Luc Hamilton

Version française : Luc Hamilton

**Lifetime Achievement Award -
 Ms. Marie-Claude Reid**

Ms Reid has been Executive Director of Exporail, CRHA, (Canadian Railroad Historical Association) for almost 25 years. During this period she has been instrumental in achieving the transition of the CRHA from a largely amateur enthusiast organization into a highly professional, world-class museum. She retired in the spring of 2017. During her directorship she has assembled, managed and motivated a highly functioning team of permanent and temporary staff as well as an army of devoted volunteers who represent CRHA and Exporail to the public.

Above and beyond the call of duty, she has committed time and effort to the success of the museum, which continues to witness steady increases in attendance and revenue. Her ability, dedication and enthusiasm have made Exporail the most important and largest railway museum in Canada.



**Prix de la réalisation à vie :
 Mde Marie-Claude Reid**

Madame Reid a été la directrice générale d'Exporail, de l'ACHF (Association canadienne d'histoire ferroviaire), pendant près de 25 ans. Au cours de cette période, elle a contribué au passage de l'ACHF d'un groupe largement constitué d'amateurs enthousiastes en une organisation hautement professionnelle dotée d'un musée de classe mondiale. Elle a pris sa retraite au printemps 2017. Au cours de son mandat, elle a rassemblé, géré et motivé un personnel permanent et temporaire hautement qualifiés, ainsi qu'une armée de bénévoles dévoués représentant l'ACHF

et Exporail auprès du public.

Au-delà de l'appel du devoir, elle a consacré le temps et les efforts qui ont contribué au succès du musée qui continue de bénéficier d'augmentations régulières de fréquentation et de revenus. Sa compétence, son dévouement et son enthousiasme ont fait d'Exporail le plus important et le plus grand musée ferroviaire du Canada.

**Article published in Canadian Rail -
 Douglas N. W. Smith**

Until now the Canadian Northern Railway has been poorly served in literature. Smith's three articles have put an end to that. We believe Smith's articles are the first to appear that tackle the subject in detail. As always they are deeply researched, richly illustrated and bring to life the fascinating history hidden in the construction of our railways.



**Prix pour un article dans Canadian Rail :
 Douglas N. W. Smith**

Jusqu'à présent, le « Canadian Northern Railway » (CNoR) était mal représenté dans la littérature ferroviaire. Les trois articles de Douglas N. W. Smith ont mis un terme à cette lacune. Nous croyons que les articles de M. Smith sont les premiers abordant ce sujet en détail. Comme toujours, ils sont très fouillés, richement illustrés et font revivre l'histoire fascinante et cachée de la construction de nos chemins de fer.

Book Award - David R. P. Guay

This is the untold story about the Canadian Railway Troops who built, maintained and operated the standard gauge and light railways, the supply routes to the front lines during The Great War – World War I.

David Guay discusses the evolution and management of this complex infrastructure in the context of German, French and British railway development and military strategy. The book is lavishly illustrated with hundreds of archival photographs throughout.



Prix pour un livre : David R. P. Guay

C'est l'histoire insoupçonnée des troupes ferroviaires canadiennes qui ont construit, maintenu et exploité les voies à écartement standard et les chemins de fer de campagne, ces voies d'approvisionnement vers les lignes de front, durant la Grande Guerre — la Première Guerre mondiale.

David Guay traite de l'évolution et de la gestion de cette infrastructure complexe dans le contexte du développement des chemins de fer allemand, français et britannique et de la stratégie militaire. Le livre est richement

illustré avec des centaines de photographies d'archives.

Preservation award - Brian Manning

Without financial support and often alone, Brian laboured over the last 10 years to resurrect one of the few remaining railway steam-powered wrecking cranes in Canada. Brian always felt that the restoration of this piece to full-operational capability was necessary and vitally important.

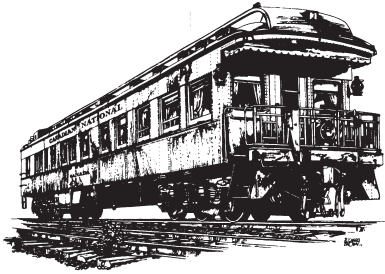
Through his dedication and efforts, CP #414328, an ex-CPR 100-ton wrecking crane, will see steam again this year. It has not been operated since donation to Heritage Park, Calgary, Alberta, and, as far as we know, will be the only certified and operable steam-powered wrecking crane in Canada. That, makes its restoration and operation a must see event as part of Canada's 150th anniversary celebrations, as well as a feature attraction at Heritage Park's Historical Village.



Prix pour un projet de préservation : Brian Manning

Sans soutien financier et souvent seul, Brian a travaillé au cours des 10 dernières années afin de faire revivre l'une des rares grues ferroviaires de secours fonctionnant à la vapeur encore existante au Canada. Brian a toujours estimé que la restauration de cette machine à sa pleine capacité opérationnelle était nécessaire et d'une importance vitale.

Grâce à son dévouement et ses efforts, la numéro 414328, une grue de secours d'une capacité de 100 tonnes, anciennement du CPR, sera de nouveau mise sous pression de vapeur cette année. Elle n'a pas fonctionné depuis son don au Heritage Park, à Calgary, Alberta, et, à notre connaissance, elle sera la seule grue de secours à vapeur certifiée et utilisable au Canada. Cela fait de sa restauration et de sa mise en service un événement incontournable dans le cadre des célébrations du 150e anniversaire du Canada, ainsi qu'une attraction vedette du village historique d'Heritage Park.



Heritage Business Car

July - August, 2017

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Donated by David Jenkins

Richard Inwood of Ottawa writes

Just a small thing and I'm not sure you need to print a correction. It's about the back page bottom photo of the inaugural trip of the Turbo train from Montreal to Toronto. Inside the back cover, you wrote that that train later slammed into a meat trailer at the Division Street level crossing in Kingston. As a member of the press, I was aboard that westbound train and we didn't hit anything. It was an eastbound inaugural Turbo train from Toronto to Montreal that hit the truck. It delayed us of course and the eastbound train never made it to Montreal. It meant that things were a bit cramped, but it's passengers returned to Toronto with us. (Richard Inwood)

Photo credit correction

The photo of the VIA RDC train in London, Ontario which appeared on page 170 of the Business Car in the May - June issue should have been credited to Ken Garber not Ted Hanifan.

Richard Yaremko of Cobble Hill BC writes:

My copy of Canadian Rail arrived recently with its Circus Train feature. Once I started reading it, I could not put it down. A very timely and interesting story by Co-Editor Douglas Smith.

This morning I pulled some slides from my files whose subject are the Royal American Shows trains that moved between Edmonton and Calgary, with Canadian Pacific and then Canadian National power. As I didn't know that this article was in the works, I am offering these images up to you now, for Doug's records as well as for possible inclusion in a short follow up article which I'd be glad to collaborate on.

Growing up in Edmonton during the 1950's and 1960's, meant that summer started with father taking his three sons to watch the Royal American Show's Circus Trains arrive in Edmonton, which was always on a Sunday after the Shows Calgary Stampede debut. Until 1970, both R.A.S. trains travelled from Calgary to Edmonton via the CPR, who would interchange them back to the CN at their 104 Avenue Yards. CN would then move R.A.S. a short distance to the Edmonton Exhibition grounds, which was served by the CN with their passenger train loop through the heart of the city, from East Edmonton to Calder.

That mid July Sunday was also known as 'set-up' day, with the public invited to freely roam the Exhibition Grounds, watching all the activity. In 1964, the Edmonton Exhibition was rebranded as 'Klondike Days', trying to cash in on the Calgary Stampede's world famous hoopla. Moving these R.A.S. trains, in those days, involved interchanging them from CN to CP in Calgary and then back to CN in Edmonton for final delivery, with Canadian Pacific receiving the bulk of that haul. The move from Edmonton to Saskatoon, R.A.S.'s next stop on their tour,

was solely made by CN. This all changed in 1971, with the move to Edmonton now made entirely over CN's line to Edmonton using their Three Hills and Camrose Subdivisions.

So on Sunday, July 19, 1970, I positioned myself on the northwest side of Edmonton's High Level Bridge to record this last Royal American Shows movement over the

CPR. Which got later, and later into the day from the normal early to mid-afternoon arrival time. Well after 5 PM now, it was getting rather 'iffy' that the trains would even show up in decent light. Finally, the first section of this Extra North with its trio of GP9's (8687-8813 & 8674) arrived. After another long frustrating wait for the 2nd section I gave up and went home, missing it by mere minutes!



By 1974 I was living in Calgary, with family still in Edmonton. On July 14th during one of those visits I caught CN Extra East 5008-9172 with the first section of Saskatoon bound Royal American Shows at Clover Bar.



En 1974, je demeurais à Calgary et ma famille était encore à Edmonton. Le 14 juillet, au cours d'une de ces visites, j'ai capté, à Clover Bar, l'extra 5008-9172 Est du CN, la première section du train des Royal American Shows à destination de Saskatoon.

1975 was the last year Royal American Shows would make its Western Canadian circuit, being replaced in my opinion, by an inferior Conklin Shows that moved by truck and highway for 1976 and thereafter. On a dismal July 13, the first section of our final R.A.S. train waits for departure at CN's 17th Avenue SW station. On the head end was SD40 5109-4318 & 4316. This small yard was located along the south side of the Calgary Stampede grounds.



L'année 1975 fut la dernière durant laquelle les Royal American Shows faisaient le circuit de l'ouest canadien, remplacés, en 1976, par les Conklin Shows qui leur étaient inférieurs, d'après moi, et qui se déplaçaient en camions par la route. Par un triste 13 juillet, la première section de notre dernier train des R.A.S. attend son départ à la gare du CN sur la 17th Avenue SW. Les 5109, 4318 et 4316, des SD40, étaient à la tête du convoi. Cette petite cour de triage était localisée le long du côté sud des terrains du Stampede de Calgary.

Colourful to say the least were the beautiful heavyweight Royal American Shows passenger cars, which were a class act.

Très hautes en couleur, c'est le moins que l'on puisse dire des voitures de passagers de type lourd des Royal American Shows, des spectacles de grande qualité.



Points of reference were required for our final sequence of action shots, made easy before the destruction of all of CN's depots still habiting the Three Hills subdivision. At Beiseker, SD40 5092-4233 & 4319 were in charge of Royal American Shows first section, which now carried a mix of flat and passenger cars. CN caboose 79582 brought up the rear.

Des points de référence sont requis pour notre dernière séquence de photos d'action prises avant la destruction de toutes les remises du CN encore en place sur la subdivision de Three Hills. À Beiseker, les SD40 5092, 4233 et 4319 sont en charge de la première section du train des Royal American Shows qui comprend maintenant un mélange de wagons plats et de voitures de passagers. La caboose 79582 du CN ferme l'arrière.



City of Montreal opens a 'Railfan Park'

The City of Montreal recently opened a railway observation outlook in Pointe-St-Charles. It's located at the west throat of what was the PSC shop complex. I'm not entirely sure what the city's motivation was in building the elevated 'park' with its single bench at the viewing area. But it does afford some interesting views of trains with the city skyline as a backdrop. Photography is made difficult by fences and poles. However, watching passenger trains coming and going from Central Station and freights coming to and from the Victoria Bridge is very interesting. (Ken Goslett)



VIA Rail passing by on July 26, 2017. Ken Goslett
Passage d'un train de VIA Rail, le 26 juillet 2017. Ken Goslett



Agence Métropolitaine de Transport (AMT) train on August 1, 2017. Ken Goslett

Un train de l'Agence métropolitaine de transport (AMT), le 1er août 2017. Ken Goslett

End of the Hull - Wakefield steam train



Jean Levac, Ottawa Citizen

The Hull QC -Wakefield steam train which last ran in 2011 will not run again; twenty kilometers of track that ran through Chelsea QC is being removed, the right-of-way converted to a walking/bike trail.

The train had carried thousands of passengers up the Gatineau River to Wakefield every year but when a landslide washed out track in June 2011, the owners could not find the required financing to rebuild the track, the costs being estimated as high as \$50 million. Financing was complicated by the question as to whether the ground under the right-of-way would be stable in the long run

There had been attempts to use the equipment for a train to run from Hull to Montebello, QC or to mount it as a static display at Wakefield, QC but nothing came of these efforts.

The right-of-way which was once part of CPR's Hull-Maniwaki subdivision is owned by the Compagnie de chemin de fer de l'Outaouais which is owned by the cities of Gatineau, Chelsea, and La Pêche. (Ottawa Citizen and CBC Ottawa)

INCO 'Hot Car' being restored

On July 26, the Northern Ontario Railroad Museum at Capreol ON unveiled its newest holding, a former INCO "molten copper torpedo car". The car and four others were once used to transfer molten blister copper from INCO's Copper Cliff smelter about two kilometers to the Copper Cliff copper refinery.

Three of the cars had a capacity of 30 to 40 tons each, while the two others, of which the Museum's is one, could hold 150 tons each with a total weight loaded of 345 tons. The small cars were first introduced in 1937 and were modelled on cars used in the steel industry but were the first cars used to move molten copper. The cars were built at Sorel, Quebec but the interior was finished at Copper Cliff by masons who lined the cars with refractory bricks, a



Cody Cacciotti

task that had to be repeated once a year. This made the cars like giant thermos bottles which could maintain the copper as liquid during the transit.

The Museum's acquisition of the cars was a combination of serendipity and the tenacity of Rob Fleming, a Vale employee (Vale having taken over INCO).

When the refinery was closed in 2005, the cars were no longer required and were in the process of being cut up when Fleming saw the one remaining car still untouched. Through his contacts at Vale, he was able to have the car held, but not to immediately arrange its movement to NORMHC. For several years, he was able to keep it at the smelter out of sight of the cutting torch. Finally in 2011, Vale donated the car to NORMHC and arranged its transportation to the Museum.

The museum reached out to Atlas Copco in 2014 and a multi-year donation was agreed upon for the refurbishment of the old car. The restoration began in August and is now almost complete. Pictured here is the car in mid September. Both ends have been painted in INCO's famous "safety yellow." (Cody Cacciotti - Northern Ontario Railroad Museum and Heritage Centre; INCO Triangle June 1976)

BACK COVER TOP: Resplendent! A stiff breeze from the east is blowing the faint exhaust from CPR G3d 4-6-2 2349 to the northwest as it leaves the shop track at Winnipeg to power an extra west. Ron spent time in Winnipeg during the fifties performing switching studies for Canadian Pacific and this image of an immaculate 2349 was likely taken at that time. Ronald S. Ritchie collection

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Resplendissante! Une forte brise de l'est pousse, en direction nord-ouest, la faible fumée émanant de la 2349, une 4-6-2 de la classe G3d du CPR, alors que celle-ci quitte la voie d'atelier, à Winnipeg, pour aller tracter un extra vers l'ouest. Ron Ritchie séjourna à Winnipeg au cours des années 1950 pour exécuter des études d'aiguillage pour le Canadien Pacifique et cette photo d'une 2349 immaculée a probablement été prise alors. Collection Ronald S. Ritchie

BACK COVER BOTTOM: GO commuter train service began 50 years ago. Here bi-level control cab 223 and train are rolling through Streetsville, Ontario northwest of Toronto on May 29, 1991. CRHA Archives, Fonds Wickson

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Le service de trains de banlieue du GO Transit débuta, il y a 50 ans. Le 29 mai 1991, la voiture à double niveau numéro 223 avec cabine de conduite et son train roulent à travers Streetsville, Ontario, au nord-ouest de Toronto. Archives ACHF, Fonds Wickson



<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**

