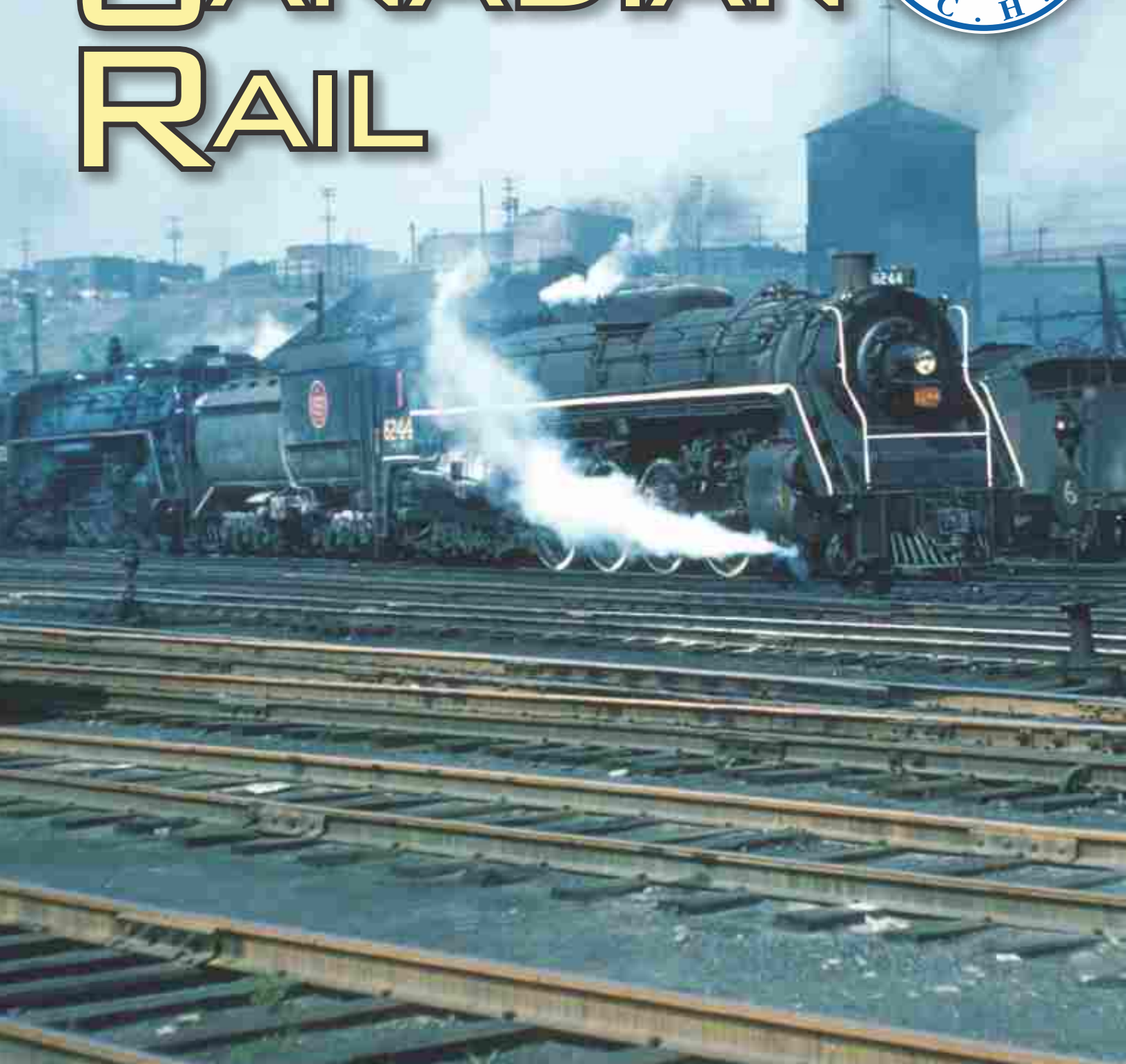


- Turcot Roundhouse
- Ken MacDonald - A Lifetime of Maritime Railway Photography
- Book Reviews
- Heritage Business Car
- CRHA Communications

- La rotonde de Turcot
- Ken MacDonald - Une vie entière consacrée à la photographie dans les Maritimes
- Critique de livres
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF

No. 584 • MAY/MAI - JUNE/JUIN • 2018

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

- 95** Turcot Roundhouse / *La rotonde de Turcot*, by / par Lorne C. Perry
- 124** Ken MacDonald - A Lifetime of Maritime Railway Photography /
Ken MacDonald - Une vie entière consacrée à la photographie dans les Maritimes / by / par Bill Linley
- 140** Book Reviews / *Critique de livres*
- 144** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 148** CRHA Communications / *Communications ACHF*

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 société 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 2018:

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, PH8, 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 Loiseau, 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: CNR 6244 (U-2-h) is leading the line-up on the ready track at the east side of Turcot roundhouse. This wide-angle view gives a good indication of the murky environment around the area, even on a cloudless day. Up the escarpment in the background is CPR's Glen Roundhouse and coachyard. The year is 1957. Robert Krone

PAGE COUVERTURE: La 6244 du CNR (une U-2-h) est en tête des convois sur la voie des prêts à partir du côté est de la rotonde de Turcot. Cette photo à grand-angle donne un bon aperçu de l'atmosphère sombre des lieux, même par une journée sans nuages. La rotonde Glen du CPR et ses voies de remisage de voitures pour voyageurs se trouvent au haut de l'escarpement à l'arrière-plan. Nous sommes en 1957. Robert Krone.

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

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

Turcot Roundhouse – Where the Steamers Lived

Part I

By Lorne Perry

French version: Bernard-André Genest

Ernie Modler started work in the Turcot roundhouse office before World War II, and took this eastward view of the roundhouse in 1933, perhaps on his way homeward up the hill. During the depression years traffic was at a low ebb and not very many stalls were smoking. Ernest Modler

Ernie Modler commença à travailler au bureau de la rotonde avant la Deuxième Guerre mondiale ; c'est en 1933 qu'il prit cette photo de la rotonde, vers l'est, peut-être en se rendant à la maison, en haut de la côte. Durant la Dépression, le trafic était à son plus bas et peu de stalles étaient occupées et dégageaient de la fumée.



The Turcot Roundhouse and its Turntable

From the air, a very large roundhouse (and Turcot was very large) looks something like a doughnut. The one under consideration was in Montreal, so perhaps a bagel would be a more appropriate analogy. The point is that the structure of most steam locomotive terminals was circular, with an open area in the middle to accommodate the turntable.

The typical roundhouse building was divided into 'stalls' to house the 'iron horses'. Locomotives always entered front first so that the smokestack could be positioned under a roof chimney to carry smoke and steam outdoors. Each stall was wider at the perimeter than at the entrance doors from the turntable area; logical because most of the heavy work, requiring lots of room to maneuver, surrounded the locomotive itself and less often involved the tender.

Turcot Yard Overview

Turcot yard and roundhouse were named for Philippe Turcot (1791-1861) of St. Henri Village, who owned the land they later occupied.

La rotonde de Turcot : l'écurie des locomotives à vapeur

Partie I

Par Lorne Perry

Version française : Bernard-André Genest

La rotonde de Turcot et sa table tournante

Vue des airs, une très grande rotonde (et celle de la cour Turcot était très grande) ressemble à un beigne ; à Montréal, la comparaison avec un bagel serait peut-être plus appropriée. En fait, la structure de la majorité des terminaux de locomotives à vapeur était circulaire et encerclait une aire découverte où était placée la table tournante.

Typiquement, l'édifice d'une rotonde est divisé en stalles, une pour chaque locomotive. Celles-ci y entraient en avançant, de façon à ce que leur cheminée soit positionnée sous une ouverture dans le toit, pour évacuer la fumée et la vapeur. Chaque stalle était plus large à la périphérie qu'à la porte d'entrée depuis la table tournante; c'était logique, puisque les gros travaux exigeant plus d'espace de manoeuvre se faisaient autour de la locomotive et non de son tender.

La cour de triage Turcot

La cour de triage Turcot et sa rotonde furent ainsi nommées en l'honneur de Philippe Turcot (1791-1861) du village de Saint-Henri, propriétaire du terrain qu'elles occupèrent.

The yard was in the shape of a long rectangle whose main axis was orientated in an East-West direction (according to Montreal's conventional points of the compass). This piece of land was lined by: to the north, by the St. James escarpment (on which runs Upper Lachine Road, now St. James St. West); to the East, by St. Remi St.; to the South, by Notre-Dame St.; to the West, by the Montreal to St. Anne Blvd. This yard, with a total area nearing 500 acres, was built by the end of the XIXth century by the Grand Trunk Railroad; it was taken over by CN in 1923.

The main line and Turcot Yard ran east to west and the roundhouse was to the north of that trackage, under the shadow of the tall escarpment, with the district of Notre Dame de Grace uptop.

The ready tracks were on the south side and to the east of the roundhouse. Departing locomotives were positioned in the order required for duty and facing in the right direction, according to whether the train was to head east or west. Incoming locomotives were left by their crews on trackage on the west side, ready for the 'hostler' (so-called because his job was to move the 'iron horses' in and out of their 'stalls') to take them from there through the various servicing steps. Locomotive photos taken in these areas were usually rather atmospheric, with lots of clutter, lots of steam, and little if any space between locomotives.

The Turcot Roundhouse Overview

The roundhouse was built near the Northeast corner of Turcot Yard, the main freight sorting facility for

La cour de triage Turcot était en forme d'un rectangle allongé dont l'axe principal était orienté est-ouest (selon les points cardinaux conventionnels de Montréal). Ce terrain était bordé : au nord, par la falaise Saint-Jacques (au bord de laquelle passe la rue Saint-Jacques Ouest, autrefois Upper Lachine Road) ; à l'est, par la rue Saint-Rémi ; au sud, par la rue Notre-Dame ; à l'ouest, par le boulevard Montréal-

Sainte-Anne(-de-Bellevue). Cette cour, d'une superficie totale d'environ 200 ha, avait été construite vers la fin du XIXe siècle par le Chemin de fer du Grand Tronc ; elle fut acquise par le CN en 1923.

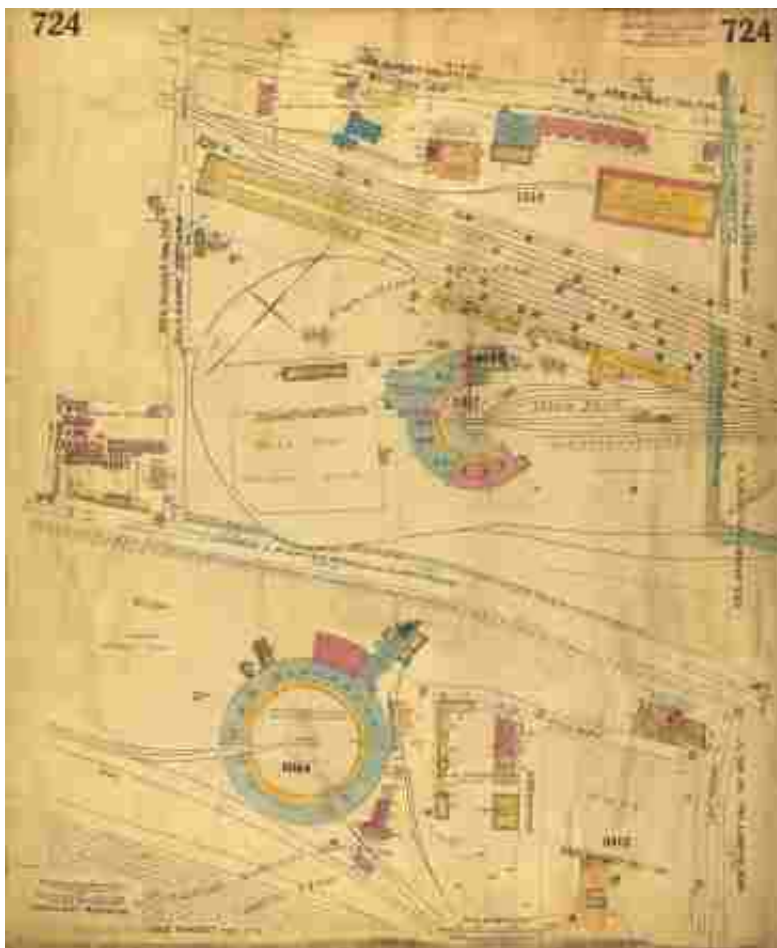
La voie principale et la cour de triage étaient alignées d'est en ouest et la rotonde était au nord de ces voies, à l'ombre de l'escarpement sur lequel est construit le quartier Notre-Dame-de-Grâce.

Les voies d'attente de départ étaient au sud et à l'est de la rotonde. Les locomotives qui devaient partir étaient positionnées dans leur ordre de départ, face à la bonne direction selon que le train partait vers l'est ou vers l'ouest. Les locomotives qui arrivaient étaient laissées du côté ouest par leur équipage, prêtes à être prises en charge par le mécanicien de manœuvre, qui les conduirait aux endroits appropriés selon les

opérations de maintenance prévues. Les photos de locomotive prises dans ces secteurs révèlent habituellement plutôt une atmosphère particulière : on y voit un grand fouillis, des nuages de vapeur et bien peu d'espace entre les locomotives.

La rotonde de la cour Turcot

La rotonde Turcot fut construite dans le coin nord-est de la cour Turcot, alors la plus grande cour de triage à



This fire insurance map dated October 1935 situates the Turcot roundhouse 'down the hill' from Canadian Pacific's Glen Yard and roundhouse. The two facilities are separated by Upper Lachine Road which is built on a substantial grade between St. Remi Street and Decarie Boulevard.

Ce plan, fait en 1935 pour une compagnie d'assurances place la rotonde Turcot « en bas de la côte » par rapport à celle de la cour Glen du Canadien Pacifique. Ces deux rotondes sont séparées par le Chemin Upper Lachine, qui est construit en pente assez raide entre la rue Saint-Rémi et le boulevard Décarie.

Montreal at the time. The modern co-ordinates for the roundhouse are south and west of the corner of St. Jacques Ouest and St. Remi streets. As CN's only nearby roundhouse, it supplied locomotives for all its passenger and freight trains requiring steam power.

The building endured from 1906 until 1960, beginning under the Grand Trunk at 40 stalls and undergoing a number of expansions to serve more locomotives, as well as longer ones. It was only in existence for three years when the first expansion took place – increasing it to 56 stalls with an 85-foot turntable. It

Montréal. Ses coordonnées, en termes du réseau de rues actuel, seraient : au sud-ouest de l'intersection des rues Saint-Jacques Ouest et Saint-Rémi, au bas de la falaise Saint-Jacques. Étant la seule rotonde du CN dans le secteur, la rotonde Turcot servait à la maintenance des locomotives pour tous les trains de voyageurs et de marchandises du CN tractés à la vapeur.

L'édifice fut construit en 1906 et démolit en 1960. Construit par le Grand Tronc, il comptait à l'origine 40 stalles et il fut agrandi quelques fois, pour desservir plus de locomotives, et de plus longues. La première expansion



Looking north across the turntable pit, it is obvious that only the 40-stall portion of Turcot Roundhouse had been built, which dates the photo between 1906 and 1909, at which time it was enlarged to 56 stalls. It looks like construction of the new addition might be started in the foreground. Another clue to the date is the loco numbers that can be discerned on the backs of tenders. Number 47 stands out clearly. This was a Grand Trunk Railway 2-6-0 Mogul freight engine, built in 1881 and re-numbered in 1923. Locomotive 982, right of center, was a 4-6-0 Ten-wheeler built in 1908 for passenger service and must have been brand new when the photo was taken. The hill in the background is the escarpment to the north, still farm country at the time. Note three of the smoke stacks from the CPR's Glen roundhouse 'up the hill' in the distance, also note the old farmhouse behind the Turcot smoke stack and the two oil headlights used to illuminate the turntable at night. Ralph Friske collection

Si on regarde vers le nord au-dessus de la fosse de la table tournante, il est évident que la portion de 40 stalles de la rotonde Turcot a été construite : cela place la photo entre 1906 et 1909, date à laquelle elle fut agrandie à 56 stalles. À l'avant-plan, on note que la construction de cet agrandissement est peut-être commencée. Les numéros qu'on peut discerner à l'arrière des tenders sont un autre indice de la date ; on voit bien le numéro 47. C'était celui d'une locomotive marchandises du Grand Tronc, une 2-6-0 Mogul, construite en 1881 et renumérotée en 1923. La locomotive 982, à droite du centre, était une 4-6-0 Dix-roues construite en 1908 pour le service voyageurs ; elle devait être toute neuve quand cette photo fut prise. La côte en arrière-plan est l'escarpement au nord, toujours une zone maraîchère à l'époque. On peut noter, plus loin, trois des cheminées de la rotonde de la cour Glen, en haut de la côte ; aussi, la vieille maison de ferme derrière la cheminée de Turcot et les deux lampes à l'huile servant à éclairer la table tournante de nuit. Collection Ralph Friske

thus became the largest roundhouse in Canada. All other CNR engine houses varied in size from 2 to 40 stalls according to the number of locos to be housed and serviced.

eut lieu trois ans après la construction : on porta la rotonde de 40 à 56 stalles et on la dota d'une table tournante de 26 m (85 pi). La rotonde Turcot devint ainsi la plus grande au Canada : les autres ateliers de locomotives du CN comptaient de 2 à 40 stalles, en fonction du nombre de locomotives à y garer et maintenir.



By 1940 things were busier as wartime traffic was starting to build. Notice that many stalls have been enlarged to accommodate longer locomotives, allowing for larger windows; and some facilities have been added outdoors. Ernest Modler

Vers 1940, la cour était plus active car le trafic de guerre commençait à croître. On remarque que plusieurs stalles (et leurs fenêtres) ont été agrandies pour loger les locomotives plus longues. Diverses installations extérieures ont été ajoutées. Ernest Modler

Turcot roundhouse's 56 stalls made up almost a complete circle. The only break in the circle was to permit tracks to penetrate into the central open area: two for access and one for egress. The overall diameter of the circle was something in the order of 450 feet where the longer stalls were.

In the open area between turntable and stalls there was room to park smaller locomotives when necessary. Although the space available on each outdoor radiating track measured more than the length of the turntable, occupancy was restricted by the fact that at the turntable, the tracks met edge to edge, leaving no clearance between them. Only a stretch closer to the stall doors was suitable for stationing locomotives in the open.

This capacity surplus was really tested during the Second World War (1939-1945) when there were just far more locomotives requiring housing than stalls permitted. Photos from that era show dozens of yard switchers and other small locos occupying tracks in front of the stalls. This practice certainly complicated life for the foreman and his staff since there were often extra movements involved in getting a locomotive out of its stall.

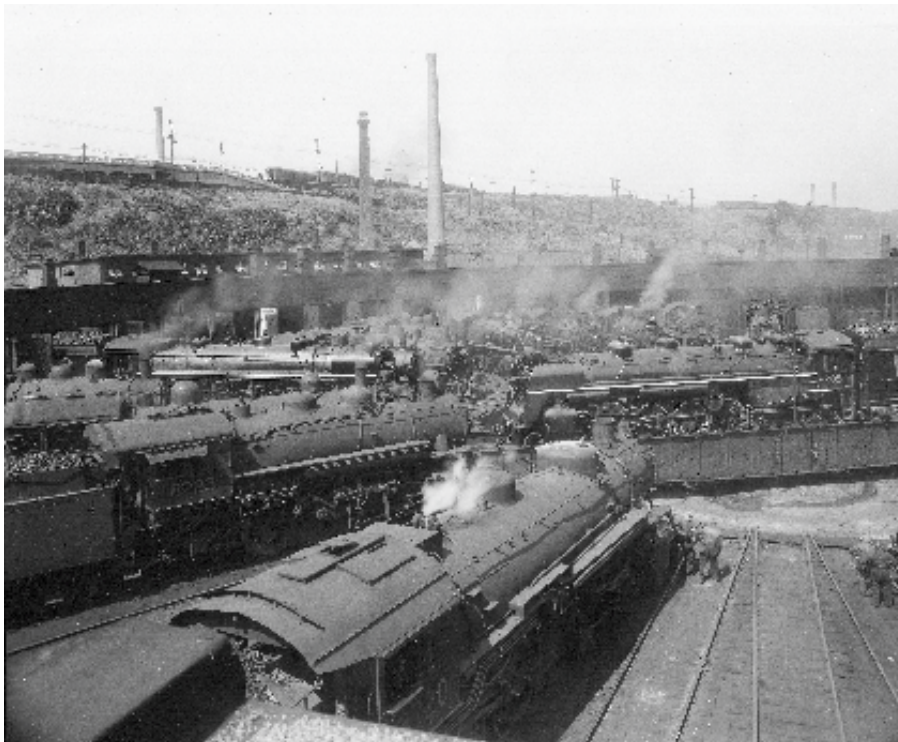
Les 56 stalles de la rotonde formaient un cercle presque complet. La seule coupure dans ce cercle servait à accéder à l'espace central découvert : cet espace logeait trois voies ferrées, deux pour l'entrée et une pour la sortie des locomotives. Dans la partie de la rotonde où se situaient les stalles les plus longues, le diamètre en était de 137 m (450 pi).

Chaque voie entre la table tournante et l'entrée d'une stalle permettait de garer au besoin des locomotives plus petites. Mais on ne pouvait pas garer des locomotives sur toute la longueur des voies entre les stalles et la table tournante. En effet, au fur et à mesure que ces voies se rapprochaient de la table tournante, elles se rapprochaient aussi les unes des autres, à un point tel qu'on ne pouvait plus garer deux locomotives sur deux voies adjacentes : elle se seraient touchées. En conséquence, seule la partie externe de ces voies (proche de la rotonde, loin de la table tournante) pouvait être utilisée pour garer des locomotives.

Ce surplus de capacité s'avéra fort utile durant la Deuxième Guerre mondiale (1939-1945) quand on dut desservir bien plus de locomotives que ne l'auraient

Mikado 3372 (class S-1-d) was in freight service on lines north and west of Montreal, mostly towards Ottawa and beyond. Here it sits on the apron in August 1947 between turntable and stalls until the hostler is ready to move it to the ready track. This series, built in 1918-19 for Canadian Government Railways, was equipped with all-weather cabs, much appreciated by crews in Northern Canadian winters. Ernest Modler

La locomotive 3372, une Mikado de la classe S-1-d, était en service marchandises sur les lignes au nord et à l'ouest de Montréal, surtout vers Ottawa et au-delà. Ici, elle attend, entre les stalles et la table tournante, qu'un mécanicien de manœuvre la déplace vers la voie de départ. Cette série fut construite pour les Chemins de fer du gouvernement du Canada en 1918-19 ; ces locomotives comportent une cabine tout-temps, bien appréciée des équipages dans les hivers du nord canadien. Ernest Modler



Turcot peak performance – This mid-1940s shot by a CNR photographer illustrates the congestion due to the pressure of World War II. Almost every apron in front of the stalls is occupied, and the men in the foreground are obviously performing some maintenance tasks outdoors. Number 6205, on the turntable, was part of the U-2-g class of 1943 needed to help cope with the surge in traffic. Lorne Perry collection.

Turcot au sommet de sa performance – Cette vue, prise au milieu des années 1940 par un photographe du CN, illustre la congestion due à la pression de la Deuxième Guerre mondiale. Presque toutes les aires de stationnement devant les stalles sont occupées. De toute évidence, les hommes qu'on voit à l'avant-plan exécutent des tâches de maintenance à l'extérieur. La locomotive 6205, sur la table tournante, faisait partie de la classe U-2-g de 1943, requise pour soutenir l'augmentation de trafic. Collection de Lorne Perry.

Roundhouse Add-Ons and Facilities

The building had a number of essential add-ons, such as the offices for the General Foreman and staff, powerhouse, air compressor room, machine shop, lunchroom, locker room, tool crib, storeroom (sometimes a separate building) and crew ready room.

permis les stalles disponibles : des photos prises à cette époque montrent ces espaces occupés par des douzaines de petites locomotives, dont des locos de manœuvre. Cette pratique n'était pas sans compliquer la vie du personnel, à cause des mouvements supplémentaires requis pour entrer une locomotive dans une stalle ou l'en sortir.

Beyond the roundhouse building itself were a number of indispensable facilities including the oil house (to store lubricants and supplies for outgoing locomotives), coaling dock, sand house, hostler's lunch and waiting room, an ash pit, and water tank with strategically placed water columns. On the inbound tracks were steam hoses for cleaning locomotive running gear, and at Turcot, in the thirties and early forties, a multi-nozzle spray stand, through which the loco to be cleaned was slowly driven. Somewhere, not far away, was a Railroad Y.M.C.A. or dormitory to house engine crews laying over, and there was usually a privately owned “beanery”, or greasy spoon, in the vicinity.



The Roundhouse Office Building stood just to the east of the roundhouse, which appears to the left in the photo. The General Foreman's office was on the ground floor to the right. Above him were the nurse, Master Mechanic, two assistants and three smoke inspectors. Also on the second floor were the mechanical and rule instructors and a fair-sized classroom. Below, at center and to the left, were the chief clerk and six clerks, including amateur photographer Ernest Modler, locomotive statistician at the time. The door at the left end was used by crews reporting for duty and booking off. Separated from that area by a glass wall was the crew calling office with two men on duty. The coach to the right of the building is likely the local area Rule Instruction Car, set up like a classroom and moved to various division points for refresher courses. Ernest Modler, March 1946

L'édifice du bureau de la rotonde était juste à l'est de celle-ci, qu'on voit à gauche de la photo. Le bureau du Contremaître général était au rez-de-chaussée à droite. Au-dessus, les bureaux de l'infirmière, du Chef mécanicien, de ses deux assistants et des trois inspecteurs de fumée. Au deuxième aussi, les instructeurs de Mécanique et de Règlements et une salle de classe de bonnes dimensions. Au-dessous, au centre et à gauche, le Chef commis et ses six commis, incluant le photographe amateur Ernest Modler, statisticien de locomotives à l'époque. La porte au bout à gauche servait aux équipages qui prenaient ou laissaient leur service. Séparé par un mur vitré, le bureau d'appel des équipages, avec deux hommes en devoir. La voiture à la droite de l'édifice est probablement la voiture d'inspection des Règlements du secteur, organisée en salle de cours et que l'on déplaçait entre les points de division pour des cours de remise à niveau. Ernest Modler, March 1946

CNR 4-8-4 6161, in the small U-2-d series dating from 1936, awaits its engine crew at the so-called “can room”. This was the employee designation for the building where cab supplies were loaded, including the ever-present water can, from whence came the name. At right is the administration office building. Bob Krone, circa 1958.

La locomotive 6161 du CN une 4-8-4, faisant partie de la courte série U-2-d de 1936, attend son équipage à la « Salle des bidons ». C'est ainsi que les employés nommaient l'édifice d'où ils prenaient les fournitures de cabine, dont l'omniprésent bidon d'eau de 10 litres, qui donnait son nom à la salle. À droite, l'édifice des bureaux administratifs. Bob Krone, vers 1958.



The Turcot Turntable

The turntable was a bridge (long enough to cope with the wheelbase of the largest locomotives using it) over a circular pit; supported on a massive pivot at the center, plus outrigger wheels near each end that ran on a circular rail. In the case of Turcot, these wheels were powered by an electric motor drive, with an older, air-powered, back-up. Other systems of propulsion at smaller roundhouses included an engine that drew its air from the locomotive itself, or manpower, using a long bar protruding from one or both ends. This was often called an “Armstrong Turntable”, because strength was required to make it spin, and to get it stopped at the right spot. When any turntable was lined up with the proper entrance or exit track, a steel plate was slid across the junction point, preventing any further movement.

From 1936 onward, Turcot had a turntable of the normal CNR maximum length, 100 feet, whereas Moncton's, for example, was 85 feet long. And there were shorter ones at smaller terminals, especially out at the end of branch lines. CNR's 4-8-4 Northerns had a wheelbase ranging from 94 feet one inch to 95 feet one inch, leaving a little more than two feet of leeway at either end of a 100-foot turntable. Usually, one stall lined up with the access track to the turntable, permitting one locomotive longer than the turntable to be housed.

Positioning the locomotive on the turntable required some skill on the part of the 'hostler'. The largest locos had to be positioned carefully to fit on. Some older and smaller turntables required that the locomotive be positioned to balance its weight over the center pivot. Too far one way or the other made the motor struggle too hard.

stratégiquement. Sur le bord des voies d'entrée étaient placés des boyaux à vapeur pour nettoyer les roues et la timonerie des locomotives à leur arrivée et, à Turcot, dans les années trente et quarante, un poste multi-jets de lavage de locomotives. Pas très loin, on trouvait aussi la succursale YMCA du chemin de fer ou un dortoir, pour les équipages qui devaient coucher à la rotonde, et, le plus souvent, aux environs, une *binerie* privée.

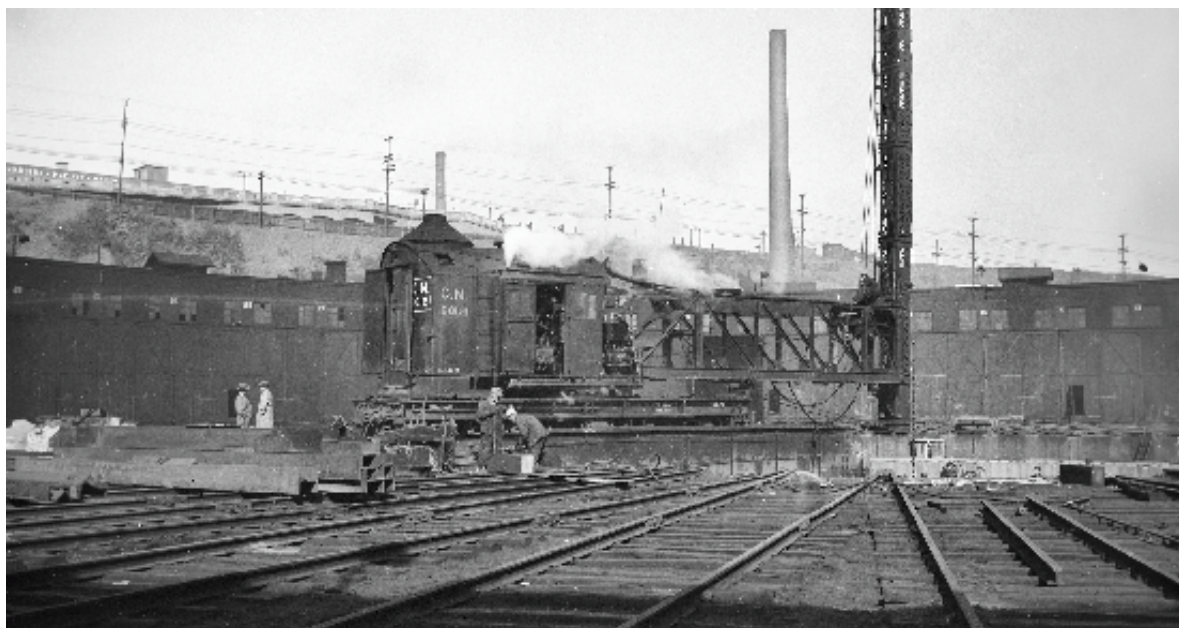
La table tournante de Turcot

La table tournante était en fait un pont construit au-dessus d'une fosse. Ce pont était assez long pour supporter toutes les roues des locomotives les plus longues desservies par la rotonde. En son centre, ce pont était supporté par un pivot massif ; à sa périphérie, il reposait sur de petites roues tangentielles qui roulaient sur un rail circulaire. Dans la table tournante Turcot, ces roues étaient entraînées par un moteur électrique complété par un système pneumatique de secours. Les rotondes plus petites utilisaient d'autres systèmes de propulsion, dont un moteur à air comprimé alimenté par la locomotive elle-même ou la force physique d'ouvriers munis de longues perches accrochées à chaque bout du pont : ce dernier système était connu comme une table tournante Armstrong (au sens strict de « bras fort ») à cause de la force requise pour lancer la rotation du pont et arrêter celui-ci à l'endroit voulu. Une fois le pont placé vis-à-vis la voie extérieure voulue, on insérait une plaque d'acier pour empêcher le mouvement relatif des rails ainsi alignés.

À compter de 1936, la rotonde Turcot fut dotée d'une table tournante de la longueur maximale pratiquée par le CN, 30,5 m (100 pi) alors que la table tournante de Moncton, par exemple, ne mesurait que 26 m (85 pi). Les locomotives Northern (4-8-4) du CN avaient un empattement de près de 29 m (variant entre 94 pi, 1 po et 95 pi, 1 po), ce qui ne laissait qu'environ 60 cm (2 pi) de jeu à chaque bout de la table tournante de 30,5 m (100 pi).

CNR Pile Driver 50121 is at work rebuilding the base for a new turntable. Part of the old one, at left, has been retained temporarily to support the pile driver. Ron Ritchie, October 1952

Le fonceur de pieux 50121 du CN au travail : il reconstruit la base d'une nouvelle table tournante. Une partie de la vieille, à gauche, a été gardée en place temporairement pour supporter le fonceur de pieux. Ron Ritchie, Octobre 1952



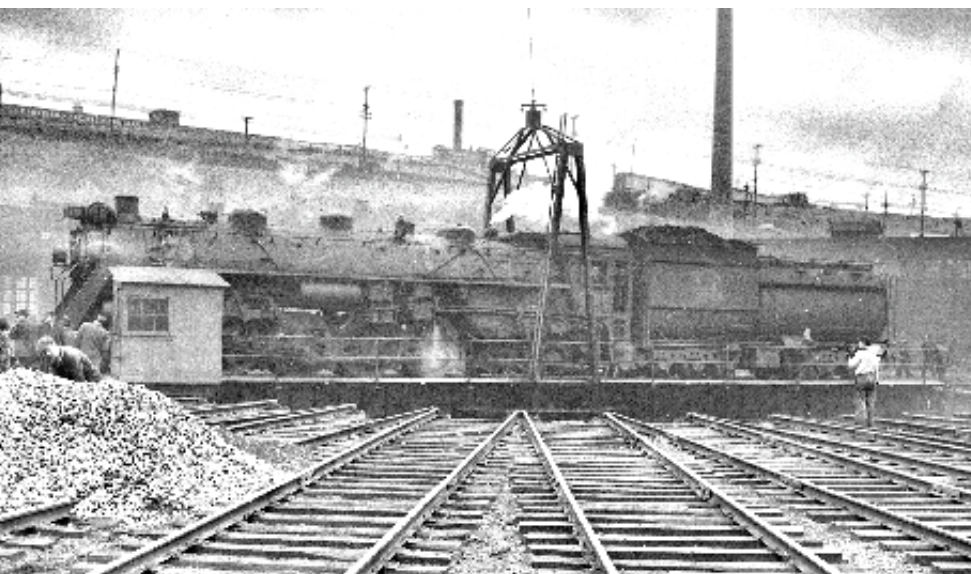


It took two cranes to swing half of the new turntable into position. One of them sits on the other half, already installed. Ron Ritchie, 1952

Il a fallu deux grues pour positionner la moitié de la nouvelle table tournante. L'une d'elles est posée sur l'autre moitié, déjà installée. Ron Ritchie, 1952

An unusual view of the interior taken in October 1952 while the turntable was being replaced with a longer one. All locomotive servicing had to be done outdoors for awhile. Two of the hand carts used to carry tools and locomotive parts are seen at right. Ron Ritchie

Une vue inhabituelle de l'intérieur, prise en octobre 1952 pendant le remplacement de la table tournante par une plus longue. Pendant un certain temps, tous les travaux de maintenance des locomotives durent être exécutés à l'extérieur. À droite, on voit deux des charrettes à bras servant à transporter outils et pièces de locomotives. Ron Ritchie



October 24, 1952, saw the turntable back in service. U-2-e class Northern 6173 takes a spin after its run from St. Albans, Vermont on *The Montrealer*, which had carried passengers from Washington, New York and Boston. At the top of the escarpment behind is CPR's Glen Yard and locomotive terminal. Ron Ritchie

*Le 24 octobre, 1952, la table tournante est remise en service. La locomotive 6173, une Northern de la classe U-2-e, y fait un tour après son trajet de St. Albans, au Vermont, sur le train *The Montrealer*, qui avait transporté des voyageurs en provenance de Washington, New York et Boston. En haut de l'escarpement, à l'arrière, on voit la cour Glen du CPR et son terminal de locomotives. Ron Ritchie*



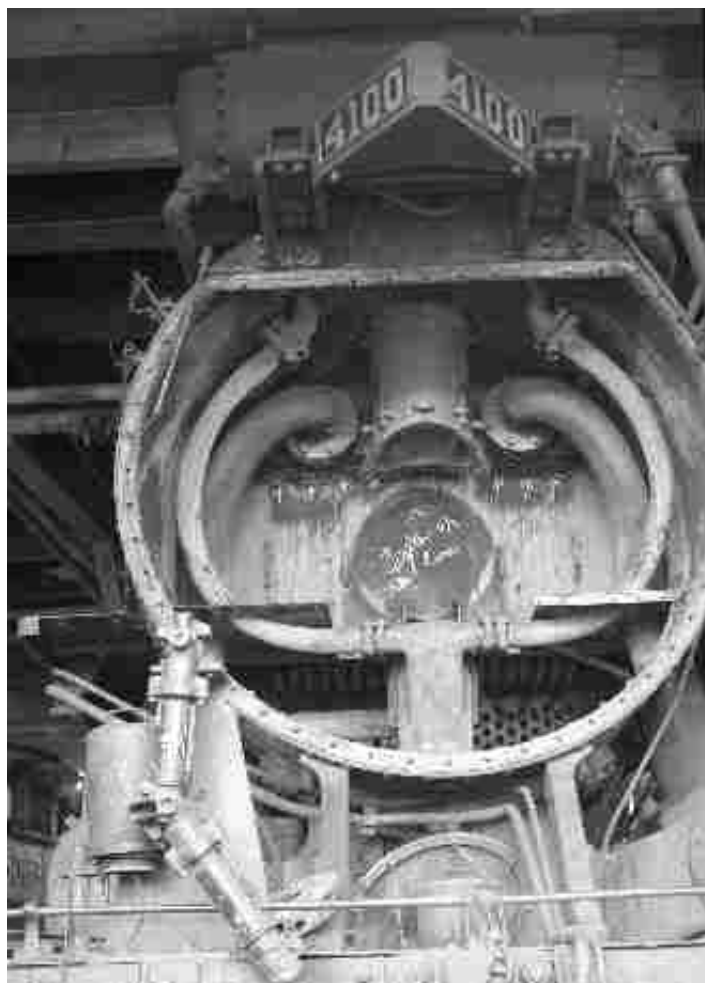
The turntable is swinging 6202 (U-2-g) around to its stall, after a Brockville-Montreal freight assignment. Others parked on the apron are; at right, 3243, Mikado in class S-1-a, awaiting its next freight appointment heading for Ottawa and beyond, and 1408 (H-6-g) ready for way-freight duty. Robert Krone

La table tournante oriente la locomotive 6202 (U-2-g) vers sa stalle, après une affectation de train de marchandises de Brockville à Montréal. D'autres locomotives sont parquées sur l'aire de stationnement; à droite, la 3243, une Mikado de la classe S-1-a, attend sa prochaine affectation marchandises vers Ottawa et au-delà et la 1408 (H-6-g) est prête pour une affectation de train marchandises omnibus. Robert Krone

Steam Locomotives and their Needs

This gives us a good view of the smokebox interior with the whole front removed. Chalk notations indicate that the plate above the arrows needs to be tightened. At top is the so-called petticoat pipe that funnels smoke and steam to the exhaust stack. The T-2-a class, of which 4100 was the first, was built in 1924 specifically for helper service in the Toronto area, but by 1955 this unit had been fitted with the necessary piping to provide steam to a snow-melter that was assigned to Montreal. Some of that flexible piping is visible at the left of the pilot beam. Ron Ritchie

Cette photo donne une bonne vue de l'intérieur de la boîte à fumée, dont on a enlevé tout l'avant. Les notes à la craie indiquent que la plaque au-dessus des flèches doit être resserrée. Tout en haut, on voit le tuyau dit de jupon qui canalise la fumée et la vapeur vers la cheminée d'échappement. La classe T-2-a, dont la 4100 était la première, fut construite en 1924 pour servir de pousseuse dans la région de Toronto, mais, vers 1955 cette locomotive avait été équipée de la tuyauterie nécessaire pour fournir de la vapeur à une fondreuse à neige et elle était affectée à Montréal. Certains de ces tuyaux flexibles sont visibles à gauche de la poutre du chasse-pierre. Ron Ritchie



Steam locomotives required an enormous amount of routine maintenance. They needed to be carefully gone over after every run looking for and correcting defects, many of them reported by the engine crews at the end of their time on the road. But even without obvious problems, they required TLC every day, or night. Before stabling them the hostler had a list of things to be done. Step one was to move the locomotive to the coal chute to refill the tender, and at the same time, top up the sand domes. Then the water supply in the tender was replenished. The locomotive was moved to the ash pit where the grates were shaken down and the ash pan emptied and steam cleaned. If the locomotive was due for boiler wash or other attention requiring a longer stay, the fire was dumped completely. Only after these steps was it ready for housing in the roundhouse. The ash pit was partially filled with water to extinguish any burning coals among the ashes. When this hot debris hit the water there was a great cloud of steam, and often the water boiled for a short while.

Habituellement, on alignait une stalle avec la voie d'accès à la table tournante, ce qui permettait de transférer une locomotive plus longue que la table tournante.

Positionner une locomotive sur la table tournante demandait beaucoup d'habileté de la part du mécanicien de manœuvre ; en anglais, on le nommait *hostler* pour « valet d'écurie », parce que son travail consistait à faire entrer et sortir les « chevaux de fer » de leurs « stalles ». Dans les rotondes plus petites ou plus vieilles, on devait, de plus, s'assurer d'équilibrer le poids de la locomotive de part et d'autre du pivot central de la table, pour éviter que le moteur de celle-ci ne doive trop forcer.

Les locomotives à vapeur et leurs besoins

Les locomotives à vapeur exigeaient d'importants travaux de maintenance régulière. On devait les réviser attentivement après chaque trajet, à la recherche de défaillances à corriger, plusieurs d'entre elles ayant fait l'objet d'un rapport de l'équipage à la fin de son quart. Indépendamment de ces problèmes évidents, les locomotives devaient faire l'objet de soins jaloux chaque jour, chaque nuit. Avant de remiser une locomotive, le mécanicien de manœuvre devait effectuer une longue liste de travaux. Il devait d'abord conduire la locomotive aux différents postes pour faire les pleins de charbon, de sable et d'eau. Il la conduisait ensuite à la fosse à cendres, secouait les grilles du foyer, vidait le bac à cendres et le nettoyait à la vapeur. Si une révision majeure était nécessaire (lavage de la bouilloire, par exemple), on vidait entièrement le foyer. Ce n'est qu'après tous ces travaux qu'on pouvait entrer la locomotive dans la rotonde. La fosse à cendres était partiellement remplie d'eau pour

éteindre les charbons encore incandescents. Quand ces débris brûlants touchaient l'eau, il se dégageait de la fosse un grand nuage de vapeur et l'eau y bouillait quelque temps.



Turcot coal chute was a massive structure located to the west of the roundhouse, with a long ramp to access the upper level where hopper cars of coal were unloaded into the bins below. Made almost entirely of wood, it's a wonder it never caught fire. Ernest Modler

La chute à charbon à Turcot était une structure massive située à l'ouest de la rotonde; on accédait au niveau supérieur au moyen d'une longue rampe d'où les wagons-trémies vidaient leur contenu dans les silos en-dessous. La chute était faite presque toute en bois : c'est un miracle qu'elle n'ait jamais pris feu. Ernest Modler

Locomotive Maintenance

A steam locomotive was basically a simple machine, but touchy. It was a very hot high-pressure vessel mounted on wheels and had the potential to explode violently if the water level in the boiler was allowed to drop below the crown sheet (the top of the firebox). A layer of water over it acted as an insulator, preventing the steel from becoming white hot and fracturing. One such failure occurred while CNR was leasing several Delaware & Hudson 2-8-0 heavy Consolidations in the later 1940s. On February 26, 1947, one of them was left unattended outside too long and the water disappeared unnoticed from the cab indicator. The resulting explosion separated the boiler from its frame and catapulted it onto the next track. The remains of the locomotive went back to New York State in several gondola cars, and likely some money followed later.

Large, heavy tools were the norm for repairs, and strong mechanics wielded them noisily. It has been said that the principal tool for steam locomotive repair was a five-pound hammer. Certainly the roundhouse often rang with the clang of metal striking metal as bolts were loosened, pipes removed and appliances dislodged. But that simple analogy underrated the skills implicit in locomotive maintenance. It does no good to wield a hammer when it can damage a part or when a wrench does

La configuration

Une locomotive à vapeur est une machine foncièrement simple, mais délicate : c'est un réservoir de vapeur sous haute pression monté sur roues. Ce réservoir peut exploser violemment si le niveau de l'eau y devient plus bas que la plaque de recouvrement du dessus du foyer. En effet, l'eau du réservoir agit comme isolant et empêche cette plaque d'être chauffée à blanc et de se fracturer. Un tel accident s'est produit vers la fin des années 40 sur une des locomotives Consolidation (2-8-0) louées par le CN du Delaware & Hudson. Le 26 février 1947, l'une d'elles fut laissée trop longtemps à l'extérieur, sans surveillance. Sans qu'on le constate à l'indicateur de niveau de la cabine de conduite, l'eau dans la bouilloire s'évapora. L'explosion qui s'ensuivit sépara la bouilloire de son châssis et la catapulta sur la voie ferrée voisine. Les restants de la locomotive furent renvoyés dans l'État de New York dans des wagons tombereaux. Vraisemblablement, il y eut aussi échange d'argent par la suite.

Pour les réparations, des outils solides et gros étaient la norme et les mécaniciens s'en servaient bruyamment. On a dit que le principal outil de réparation d'une locomotive à vapeur était un marteau de cinq livres ! Bien sûr, la rotonde résonnait souvent des chocs retentissants d'un métal sur un autre, requis pour desserrer des boulons, retirer des tuyaux ou déloger des



More than once CNR leased some Delaware & Hudson 2-8-0s to cover for loco shortages. They operated on CNR and Central Vermont trains that took them across the border daily so that no customs duty would have to be paid. One of them, D&H 1087, can be spotted in this February 1947 shot slowly approaching the roundhouse. Clouds of steam prove it was a cold day. Ernest Modler

Plus d'une fois, le CN a loué des locomotives de type 2-8-0 du Delaware & Hudson pour combler une carence. Elles tractaient des trains du CN et du Central Vermont qui se rendaient aux États-Unis chaque jour : de cette façon, on n'avait pas à payer de frais de douane. On remarque l'une d'elles, la D&H 1087, dans cette photo de février 1947 : elle s'approche lentement de la rotonde. Il faisait froid ce jour-là, comme le prouvent les nuages de vapeur. Ernest Modler



U-1-f 6073 rests in its stall, probably waiting for smokebox clean-out or boiler tube repair, with its distinctive nose cone removed in preparation for opening the smokebox door. The headlight housing was cast into the door and beside it are the light bulbs that illuminate the number glasses in the nose-cone. The white paint provides good reflected light to improve legibility. Further work is being done at cylinder level, perhaps changing piston rings. Bob Krone, circa 1958.

Dans sa stalle, la locomotive 6073, de classe U-1-f, attend probablement qu'on nettoie sa boîte à fumée ou qu'on répare un tube de bouilloire : son cône de nez distinctif a été enlevé avant d'ouvrir la boîte à fumée. Le logement du phare était moulé dans la porte et, à son côté, on voit les ampoules qui illuminent les témoins lumineux de numéro dans le cône de nez. D'autres travaux sont faits au niveau du cylindre, peut-être un changement de segments de piston. Bob Krone, vers 1958.

a better job. An important concern was the necessity of ensuring that all parts repaired or replaced were attached firmly. No one wanted to be responsible for something falling off on the road.

Locomotive Appliances

Steam locos were equipped with many complex appliances, such as automatic stoker, mechanical reversing gear, water pump, injector, feed-water heater, air pump, electrical generator, bell-ringer, booster engine and several lights. All were potential trouble spots needing

appareils. Mais cette analogie simpliste sous-estime le niveau d'expertise requis pour la maintenance adéquate d'une locomotive : rien ne sert de frapper à multiples coups de marteau quand cela peut endommager une pièce ou quand une clé anglaise ferait un meilleur travail. Une préoccupation importante : s'assurer que toutes les pièces réparées ou remplacées étaient fixées fermement. Personne ne voulait être responsable de la chute d'une pièce sur la voie.

Les appareils

Les locomotives à vapeur étaient munies de plusieurs appareils complexes : chargeur de charbon mécanique, inverseur de sens de marche, pompe à eau, injecteur, réchauffeur d'eau d'alimentation, pompe à air, génératrice d'électricité, cloche et son mécanisme, moteur de renfort, plusieurs lampes. Tous ces appareils étaient sources potentielles de problèmes et devaient faire l'objet de révisions régulières et, occasionnellement, d'une révision majeure ou d'un remplacement. Chaque type d'appareil comptait de nombreux manufacturiers et modèles, chacun avec ses propres pièces de rechange. L'embellage et les excentriques qui faisaient tourner les roues et contrôlaient l'admission et l'expulsion de la vapeur dans les cylindres étaient apparents et, pour la plupart, facilement accessibles. Mais plusieurs appareils importants n'étaient pas bien visibles : les monteurs et mécaniciens devaient descendre dans la fosse d'inspection. Parmi ces appareils, on comptait la timonerie de freinage, le système de suspension, certains réservoirs d'air et leur tuyauterie, ainsi que les paliers et, sur certaines locomotives plus vieilles, les composantes du mécanisme des soupapes.

Les locomotives les plus récentes étaient dotées d'un système automatique de lubrification à intervalles réguliers. Sur les plus vieilles, le chauffeur suivait une procédure manuelle pour lubrifier cinq points précis : les deux soupapes de piston, les deux cylindres et la pompe à air. Dans la cabine de conduite, il y avait toujours une burette d'huile à soupape, au cas où. Plusieurs autres points devaient faire l'objet d'une vérification quotidienne. Les paliers importants étaient munis d'un graisseur auquel on pouvait connecter un fusil pneumatique nommé *Alemite* pour pomper une graisse

regular tinkering and occasional complete overhaul or replacement. Each type of appliance came in a variety of makes and models with its own set of spare parts. The rods and cranks that rotated the wheels and controlled steam in and out of the cylinders were on display, and easy to access, for the most part. But many important components were more or less out of sight, requiring fitters and mechanics to climb beneath into the inspection pit. Among them were the brake rigging, suspension system, some air tanks and piping, and bearings. And on some of the older locomotives, valve gear components.

A few points requiring regular lubrication were dealt with by an automated system on the newer locomotives. The older ones had a manual procedure operated by the fireman that pre-set the rate of oil flow to five specific points; the two piston valves, the two cylinders and one air pump. There was always a pot of spare valve oil handy in the cab just in case. Many other points needed daily manual attention. Important bearings had a nipple where an air-operated greasing device (called an Alemite Gun) could be attached.

Locomotives assigned to pull express passenger trains all the way between Montreal and Halifax, were given that treatment at several points along the way. Same thing between Toronto and Montreal where lubrication was performed on through passenger trains at Belleville and Brockville ON. But most locomotives were stabled each night and were thoroughly lubricated then. Also, it was not unusual to see an engineer walking round his locomotive during a station stop with long-spouted oil can in hand to reach in and around the rods and wheels to supplement the supply. This was especially true when he noticed a bearing running hot; good reason for a report back at the engine terminal.

dure sur la surface du palier.

Les locomotives affectées aux trains de voyageurs express entre Montréal et Halifax étaient graissées à quelques points en route. Entre Toronto et Montréal, la lubrification des express de voyageurs se faisait à Belleville et Brockville, Ontario. Mais la plupart des locomotives étaient remisées chaque soir et c'est alors qu'on les lubrifiait. De plus, il n'était pas rare de voir un mécanicien, à l'arrêt en gare de sa locomotive, d'en faire le tour avec une burette à long bec pour huiler les bielles et les roues qui nécessitaient un appoint d'huile, surtout s'il constatait qu'un palier chauffait : bonne raison d'en faire rapport à son arrivée au terminus de la locomotive.

Les opérations à Turcot

Une journée normale, à l'année longue, environ 80 personnes étaient en devoir de jour : des mécaniciens, des chaudronniers, des forgerons, des monteurs, des charpentiers, des soudeurs, des électriciens, des apprentis, des aides, des mécaniciens de manœuvre, des nettoyeurs, des commis, des répartiteurs, des manœuvres, pour ne nommer que quelques corps de métier. De nuit, quand c'était plus tranquille, le personnel était réduit mais, comme les chemins de fer circulent 24/7, la plupart des corps de métier devaient être représentés.

Durant la Deuxième Guerre mondiale, Doug Gonder, par la suite vice-président, région des Grands Lacs puis Opérations du réseau, était Contremaître général à Turcot : il se rappelle un effectif de 450 personnes, tous quarts confondus. Un jour, plusieurs ouvriers d'ascendance italienne disparaurent, internés par le gouvernement canadien, qui les considérait comme des risques à la sécurité. Plusieurs autres employés se joignirent aux Forces canadiennes, comme volontaires ou conscrits ; la direction fit de grands efforts pour les remplacer. On conclut que la meilleure solution était d'embaucher des femmes dans des rôles non traditionnels : ce fut un franc succès. Malheureusement, elles furent toutes congédiées ou transférées à des rôles traditionnels au retour des soldats ; les employés italiens reprirent leur ancien poste.



As part of the roundhouse complex, there was a well-equipped machine shop with lathes, drills, metal saws, wheel-turning machines, etc. Parts were stripped from the locomotives by mechanics as required and sent to the machinists for overhaul. At right is A. G. (Sonny) Wells, machinist, and his helper K. Jones, captured in 1947. Ernest Modler

Dans le complexe de la rotonde, il y avait un atelier d'usinage bien équipé de foreuses, tours à métal, scies à métal, machines à tourner les roues, etc. Les pièces étaient enlevées des locomotives par les mécaniciens, au besoin, et apportées aux opérateurs pour remise à neuf. À droite, A. G. (Sonny) Wells, opérateur et son assistant, K. Jones, photographiés en 1947. Ernest Modler

Operations at Turcot

On any given day, year round, Turcot roundhouse had a staff of some 80 people on duty on the day shift; machinists, boilermakers, copper-smiths, blacksmiths, fitters, carpenters, welders, electricians, apprentices, helpers, hostlers, cleaners, clerks, crew callers, labourers, to name a few of the trades. At night when things quieted down, there were fewer on duty, but railways run round the clock so most of the trades had to be represented.

During World War II Doug Gonder was general foreman at Turcot. Later he was vice-president of Great Lakes Region and, still later, Vice President of Operations at Headquarters. He recalls his total staff numbering 450, counting all shifts. There were a number of men of Italian heritage who disappeared one day, interned by the Canadian Government as security risks. Many other employees went into military service as volunteers or conscripts, and the management scrambled to find replacements. It turned out their best hope was to employ women in non-traditional roles. And they proved to be an outstanding success. Sadly they were all laid off or re-assigned to more customary tasks when the troops started to come home, and the Italian employees interned were given their old jobs back.

During WWII, people worked long hours at their roundhouse jobs. Mary Ward remembers her dad, Harold Hicks, who was general foreman during some of the war years, going off to work before she was awake in the morning and seldom returning until she was in bed again at night. He sometimes worked seven days a week and, on Sundays, Mary and her older sister had the job of taking his Sunday dinner to him at the office. She remembers the trip by city bus and tram from Westmount down the hill and into the smoky zone around Turcot.

Even before and after the war years Turcot managed to dispatch 128 locomotives daily, which meant that each stall was used, on average, by almost two locomotives every 24 hours.

When Turcot roundhouse was demolished in 1960 and consideration was being given to recycling the site for low cost housing or other development, there was considerable concern over the preceding 100 years of indiscriminate scattering of lubricating products around the property. Soil contamination was a term that only became popular after Turcot roundhouse vanished.

The Midnight Shift

I suppose the day started with the beginning of the midnight, or graveyard shift. However, Turcot was never truly a graveyard. Many locomotives slept until the dawn's call to service, but there was never more than an hour without some action. Freight trains plied the main lines all night long, delighting in the scarcity of passenger

Durant la Deuxième Guerre, on travaillait de longues heures à la rotonde. Mary Ward se rappelle que son père, Harold Hicks, qui fut Contremaître général durant certaines de ces années de guerre, partait au travail le matin avant qu'elle ne se lève et ne revenait que rarement avant qu'elle ne soit couchée. Parfois, il travaillait sept jours par semaine et, le dimanche, Mary et sa sœur aînée étaient chargées d'aller lui porter son dîner au bureau ; elle se rappelle le trajet descendant, par bus et tramway, de Westmount à la zone enfumée autour de Turcot.

Même avant la Guerre, et encore après, la rotonde Turcot traitait 128 locomotives par jour : chaque stalle était donc utilisée, en moyenne, par presque deux locomotives aux 24 heures.

Quand la rotonde Turcot fut démolie en 1960, on considéra la possibilité de recycler le site pour y construire des logements à coût modique ou d'autres types d'édifices. Le fait que, pendant 100 ans, on ait dispersé sans discernement des lubrifiants sur le site souleva des préoccupations intenses. L'expression de « sol contaminé » ne devint populaire que longtemps après la disparition de la rotonde Turcot.

Le quart de nuit

Je suppose que la journée de travail commençait par le quart de nuit qui, à Turcot, méritait bien son surnom anglais de *graveyard shift*; mais Turcot n'avait rien de la tranquillité d'un cimetière. Plusieurs locomotives étaient endormies jusqu'à ce qu'on les mette en action à l'aube, mais il ne se passait pas une heure sans une action quelconque. Les trains de marchandises passaient sur la voie principale à toute heure de la nuit, heureux de la rareté des trains de voyageurs qui avaient priorité sur eux. Les locomotives de types Mikado (2-8-2) et Northern (4-8-4) pouvaient arriver en tout temps et le personnel devait être disponible pour les positionner et faire les révisions de base.

De façon régulière, le chef du triage lançait le départ de trains de marchandises, ce qui lui permettait de vider des voies de triage durant une période creuse. Aussi tard qu'il soit, les impitoyables répartiteurs téléphonaient aux équipages à leur domicile. Les mécaniciens et chauffeurs disposaient alors d'une couple d'heures pour se lever, s'habiller en fonction de la météo, préparer leur boîte à lunch et se rendre à la rotonde. Par tradition et par commodité, plusieurs d'entre eux avaient choisi d'habiter, avec leur famille, à distance de marche de l'endroit où ils devaient pointer ou le long d'une ligne de tramway directe. Éventuellement, plusieurs migrèrent vers la banlieue et une auto leur devint essentielle.

De nuit, des trains de marchandises partaient vers Brockville (et de là vers Toronto et Chicago), vers le triage Joffre près de Québec (et de là vers le Nouveau-Brunswick

This night shot of number 49 getting ready for work illustrates the fact that a roundhouse is busy round the clock. Ron Ritchie, October 1952.

Cette photo du numéro 49 se préparant au travail illustre le fait que la rotonde était en activité 24 heures par jour. Ron Ritchie, Octobre 1952.



trains with their priority status. Mikados (2-8-2) and Northern's (4-8-4) could arrive at any time and staff needed to be available to move them around and provide basic services.

The Yardmaster regularly called freight trains for departure during the night hours; letting him clear some yard tracks while the rush was off. The crew callers mercilessly rang the home phones of engine crewmembers whatever the lateness of the hour. Engineers and firemen had a couple of hours to rouse themselves, get dressed for the weather, prepare a lunch box and get themselves over to the roundhouse. By historic tradition and family practice, many lived within walking distance or a short tram ride from the point where they signed in for work, but as time went on, the nearby suburbs beckoned and an auto became an essential.

Night-time freight departures headed for Brockville (and onward to Toronto and Chicago), Joffre (near Quebec City, and onward to New Brunswick and Nova Scotia), Joliette (and onward to Garneau and Lac St. Jean), and Ottawa (and onward towards Winnipeg and the West). Yard switchers pulled in from Turcot Yard and from the other ancillary yards for servicing and crew change, and others replaced them.

In the years before every home had a phone, the railway employed 'call boys' to head out and deliver the call in person. They rode bicycles in decent weather and took trams or walked in winter. It was no fun for the engine crew to be roused at 4 AM, but there was no point in 'shooting the messenger'. He was just doing his job, and night-time calls were accepted as normal operating railway experience. In fact most engine crewmembers had a pretty good idea of when they would next be called, especially if they enjoyed a regular daily run. Those on the "Spare Board" (required to be available for any call to fill in as needed) were less able to plan their lives. They usually stayed close to home most of the time, and if they did want

et la Nouvelle-Écosse), vers Joliette (et de là vers le triage Garneau et le Lac-Saint-Jean) et vers Ottawa (et de là vers Winnipeg et l'Ouest). Des locomotives de la cour de triage Turcot et des cours voisines les remplaçaient alors dans les stalles.

Avant que chaque maison ne dispose du téléphone, le chemin de fer employait des *call boys* qui livraient l'appel du répartiteur. Ces messagers circulaient à bicyclette par beau temps et par tramway ou marche l'hiver. Il n'y avait rien de plaisant pour l'équipage d'être réveillé à 4h00, mais il ne servait à rien de « tuer le messager » : celui-ci ne faisait que son travail. Et les appels de nuit étaient considérés comme faisant partie du métier de cheminot. En fait, surtout s'ils étaient en affectation régulière, les équipages se doutaient bien du moment où viendrait leur prochain appel. Ceux qui étaient encore sur le tableau de rappel (donc, requis d'être disponibles en tout temps pour appel) avaient plus de difficulté à planifier leur quotidien : ils restaient près de chez eux la plupart du temps et, s'ils devaient sortir, appelaient régulièrement pour vérifier leur position dans la liste pour une prochaine affectation.

Le contremaître et son personnel tenaient à jour un grand tableau du statut des locomotives ; celui-ci indiquait à la craie : le numéro de la locomotive, la stalle à laquelle elle était affectée, les révisions requises, le moment prévu de sa remise en service. Plusieurs trains disposaient de leur locomotive régulière (affectation sujette à changement selon les exigences de la maintenance) mais d'autres trains recevaient leur locomotive par rotation ; la classe de celle-ci était choisie en fonction de la destination, de la vitesse requise et de la masse du train : ainsi, par exemple, les trains du ICR (vers Joffre et au-delà) étaient tractés par les locomotives Northern de classe U-2 et les locos Mikado S-1 ou S-2 affectées au district de Québec. Les trains à destination de Toronto exigeaient des locos Northern U-2 et U-3, des



Round the clock – Hardly an hour ever went by with the turntable inactive. Loco 6237 is ready for a freight run to Brockville. This 1940s winter shot shows that hand lanterns still had not been replaced by more modern technology. CNR, Lorne Perry collection.

24 heures/jour – La table tournante était rarement inactive. La locomotive 6237 est prête pour un train de marchandises vers Brockville. Cette photo de l'hiver 1940 montre que les lanternes à main n'ont pas encore été remplacées par une technologie plus à jour. CN, Collection Lorne Perry.

to venture out, called in to inquire how many men were ahead of them in line for an assignment.

The Foreman and his staff maintained a large loco status board, with chalked notations of loco number, stall assigned, attention required, and prediction of readiness for duty. Quite a few assignments had a regular locomotive (subject to change according to maintenance requirements), but others were filled on a rotation basis with locomotives suited to the general destination, speed and tonnage demand. Thus, the ICR freights (heading for Joffre and beyond) were propelled by U-2 Northerns and S-1 or 2 Mikados assigned to the Quebec District. Trains bound towards Toronto rated U-2 and U-3 Northerns, S-1, 2 and 3 Mikados, and, to a lesser extent, U-1 Mountains.

By the time dawn was breaking, the first passenger assignments were being filled. Locomotives were readied for commuter trains heading out the Lakeshore to bring the daily crush into the city, locals for various branch lines, and the morning trains to Toronto, Ottawa, Sherbrooke, Quebec City, Portland ME and other US points. The demand for yard switcher servicing never ended, and switching assignments were also called to deliver and collect cars to various industrial sidings around the city. Switchers also arrived in from remote yards at Southwark on the south shore and Pointe St. Charles, to be coaled, watered, re-crewed and sent back, often in charge of a “transfer”; a string of freight cars being moved from one yard to another. There were also regular transfer assignments to and from the National Harbours Board

Mikados S-1, -2 et -3 et, à un degré moindre, des locos Mountain U-1.

À la levée du jour, on commençait à lancer les trains de voyageurs. On préparait des locomotives pour les trains qui allaient chercher les banlieusards du Lakeshore, pour les trains locaux des différentes lignes secondaires, les trains du matin vers Toronto, Ottawa, Sherbrooke, Québec, Portland (Maine) et d'autres points aux États-Unis. Les locomotives de manoeuvre arrivaient des cours de triage éloignées, de Southwark (sur la Rive-Sud) et de Pointe-Saint-Charles pour faire le plein d'eau et de charbon, changer d'équipage et étaient renvoyées, souvent avec un chapelet de wagons à transférer d'une cour à l'autre. Il y avait aussi des transferts de wagons avec le chemin de fer du Conseil des ports nationaux (qui desservait le port de Montréal) et des échanges avec le CP en divers points.

En hiver, il fallait prévoir des trains de plus pour le déneigement et raccourcir les trains de marchandises, ce qui augmentait la demande de locomotives. Par temps très froid, l'huile et la graisse figeaient dans les paliers et il fallait prévoir plus de puissance pour un tonnage donné. En plus, l'hiver, il était souvent difficile de maintenir une pression d'air suffisante d'un bout à l'autre d'un long train : les garnitures dans les accouplements de tuyaux entre les wagons se contractaient et fuyaient. Parfois, il fallait des heures pour faire monter la pression suffisamment pour relâcher les freins.

Les responsables du service Passagers étaient à

Railway that served the Port of Montreal, and to CPR interchange points.

Wintertime added snowplow extras on demand, and also dictated shorter freight trains, and therefore more locomotives. Very cold weather congealed the oil and grease in bearings and it took more power to get a given tonnage into motion. A further common winter problem was the difficulty in maintaining air pressure through the length of a long train. The gaskets in the hose couplings between cars shrunk in extreme cold and leaked to varying degrees. Sometimes it could take hours of serious pumping to get enough pressure to allow for brake release.

The Passenger Department never let up in its campaign to acquire special movements. Summer was the peak for this activity but any holiday weekend produced passenger specials and in wintertime there were ski and snowshoe specials as well as trains for convention-goers. The summer passenger schedule called for extra trains to holiday destinations such as Metis Beach in eastern Quebec and Old Orchard Beach, near Portland ME. There were also extra motive power demands for Circus Trains, Boy Scout Jamboree specials, as well as extra sections of regular trains on weekends, and more on holiday weekends. There were periodic boat specials to and from ocean liners at the Port of Halifax, troop trains, convention specials, package excursion specials, and extra locomotives for freight double-headers when tonnage exceeded the capacity of the main loco.

Summer weather brought out track maintenance forces in profusion, including extra gangs doing rail re-lay or signal installation. Their trains of living accommodation rail cars had to be moved between work sites and special trains brought ballast from various pit locations. All of this was a major juggling act for the roundhouse admin staff. Their skill at matching power to weight, and/or the speed requirement was legendary. And this was combined with their ability to always keep a little something in reserve for last minute emergencies.

One such set of emergencies (aside from failed

l'affût d'occasions de lancer des trains spéciaux. Cette activité culminait l'été, mais il fallait en tout temps prévoir des trains spéciaux pour certaines fêtes ou fins de semaine ; l'hiver, c'étaient des trains pour le ski et la raquette, ainsi que pour les congrès. Les horaires d'été pour voyageurs d'été prévoyaient des trains spéciaux pour certaines destinations de vacances comme Métis dans le bas Saint-Laurent, Old Orchard près de Portland (Maine). On recevait aussi des demandes spéciales de trains pour les cirques, les jamborees scouts, ainsi que des sections spéciales de trains réguliers pour les fins de semaine, et encore plus les fins de semaine de fêtes. Il y avait aussi, périodiquement, des trains spéciaux pour les paquebots au port d'Halifax ; des trains pour les forces armées, des congrès, des excursions et autres. Enfin, il fallait prévoir des locomotives pour la traction double quand le tonnage du train de marchandises dépassait la capacité de sa locomotive principale.

L'été, c'était aussi le déploiement à profusion des effectifs pour la maintenance de la voie, dont des équipes supplémentaires pour la réfection de la voie et l'installation de signaux. Les trains de logement de ces équipes devaient être transférés d'un site de travail à l'autre ; on devait prévoir des trains pour le transport du ballast entre les carrières et les voies à ballaster. L'équipe administrative de la rotonde devait jongler pour organiser les opérations requises par toutes ces demandes. Leur expertise à affecter correctement les locomotives de la bonne puissance en fonction des exigences de poids et de vitesse était légendaire ; ils réussissaient même à prévoir quelques réserves pour les urgences de dernière minute.

Outre les pannes de locomotives et leurs arrivées tardives à la cour, une de ces urgences était un appel du service de dépannage *Montreal Auxiliary*, pour intervenir rapidement sur une scène de déraillement. Un train était toujours gardé prêt à partir, afin de récupérer les locomotives et wagons, réparer la voie et héberger le personnel d'intervention ; les employés désignés pour faire partie de ces équipes quittaient pêle-mêle leur

On its way back to Turcot from duty down the line in March, 1950, the Montreal Auxillary's big crane, CN 50028, commands the scene. Whatever locomotive was readily available hauled the train when the call went out. Lorne Perry.

De retour à Turcot après une affectation en mars 1950, la grosse grue du groupe Auxiliaire de Montréal, la 50028 du CN, prend toute la place. La première locomotive disponible tractait ce train lorsqu'on en avait besoin. Lorne Perry.



locomotives, late arrivals, etc.) was the occasional whistle call for the Montreal Auxiliary to quickly head out to the scene of a derailment. The train of equipment needed to pick up cars or locomotives, repair track and house staff was always kept in readiness, the designated emergency employees running pell-mell from their regular jobs. The locomotive demand had to be filled from whatever was available with steam up, sometimes delaying its regular assignment. A duty yard switcher pitched in for terminal area mishaps, but road power was required for trips farther afield.

The Morning Shift

Things really began to heat up with the arrival of the morning staff. The demand for passenger locomotives grew, and when this surge started to die down, the freight side picked up. In later morning the way-freight assignments and switchers for remote locations were readied for dispatch. Locomotives arrived after duty pulling long overnight passenger trains from points such as Toronto, Vancouver, Halifax and New York, sharing the inbound trackage with large freight locos, having deposited their trains at Turcot and other area yards. Hostlers were on the run to keep up with the never-ending flow.

The daytime mechanical trades got busy on their scheduled and emergency tasks, often finishing up what the night people had begun. The objective was to liberate as many stalls as possible to make room for incoming power needing attention.

The General Foreman was never a man to hide himself away in an office and do his work entirely by phone and through minions. He needed to see and be seen all round the shop. He gave orders, advice, approvals, encouragement, corrections; and some of them liked to get their hands dirty by moving locomotives around.

Managing was part scheduling, part budgeting, part looking ahead to improved equipment and facilities, and a big part acting as hands-on mentor and director of his varied staff. In addition to all the people who staffed the roundhouse, he had responsibility for the engine crews operating out of Turcot Roundhouse. This involved matching people to assignments on the basis of skill level, operational approval, district by district, and according to seniority.

A word about seniority. The operating trades had rather strict guidelines, established through years of negotiation, concerning which jobs a man could bid on based on his date of entering service. It seemed to take 8-10 years to move from firing locomotives to driving them regularly, depending upon the level of business on the railway. Successful qualification for an assignment didn't ensure immediate work in that area. It depended on who was ahead of you in the seniority queue. The shift to locomotive engineer was based on when you had moved up the list sufficiently, combined with on-the-job training,

affectation régulière. On embrigadait pour le train d'intervention une locomotive toute prête, déjà sous pression, ce qui pouvait retarder le train auquel elle devait être affectée. Une locomotive de manœuvre pouvait intervenir si le déraillement avait eu lieu dans une cour de triage mais, si c'était plus loin, il fallait une locomotive de voie principale.

Le quart de jour

C'est à l'arrivée du quart du matin que les choses démarraient vraiment à la rotonde. La demande de locomotives pour trains de voyageurs augmentait et quand, plus tard elle diminuait, c'était le tour des trains de marchandises. Vers la fin de l'avant-midi, on se préparait à lancer les trains de marchandises omnibus (les *way-freights*) et les locomotives de manœuvre pour les cours de triage éloignées. Les locomotives arrivaient à la rotonde après avoir tracté les trains de nuit en provenance d'endroits comme Toronto, Vancouver, Halifax et New York, ces locomotives partageant les voies d'entrée vers la rotonde avec les grosses locomotives de marchandises qui venaient de laisser leurs wagons à la cour Turcot ou aux cours voisines. Les mécaniciens de manœuvre s'esquintaient pour ne pas être débordés par un flot incessant de locomotives.

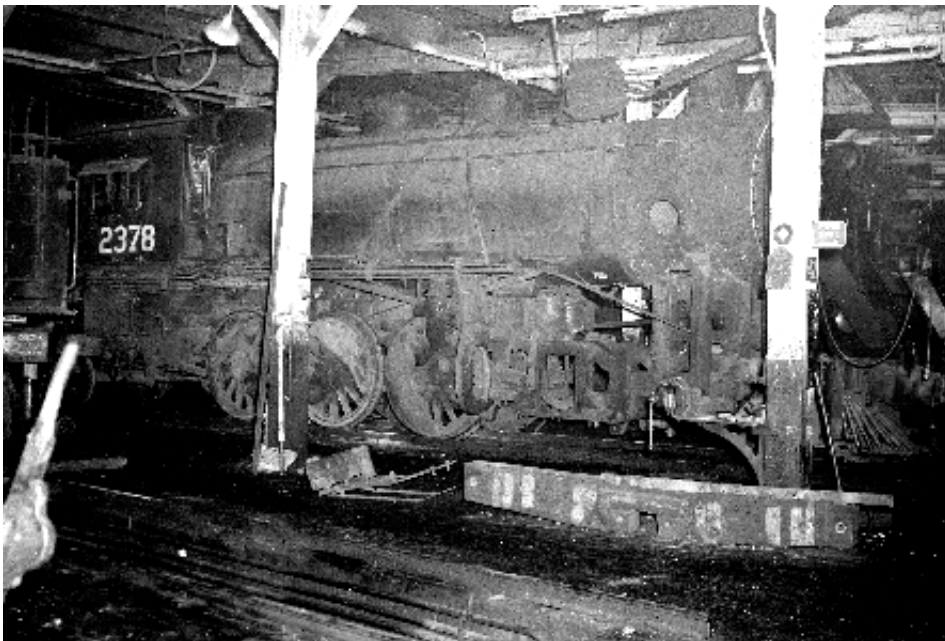
Les corps de métier de jour s'affairaient à leurs tâches prévues et urgentes, finissant d'abord les travaux commencés par l'équipe de nuit. L'objectif était de libérer autant de stalles que possible, en vue de faire de la place pour les locomotives arrivant pour être révisées.

Le Contremaître général n'était pas homme à se cacher dans son bureau, transigeant par téléphone ou par assistants interposés. Il devait voir et être vu partout dans l'atelier. Il donnait des ordres, des conseils, des approbations, des encouragements, des reproches ; certains contremaîtres aimaient même se salir les mains en transférant des locomotives.

Gérer la rotonde, cela voulait dire planifier, budgéter, prévoir des améliorations aux appareils et à l'équipement, et, surtout, agir comme mentor et patron des différentes équipes. En plus du personnel travaillant sur place, le Contremaître général était responsable des équipages de locomotive basés à la rotonde Turcot. Il lui fallait donc appareiller les personnes aux affectations en tenant compte de leur niveau de compétence, des autorisations d'opération qu'ils détenaient, district par district, en tenant compte aussi de leur séniorité.

Quelques mots sur la séniorité. Les corps de métier de l'exploitation devaient suivre des directives claires, établies après plusieurs années de négociation, concernant les affectations qu'une personne pouvait accepter, compte tenu de sa date d'entrée en service. Cela prenait de 8 à 10 ans pour passer de chauffeur à mécanicien de locomotive régulier, selon le niveau

familiarity with the road, and successfully completed classes in mechanics, operating rules and safety. But then, it was a matter of shuttling between fireman and engineer until you had built up enough seniority to command a steady job driving. The General Foreman had to sign off on each man's progress. Of course, his Master Mechanic, who rode the locomotives and checked out personal progress, assisted him.



Branch line and transfer engine 2378, class N-3-d, is in for some rather heavy repair work. The whole cylinder assembly is missing as well as the first pair of drivers and the leading truck. From the missing running board and bent piping it seems as if one of the rods might have broken loose and flailed around. Ron Ritchie, May 1955

La locomotive 2378, de classe N-3-d, affectée aux lignes secondaires et aux transferts, entre pour subir d'importantes réparations. Tout l'assemblage du cylindre est absent, comme la première paire de roues motrices et le bogie avant. La passerelle manquante et la tuyauterie crochie suggèrent que l'une des bielles ait pu se briser s'agiter en tous sens. Ron Ritchie, Mai 1955

Once in a while the big boss would come around from Regional Headquarters to deal with major problems, attend a retirement, inspect new equipment or generally sniff around to see whether the reports he'd been receiving rang true. There was usually enough warning to get the place up to scratch; always a good excuse for some extra cleaning and tidying.

One of the big daily decisions was when to declare a locomotive in sufficiently bad shape to require a trip to the back shop; Pointe St. Charles Shops in the case of Turcot. Locomotive boilers took themselves out of service after a specific number of years, regardless of the mileage accumulated in that time. This process was federally regulated and there were no exceptions. But there were other tasks beyond the scope of a roundhouse, not so much because the staff couldn't handle them, but because

d'activité du chemin de fer durant la période. Le fait de s'être qualifié avec succès pour un type d'affectation ne signifiait pas qu'on avait immédiatement du travail de ce type. Cela dépendait du nombre de personnes devant soi sur la liste de séniorité. Le passage au niveau de mécanicien de locomotive dépendait de la date à laquelle on avait atteint un niveau assez élevé dans la liste de séniorité, de la formation pratique dans l'entreprise, de la

connaissance du chemin de fer, ainsi que du succès obtenu dans les cours sur la mécanique, les règlements d'exploitation et la sécurité. Ensuite, on alternait entre les affectations de chauffeur et de mécanicien jusqu'à ce qu'on ait assez de séniorité pour agir comme mécanicien de façon régulière. Le Contremaître général devait attester de la progression de chaque personne; il était bien sûr assisté par le Maître-mécanicien, qui montait à bord des locomotives pour vérifier la progression du niveau de compétence des chauffeurs et mécaniciens.

De temps en temps, un grand patron venait du Quartier général de la Région pour résoudre un problème majeur, assister à une cérémonie de prise de retraite, inspecter un nouvel appareil ou mettre son nez un peu partout pour se faire une idée sur la véracité des rapports reçus. En général, on le savait assez d'avance pour s'assurer que tout serait impeccable, toujours une bonne excuse pour un supplément de nettoyage et de rangement.

Une décision importante, à prendre à chaque jour, était de déclarer qu'une locomotive était en si mauvais état qu'on devait la renvoyer à l'atelier principal pour travaux majeurs, à Pointe-Saint-Charles dans le cas de la cour Turcot. Ainsi, les bouilloires

de locomotive devaient être remises à neuf après un nombre donné d'années d'exploitation, quelque soit le kilométrage accumulé durant cette période : il s'agissait là d'un processus soumis à la réglementation fédérale et qui n'admettait aucune exception. Certaines autres tâches étaient aussi hors du ressort de la rotonde, pas parce que son personnel ne pouvait les exécuter, mais parce qu'elles exigeaient de l'équipement spécialisé, auraient pris trop de temps ou auraient trop interféré avec les opérations régulières de maintenance, occupant trop d'espace de stalle ou trop de temps du personnel spécialisé.

Un important flux de documentation supportait ces activités : des bulletins sur des types particuliers de locomotives, ou d'autres, à l'intention des équipages, de nouvelles normes ou procédures de maintenance, des

they required specialized equipment, or took too long and interfered with the flow of regular daily maintenance, tying up skilled people and scarce stall space.

Then there was the daily flow of paperwork to be seen to. Bulletins concerning specific locomotive classes or others directed to engine crew, new standards for maintenance procedures, memos about back-ordered parts, requests for vacation schedules, regular reports to be filed, staff medical reports, and so on and so on. This was all filtered by the clerical staff, dealt with at the appropriate level, and shoved up higher when necessary.

The day shift was certainly the most hectic, with the largest concentration of staff, and the highest locomotive throughput. Daytimes the circumferential walkway was often congested with tools and equipment being moved to and from work-sites. It was usually better for a railway enthusiast to leave his exploration until late afternoon, so as to keep out of the way.

The Afternoon Shift

Four to mid-night sounds like an unpopular time to work, but many people took it by choice because it was quieter, fewer interruptions, less stringent supervision, and more opportunity for casual contact with buddies. However, the basic tasks continued. Locomotives moved in and out on a carefully orchestrated schedule and repairs were carried out as needed. There was time to clean out the pits where ashes had been dumped, switch cinder-filled cars over to the yard and replenish the coal chutes (assignments for yard crews). It also provided the opportunity to repair high demand items like trackage leading in and out, the turntable, water columns, etc.

notes sur des pièces en rupture de stock, des formulaires d'horaires de vacances, des rapports médicaux et divers rapports réguliers. Toute cette paperasse était filtrée par les commis, traitée par du personnel du niveau approprié et escaladée vers les niveaux supérieurs lorsque nécessaire.

Le quart de jour était certes le plus trépidant, déployant l'effectif le plus important et « sortant » le plus de locomotives. De jour, la passerelle entourant la rotonde était souvent encombrée d'outils et d'appareils que l'on transférait d'un poste de travail à un autre. Pour éviter de déranger, le passionné des trains en visite faisait mieux de reporter son exploration en fin d'après-midi.

Le quart de soir

De seize heures à minuit, cela semble une période de travail très peu populaire. Pourtant, plusieurs personnes en faisaient le choix : c'était plus tranquille, les interruptions moins nombreuses, la supervision moins rigoureuse, et les occasions d'échanger avec les copains plus fréquentes. Mais les mêmes tâches devaient être exécutées. Les locomotives continuaient d'entrer et de sortir, suivant un horaire bien orchestré, et les révisions étaient faites selon les besoins. On avait le temps de nettoyer les fosses dans lesquelles on avait jeté les cendres, de transférer à la cour les wagons chargés de cendres et de remplir les chutes à charbon (toutes des responsabilités des équipes de la cour). On avait aussi le temps de réparer des articles fortement sollicités, comme les voies ferrées d'entrée et de sortie, la table tournante, les colonnes à eau et autres.

In June 1947, switcher 7458 (O-18-a) carefully positions coal hoppers at the top of the long ramp to the coaling plant. An idler car next to the locomotive permitted placement without the loco going under the roof. The push up the ramp had required full throttle. Photographer Ernest Modler recorded the engineer as M. Caldwell.



En juin 1947, la locomotive de manoeuvre 7458 (O-18-a) positionne soigneusement ses wagons-trémies sur le dessus de la longue rampe de la chute à charbon. Un wagon-tampon près de la locomotive évite que celle-ci n'ait à rouler sous le toit. Monter les wagons le long de la rampe a demandé une pleine puissance. Photographe Ernest Modler, mécanicien, M. Caldwell.



An excellent vantage point for wide-angle views was the Upper Lachine Road hill leading up the escarpment above Turcot. Here we are looking south-west to take in the ash-pit area to the left, where three 0-6-0 yard switchers are stationed awaiting attention, and the steam cleaning area towards the right where the tracks run between baffle fences. The ash-pits between each track need to be cleaned out regularly by means of the travelling crane installed in 1952, a vast improvement on a more primitive version. The ashes the crane picks up are dumped on the pile at lower left awaiting loading into gondola cars for transport to recycling as road or platform surfacing material, and sometimes as landfill. Bob Krone, circa 1958.

Le Chemin Upper Lachine Road, en direction de l'escarpement au-dessus de Turcot, offre un excellent endroit pour cette vue à grand angle. Vers le sud-ouest, on voit la fosse à cendre où trois locomotives de cour de triage, des 0-6-0, sont stationnées en attendant un appel, ainsi que, vers la droite, le secteur de nettoyage à la vapeur, là où les voies sont séparées par des clôtures. Les fosses à cendre entre les rails doivent être nettoyées régulièrement à l'aide du pont roulant installé en 1952, une amélioration majeure par rapport à une version plus primitive. Les cendres chargées par la grue sont déposées sur la pile en bas à gauche, en attendant d'être chargées sur des wagons tombereaux qui les transporteront au recyclage comme matériel de surface de plateforme ou de remplissage. Bob Krone, vers 1958.

Lighting in a roundhouse was never generous. The windows muted daylight because of accumulated grime. General illumination, day and night, was provided by occasional 60-watt bare bulbs. Workers conducting locomotive repairs brought work lights with them. In earlier days, open flame lamps were the standard, to be gradually replaced by electric extension lights.

A few stalls had drop pits to permit wheels and axles to be lowered out of the locomotive frame for bearing repair or replacement, and suspension adjustment or repair. All stalls had inspection pits underneath between the rails, necessary to get at many moving parts.

Safety was high on CNR's list, but it was a time of much lower standards than today. This was a workplace with unprotected motorized tools, high-pressure steam everywhere, brute force required for many tasks, and little

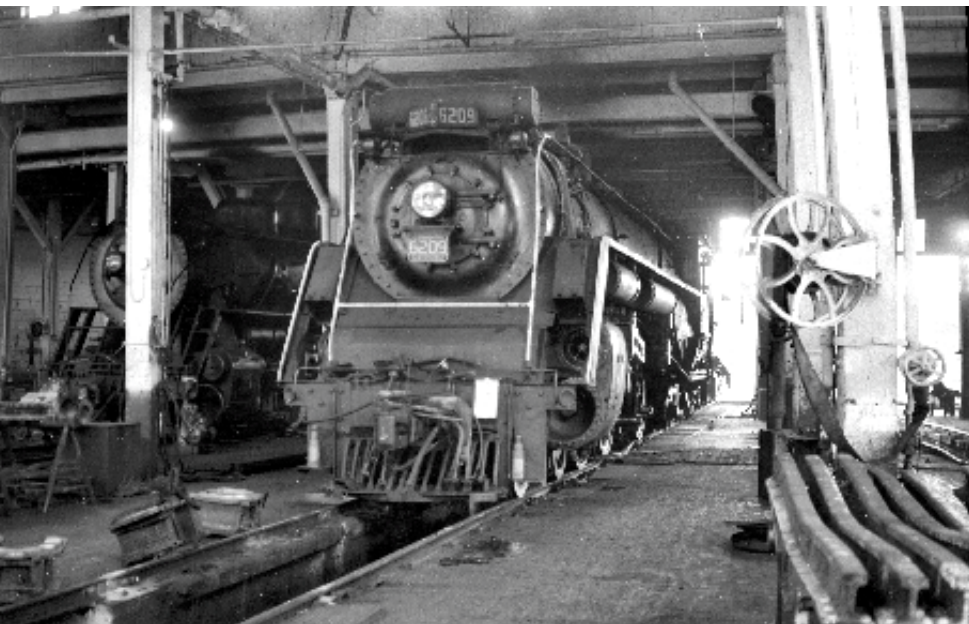
La rotonde n'était jamais vivement éclairée. À cause de crasse accumulée, les fenêtres tamisaient la lumière du jour. De jour et de nuit, quelques ampoules de 60 watts, non protégées, fournissaient un éclairage parcimonieux. Les ouvriers qui réparaient les locomotives fournissaient eux-mêmes un éclairage d'appoint : d'abord, avec des lanternes, ensuite avec des ampoules au bout de rallonges électriques.

Quelques stalles étaient munies de fosses pour déposer les roues et les essieux sous le châssis de la locomotive, ceci afin de réparer ou remplacer les paliers ou encore pour ajuster ou réparer la suspension ; d'autres stalles disposaient de fosses d'inspection sous les rails, nécessaires pour accéder à plusieurs pièces mobiles.

La sécurité était importante pour le CN, mais les normes d'alors étaient bien inférieures à celles

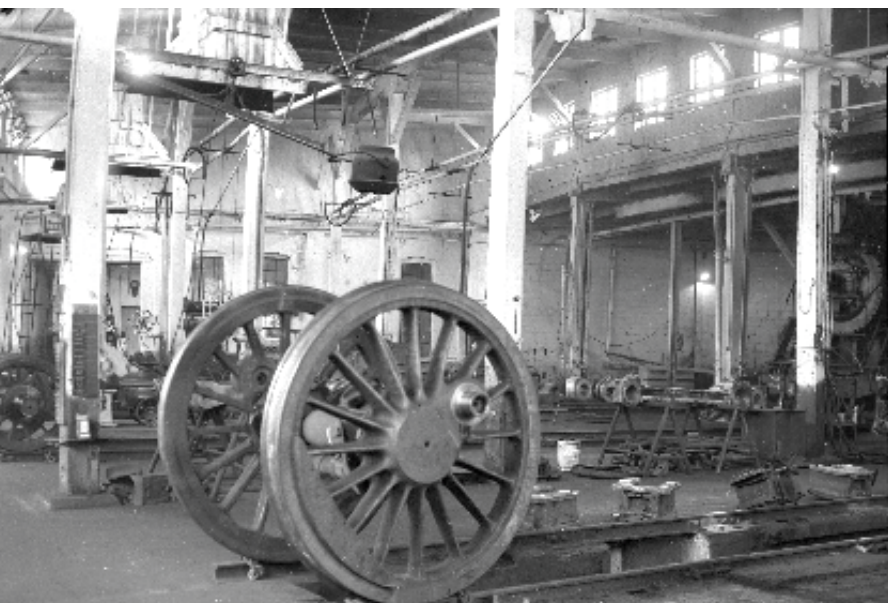
attention to providing guard rails, warning signs or protection for eyes and ears. As a result there were more than a few workplace injuries. Many railway venues boasted a big signboard at the gate showing the number of days worked since the last lost-time accident. Sometimes it would get up into the hundreds, but usually it hovered around 20 or 30. There was a first aid kit at every roundhouse and there was a nurse on duty daytime at Turcot. She quickly became an expert at extracting cinders and metal slivers from eyes. CNR maintained its own medical clinic and ambulance in Montreal. The clinic also served in the recruitment process for medical examinations by qualified doctors, and for the regular medicals required by locomotive and train crew.

d'aujourd'hui : les outils motorisés n'étaient pas protégés ; il y avait partout de la vapeur sous pression ; plusieurs tâches demandaient d'exercer une grande force musculaire ; on se préoccupait peu de rampes de protection, d'affiches d'avertissements de danger et de protection des yeux et des oreilles. Résultat : les accidents de travail étaient relativement nombreux. À l'entrée sur le terrain de nombreux chemins de fer, on voyait une immense affiche indiquant le nombre de jours de travail sans accident. Occasionnellement, ce nombre se situait dans les centaines, le plus souvent, entre 20 et 30. Chaque rotonde disposait de sa trousse de premiers soins et, à Turcot, de jour, une infirmière était en devoir. Elle devint rapidement experte à retirer des yeux des fragments de cendre et des éclats de métal. Le CN avait sa propre clinique médicale et son ambulance à Montréal. Les médecins de cette clinique procédaient notamment aux examens médicaux pré-embauche et aux examens périodiques requis pour les équipages de locomotives et de trains.



In this 1958 shot, U-2-g class Northern 6209 is in for repairs to the third driving wheel area. The castings in the left foreground are driver axle boxes. Notice that the rail in the drop pit area, where the third driver should be, is depressed. This is to take the weight off the springs allowing the axle box to be freed. Spare rail sections of this type are stored at right. Ron Ritchie, July 1955

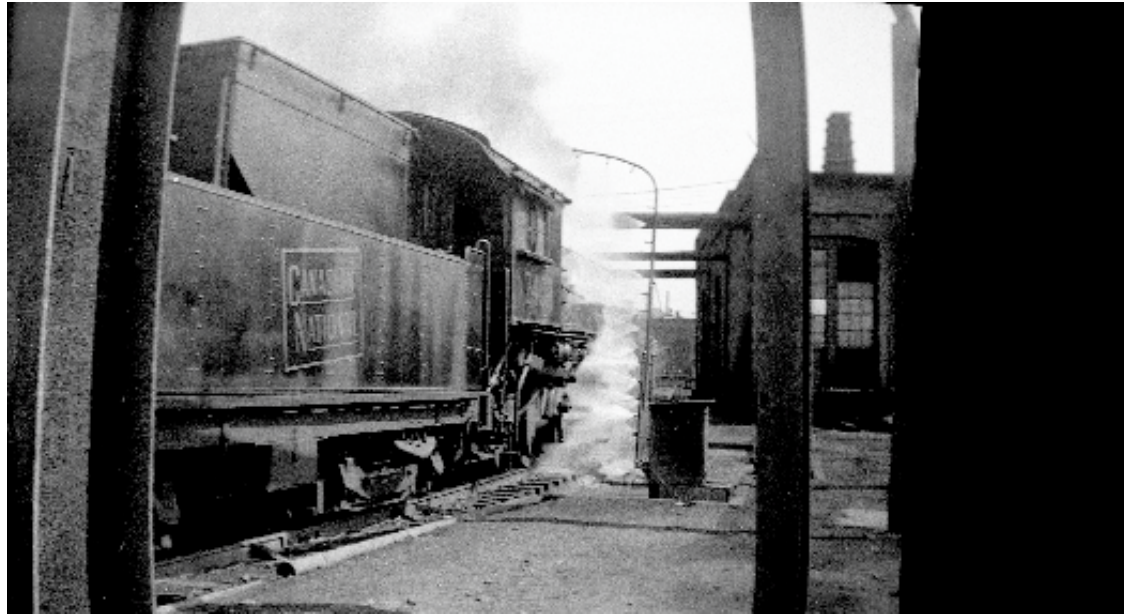
Dans cette photo de 1958, la locomotive 6209, une Northern de la classe U-2-g subit des réparations reliées à la troisième roue motrice. Les pièces moulées en avant-plan à gauche sont des coussinets d'essieu. On remarque, dans la fosse, vis-à-vis la troisième roue motrice, que le rail est surbaissé. Ceci sert à délester les ressorts et à libérer les coussinets. Des sections de rail de rechange de ce type sont rangées à droite. Ron Ritchie, juillet 1955



6209's missing driving wheels have been rolled into the machine shop area while repairs to the locomotive's suspension are underway. To the right are various side rods supported on A-frames. This long-exposure shot gives a better-than-reality impression of the general lighting level. Ron Ritchie

Les roues motrices qui manquent à la 6209 ont été roulées jusqu'à l'atelier d'usinage pendant qu'on répare la suspension de la locomotive. À droite, on voit diverses bielles de côté supportées sur des tréteaux. Le long temps d'exposition de cette photo donne l'impression que le niveau général d'éclairage est meilleur qu'il ne l'est en réalité. Ron Ritchie

This pressure washing technique was tried in the 1930s but didn't last past the beginning of World War II when such niceties had to be foregone. In July 1938 Ernie Modler caught 0-6-0 yard switcher 7452 (class O-18-a, built as Grand Trunk 1777 in 1920) moving slowly through the spray. Notice that the cab windows are closed. CNR never gave up on steam cleaning the locomotive running gear since that was an essential part of regular maintenance. Ernest Modler



Cette technique de lavage sous pression fut mise à l'essai dans les années 1930 mais elle fut abandonnée au début de la Deuxième Guerre mondiale car on devait alors se passer de telles subtilités. En juillet 1938, Ernie Modler photographia la 7452, une locomotive de cour 0-6-0 avançant lentement sous le jet; elle est de la classe O-18-a, construite par le Grand Tronc, numérotée 1777 en 1920. On note que les fenêtres de la cabine sont fermées. Le CN ne cessa jamais de laver sous pression les trains de roulement, ceci étant une partie essentielle de la maintenance régulière. Ernest Modler

Outdoors, the engine terminal area was filled with hazards. Part of safety dogma stated that a moving train should be expected on any track at any time. And they could creep up rather silently. No one was allowed to crawl under rail cars to get across a blocked track unless it was posted with a blue “Men Working” sign. Rails were meant to be stepped over, not on. They were often slippery and could easily lead to sprains or fractures. The bottoms of overall legs had to be tied around the boot top or fixed in place with an elastic band, so as to prevent them being caught in machinery or on protruding parts of equipment. Leather work gloves were standard wear for working around locomotives, either repairing or operating. There were so many hot or sharp surfaces waiting to cause injury.

But hard hats were unknown, resulting in many bumps and bruises. There were, however, minimum standards for work boots. They had to be all leather with steel toecap, and at least high enough to cover the ankle. Most new employees in the thirties and forties found them too expensive to buy outright, but entrepreneurs had worked out a deal with the railway to provide the essential boots right away, with a payroll deduction plan to pay them off over time. In fact, a truck came around regularly with a boot display aboard so that employees could shop for new boots while on the job.

Of course, darkness added to the risks taken everyday by employees moving around the terminal and adjacent yard. Overall illumination was limited. To avoid injury, hostlers, engineers and yardmen had to be on their toes, and thoroughly familiar with their surroundings. The

À l'extérieur, le site était truffé de risques menaçant la sécurité. Selon le dogme de sécurité, il fallait s'attendre à ce qu'un train surgisse sur n'importe quelle voie, à n'importe quel moment ; effectivement, une locomotive pouvait s'approcher sans être entendue. Si on voulait traverser une voie ferrée, il était interdit de ramper sous des wagons stationnés, à moins que cette situation ne soit signalée par une pancarte bleue « Hommes au travail ». On pouvait passer le pied par-dessus un rail, mais pas mettre le pied dessus : ceux-ci étaient glissants et pouvaient causer entorses et fractures. On devait attacher le bas de ses pantalons autour de ses bottes (ou le retenir avec une bande élastique) pour éviter qu'ils ne soient happés par une machine ou un appareil. Pour réparer des locomotives ou même pour les conduire, on devait porter des gants de cuir : trop de surfaces coupantes ou brûlantes pouvaient causer des blessures.

Cependant, les casques de sécurité étaient inconnus ; ils auraient prévenu bien des bosses et bien des bleus ; par contre, les bottes de travail étaient sujettes à des normes minimales. Elles devaient être tout en cuir, avec le bout en acier et devaient être assez hautes pour recouvrir la cheville. Dans les années trente et quarante, la plupart des nouveaux employés trouvaient que de telles bottes coûtaient trop cher à l'achat. Des fournisseurs s'étaient entendus avec le chemin de fer pour lui vendre les bottes, que les employés remboursaient ensuite au moyen de retenues sur leur salaire ; en fait, un camion-magasin venait régulièrement vendre des bottes sur le site même, évitant aux employés de se déplacer pour les acheter.

dangers only increased in rain, snow, freezing rain and cold, when walking and climbing surfaces became awkward or downright hazardous. Cold, blowing snow and fog dramatically reduced visibility, in which case employees added a layer of caution (in addition to clothes) and relied on their intimate knowledge of track plan, ladders, pit-falls (such as the ash pit, filled with boiling water) and customary train movements.

One thing you could always rely on, the roundhouse was warm, winter and summer. Employees with wintertime duties outside came in from time to time to thaw out, or take a break in a warm locomotive cab. This came easier on afternoon and night shifts.

Routine Interrupted

The daily routine at a major roundhouse seldom varied much, but occasionally there were emergencies, weather interruptions or other train delays, derailments down the line, last minute locomotive failures, and the following.

A colleague and contemporary of mine, Eldon Horsman, was strolling around the perimeter walkway inside Turcot roundhouse one day in the early 50's. His father was General Foreman of the roundhouse complex, the big boss. Eldon heard an enormous crash a little way behind him, and swung round to see that a locomotive making its entrance had failed to stop at the end of the track and went on through the wall, coming to rest with

The black patches on the roundhouse wall show where 2-8-0 number 2545 had failed to stop and demolished it. Later more thorough repairs in the form of bricks and windows would be completed. In front, the bike racks show that quite a number of employees travelled to and from work by bicycle in 1948 when this photo was taken. Ernest Modler

Évidemment, la noirceur augmentait les risques auxquels étaient exposés les employés dans leurs déplacements autour de la rotonde et dans la cour adjacente : l'éclairage général était limité. Pour éviter les blessures, les mécaniciens de manœuvre, les mécaniciens et les agents de triage devaient être constamment attentifs et bien familiers avec leur environnement. La pluie, la neige, le verglas et le froid accroissaient les risques : marcher sur ces surfaces et grimper aux échelles devenaient alors difficile et même dangereux. Le froid, la poudrière et la brume réduisaient davantage la visibilité ; les employés ajoutaient alors un niveau de prudence (et de vêtements) et se fiaient à leur connaissance intime du plan de voies, des échelles, des embûches (dont la fosse à cendres pleine d'eau bouillante) et des mouvements de trains habituels.

On pouvait se fier à ceci : hiver comme été, la rotonde était chaude. Les employés en devoir dehors l'hiver y entraient régulièrement pour se dégeler ou se réchauffer dans une cabine de conduite confortable. C'était plus facile sur les quarts de soir et de nuit.

Interruptions dans la routine

La routine quotidienne d'une rotonde majeure variait peu : à l'occasion, on devait faire face à des urgences, à des interruptions dues au mauvais temps ou à des retards de trains, à des déraillements dans la région desservie par la rotonde, à des pannes de dernière minute. En voici un exemple.

Dans les années cinquante, un de mes collègues et contemporains, Eldon Horsman, dont le père était alors Contremaître général, le grand patron du complexe de la rotonde Turcot, marchait un jour sur la passerelle en périmètre de celle-ci. Eldon entendit un bruit fracassant derrière lui et, se retournant, constata qu'une locomotive qui venait d'entrer ne s'était pas arrêtée au bout de la voie



Les rapiécés noirs sur le mur de la rotonde indiquent l'endroit où la locomotive 2545, une 2-8-0, ne s'est pas arrêtée et a démolie le mur. Par la suite, des réparations plus approfondies furent complétées, briques et fenêtres ajoutées. En avant-plan, le support à bicyclettes révèle que plusieurs employés se rendaient au travail par ce moyen quand la photo fut prise en 1948. Ernest Modler

some wheels on the ground outside. Fortunately, or foresightedly on the part of the building engineers, the roof supports were out of the way of any errant locomotive, but there was brick, mortar, glass and window frame debris all around.

Eldon raced to his Dad's office and told him the news. The calm response from the seasoned railroader was to ask, "Which stall?" Given the answer, he said, "I'll just call the B&B and get them to work." He'd seen it all before. Once the locomotive was restored to its rightful place, the Bridge and Building Department workmen would soon rebuild the missing wall.

So what happened? Locomotive brakes work on air pressure, which is maintained by a pump powered by steam from the boiler. But when the fire had been dumped at the ash pit, steam pressure gradually dropped, especially as it was used up moving the locomotive around. There was usually enough to keep the air pump going for a while but it's a trick to avoid miscalculating. In this case the hostler evidently didn't notice or didn't check how much time had elapsed since the fire was dumped. There was enough steam and air to get his charge positioned on the turntable, but that's all. When he turned the independent brake handle, there was no response, and the wall suffered catastrophically. The hostler might have needed some time off the job for rule review.

Of more serious consequence was the rare brake failure when a locomotive was approaching the turntable, not yet aligned for it. The result was a headfirst tumble into the pit. Eldon remembers that on such an occasion his Dad disappeared from home for a week while the mess was cleaned up and locomotives had to be serviced outdoors.

de la stalle, mais avait traversé le mur extérieur de la rotonde, s'arrêtant quand ses roues touchèrent le sol. Heureusement, ou grâce à la prévoyance des concepteurs de l'édifice, les piliers de support du toit n'étaient pas dans l'axe des voies des stalles : donc, à l'abri des locomotives errantes. La structure ne fut pas endommagée, mais on retrouva alentour de nombreux débris de brique, de mortier et de verre.

Eldon courut au bureau de son père lui annoncer la nouvelle. Calmement, en cheminot chevronné, celui-ci lui demanda : « Quelle stalle ? » L'ayant appris, il poursuivit : « Je vais appeler le service P&E (Ponts et Édifices) et les mettre au travail ». Cela s'était déjà produit. Une fois la locomotive remise à sa place, les ouvriers du P&E eurent vite fait de reconstruire le mur défoncé.

Que s'était-il passé ? Les freins de la locomotive sont pneumatiques. La pression d'air y est maintenue par une pompe qui est actionnée par la vapeur venant de la bouilloire. Une fois le contenu du foyer vidangé dans la fosse à cendres, la pression de la vapeur se mit à baisser, puisqu'on faisait avancer la locomotive dans sa stalle. Normalement, la pression résiduelle est suffisante pour actionner les freins, mais il est facile de faire une erreur de calcul. En l'occurrence, le mécanicien de manœuvre n'avait pas remarqué ni vérifié combien de temps s'était écoulé depuis qu'on avait vidangé le foyer : il restait assez de pression pour positionner la locomotive sur la table tournante, mais plus assez pour l'arrêter. Quand il actionna la poignée de frein à main, le système de freinage ne répondit pas et la locomotive défonça le mur. Ce mécanicien aurait eu besoin d'un arrêt de travail pour réviser ses procédures et règlements.

Les conséquences étaient bien plus graves (mais c'était rare) si les freins faisaient défaut au moment où la locomotive s'approchait de la table tournante avant que celle-ci ne soit alignée avec la voie d'accès : la locomotive tombait alors tête première dans la fosse. Eldon se rappelle d'une telle catastrophe : son père s'absenta de la maison pendant une semaine, le temps nécessaire pour réparer les dégâts ; pendant ce temps, il fallut travailler sur les locomotives à l'extérieur de la rotonde.

This wintry 1946 shot captures the smoky, steamy haze that hung daily over the roundhouse and its downwind surroundings. It's hard to imagine how laundry could be dried outdoors in the St. Henri district, a densely populated working class neighbourhood just to the east of Turcot. Ernest Modler

Cette photo prise en 1946 un jour de neige fait ressortir le brouillard de fumée et de vapeur qui, chaque jour, enveloppait la rotonde et ses environs. On imagine difficilement comment on pouvait faire sécher du linge dehors à Saint-Henri, un quartier ouvrier densément peuplé situé juste à l'est de Turcot. Ernest Modler



Black Soot

Roundhouses were inherently dirty. They took their cue from steam locomotives. The combination of coal, soot and copious lubrication, combined with accumulated road dirt, and stirred by active steam, made for a sticky coating of grime on every surface. You couldn't even climb to inspect the cab without coming away with black hands and smudges on any part of your clothing that touched a metal surface. Cotton waste was the universal cleaning pad aboard locomotives and in roundhouses. It was a soft, spongy, absorbent clump of fine threads, left over from cotton weaving and processing. Bundles of it were stashed in various crannies around the cab and in handy bins in engine terminals.

Many engine crews took pride in their locomotives, even if they didn't get the same one every day, and roamed around with cotton waste in hand to buff up dials and gauges, seat boxes, handles and anything made of brass. A ritual for the firemen was to make sure headlight lens, marker lights, and lit number board glasses were clean before each run. If he was inclined to be a "cleaner" he might also polish up the cab numbers and the red and brass number plate on the boiler front. Some of this detailing might be done by the roundhouse crew, depending on time of day, prestige of the train to which the locomotive was assigned, and volume of work at the moment. Some roundhouses were small enough that the staff required for peak periods had time on their hands in between. They were often assigned to extra cleaning and sometimes tarding up freight and yard locomotives with white running boards and wheel rims. Turcot normally didn't have time for such frivolity.

The roundhouse building itself was the prime example of what locomotive exhaust could do. The inside of the actual building couldn't be seen. It was hidden, windows and all, under a thick layer of grime. Perhaps the walls were whitewashed once, but it was hard to tell.

La suie

Par leur nature même, les rotondes étaient sales ; elles le devaient à la présence des locomotives à vapeur. La combinaison de charbon, de suie, de lubrifiants en quantité, ajoutée à la poussière accumulée en route, le tout bien brassé par de la vapeur vive, recouvrait toutes les surfaces d'une crasse collante. On ne pouvait même pas monter inspecter la cabine de conduite sans en revenir avec les mains noires et des tâches sur toute partie de ses habits qui avait effleuré le métal. À bord des locomotives et dans les rotondes, des bourres de coton constituaient le chiffon universellement utilisé : il s'agissait de ce qui restait du tissage et du traitement du coton : une touffe de fils fins, douce, spongieuse et absorbante. On en rangeait des paquets dans différents interstices tout autour des cabines de conduite et dans des contenants commodément placés dans les dépôts de locomotives.

Plusieurs équipages de locomotives étaient fiers de leur machine, même s'ils ne conduisaient pas la même chaque jour. Ils en faisaient le tour avec des bourres de coton pour polir les cadrans et les jauges, les sièges, les poignées et tous les articles en laiton. Le chauffeur devait s'assurer, avant chaque trajet, de la propreté des verres du phare, des feux de position et des indicateurs de numéro. Si le chauffeur était fervent de propreté, il polissait aussi les chiffres sur la cabine et les plaques rouge et en laiton sur le devant de la bouilloire. Selon l'heure de la journée, le niveau de prestige du train et le volume de travail du moment, ces travaux pouvaient aussi être faits par l'équipe de la rotonde. Certaines rotondes étaient assez petites pour que le personnel requis pour les périodes de pointe ait souvent du temps libre en périodes creuses. On leur demandait souvent d'aider au nettoyage et parfois de retaper les locomotives de manœuvre ou de marchandises en peignant en blanc les passerelles et jantes de roues. À Turcot, on n'avait pas de temps pour de telles frivolités.

L'édifice de la rotonde lui-même révélait bien les

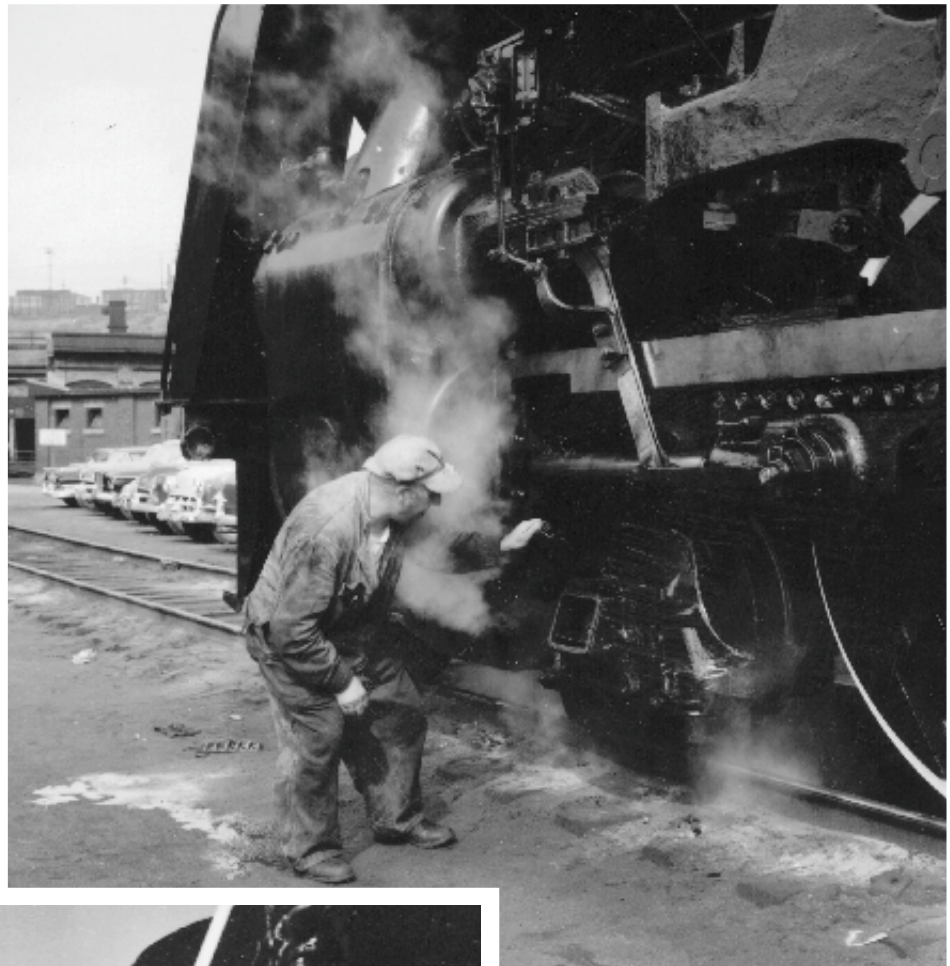


All dolled up and someplace to go – CNR 6153 was about to embark on its last excursion and shows off its sparkling appearance. The CRHA sponsored train ran on September 4, 1960 from Central Station to Ottawa and return, with numerous photo stops and run-bys. CNR Photo, Lorne Perry collection.

Toute pomponnée, sachant où aller. La locomotive 6153 du CN se prépare à partir pour sa dernière excursion ; elle est toute pimpante. Le 4 septembre 1960, le train commandité par l'ACHF fit un aller-retour de la gare Centrale à Ottawa avec plusieurs arrêts photos en route. Photo du CN, collection, Lorne Perry.

A last minute inspection of a leading truck journal box, and 6153 is ready for despatch on its farewell excursion in 1960. This type of journal had a solid bearing that depended upon continuous lubrication to prevent heat build-up. Oil rested in the bottom and required cotton packing or a pad around the axle in constant contact with it. CNR photo, Lorne Perry collection.

Une inspection de dernière minute de la boîte de fusée de son bogie avant et la 6153 sera prête pour son excursion d'adieu, en 1960. Ce type de fusée avait un roulement qui exigeait une lubrification continue pour prévenir l'accumulation de chaleur. L'huile restait au fond et il fallait entourer l'essieu d'une étoupe de coton ou d'une plaquette en contact constant avec lui. Photo du CN, collection Lorne Perry.



Cliff Horsman, general foreman at Turcot, pitches in on the last day of steam at Turcot in September, 1960, to hand up the water can to the hostler, just as the locomotive comes off the turntable. The trellis over the center of the turntable was the means of delivering electricity to operate it. Naturally, a swivel joint at top center was necessary to maintain the connection. CNR Photo, Lorne Perry collection.

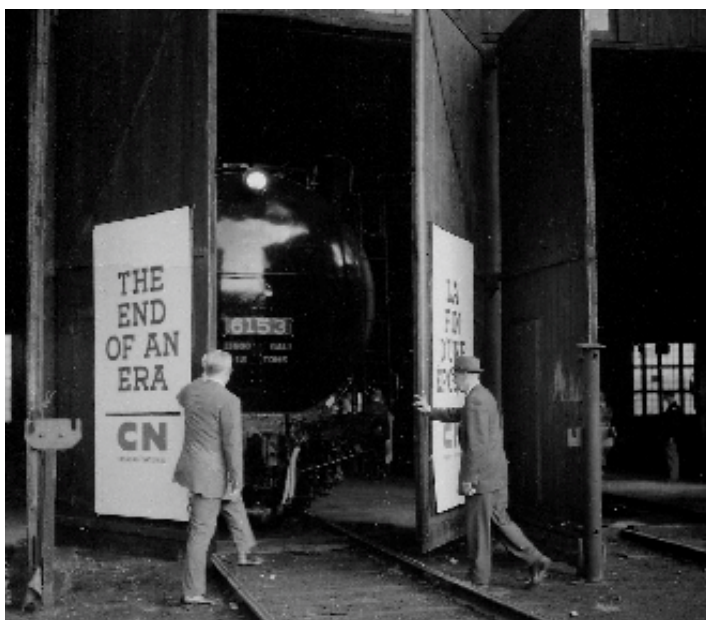
Cliff Horsman, Contremaître général à Turcot, donne un coup de main, le dernier jour de la vapeur à Turcot en septembre 1960, pour donner le bidon d'eau au mécanicien de manœuvre, juste au moment où la locomotive sort de la table tournante. Le treillis de fils au-dessus du centre de la table est le moyen de fournir l'électricité pour l'opérer. Naturellement, il fallait un joint tournant au centre pour maintenir la connexion. Photo du CN, collection Lorne Perry.



Just before backing to Central Station to couple onto its excursion train, CNR 6153 gets last-minute attention to its automatic lubricator, under the supervision of Cliff Horsman, general foreman, at left. The date is September 4, 1960. CNR photo, Lorne Perry collection.

Juste avant de reculer vers la gare Centrale pour s'atteler à son train d'excursion, la 6153 du CN fait l'objet d'une inspection de son lubrificateur automatique, sous la surveillance de Cliff Horsman, Contremaître général, à gauche. Nous sommes le 4 septembre 1960. Photo du CN, collection Lorne Perry.

The Closing Act – Following the final excursion pulled by U-2-e 6153, the doors were shut on steam operation at Turcot roundhouse. Doing the honors were Robert Nicholls, president of the CRHA (sponsors of the excursion) and Clifford Horsman, general foreman of the roundhouse complex. Regular steam operation across the system had ceased in April 1960, but Turcot roundhouse continued to service diesel locomotives, plus steamers for excursion service until September 4, 1960. The following June diesel maintenance was transferred to new facilities at Taschereau Yard and the roundhouse was demolished. CNR Photo, Lorne Perry collection.



L'acte final. – Après cette dernière excursion, tractée par la 6153, une U-2-e, les portes se referment une dernière fois sur l'opération vapeur à la rotonde de Turcot. Dirigeant l'événement, Robert Nicholls, président de l'ACHF (commanditaire de l'excursion) et Clifford Horsman, Contremaître général du complexe de la rotonde. L'exploitation régulière de trains à vapeur avait cessé, d'un bout à l'autre du système, en avril 1960, mais la rotonde de Turcot continua de faire la maintenance de locomotives diesel et de locomotives à vapeur pour les excursions, jusqu'au 4 septembre 1960. Le mois de juin suivant, la maintenance des locos diesel fut transférée à la cour Taschereau et la rotonde fut démolie. Photo du CN, collection Lorne Perry.

Windows let in some light, but nothing when compared to the sunshine outside. The floors were supposedly concrete, but all were coated with a grease/dirt mixture that allowed your boot to skid a trifle with each step. There was a machine available that was periodically deployed to scrape away some of this accumulation from the main perimeter walkways. I don't know if anyone ever washed the windows, but you could certainly tell which ones had been recently renewed after a locomotive ran away with itself.

Especially in cold weather, the whole roundhouse property was largely enshrouded in billowing steam and smoke, mostly down-wind. Steam condenses instantly in

dommages que pouvaient faire la fumée et la vapeur des locomotives. On ne pouvait plus voir les murs intérieurs de l'édifice : ils étaient recouverts, même dans les fenêtres, d'une épaisse couche de crasse. Les murs avaient peut-être été blanchis un jour, mais ça ne paraissait plus. Les fenêtres laissent passer un peu de clarté, mais rien à voir avec la lumière du jour dehors. Les planchers étaient soi-disant en béton, mais ils étaient recouverts d'un mélange de graisse et de poussière : à chaque pas, les bottes glissaient un peu. Périodiquement, on utilisait une machine pour dégager les passerelles principales de cette accumulation de saleté. On ne sait pas si on lavait les fenêtres, mais on voyait bien lesquelles avaient été remplacées après qu'une

the cold and produces enormous white or gray clouds. Every smoke jack on the roof, under which was stationed a hot locomotive, poured smoke and steam, often blowing into the neighbouring residential areas. One rare time in 1950, the operating employees staged a 10-day strike, and all fires were dumped. For the first time in living memory, Turcot was totally free of smoke and steam.

Casual Visitors

Back in the fifties security was remarkably relaxed around the roundhouse. Any interested railway enthusiast, who didn't look like a threat, could wander in and take his time touring the circle and visiting the simmering inmates. The working machinists, helpers and hostlers just ignored the visitors as long as they didn't interfere or get in the way. I guess it was a more innocent time; a time when young people had a built-in respect for property and authority figures, but we never even thought of taking some kind of harmful advantage of the lax security. We counted it a privilege just to view this enormous collection of raw power in repose.

Reference

Leduc, Michael, *The Turcot Story*, (2004) Michael D. Leduc Enr., Dollard-des-Ormeaux, QC, ISBN 0-9698705-2-3

Part II, *Engine Crew Careers in the Steam Era* will be presented in the next issue.

When CNR was open to suggestion as to what type of diesel units to buy, the major manufacturers were quick to offer demonstrator models for test. Alco-GE was pushing its PA-1 model for passenger service, but the railway finally opted for smaller Alco-GE units with four-wheel trucks. The two units pictured pushed the limit of the turntable length when they arrived in 1950. They were painted by the manufacturer in CNR's colours but displayed the manufacturers' logos on the front. Ernest Modler

Quand le CN était ouvert aux suggestions quant aux types de locomotives diesel à acquérir, les principaux constructeurs s'empressèrent d'offrir des modèles en démonstration pour essai. Alco-GE promouvait son modèle PA-1 pour le service voyageurs mais le chemin de fer choisit finalement un modèle plus petit avec bogies à quatre roues. Les deux locomotives illustrées poussèrent la table tournante à sa limite de longueur quand elles arrivèrent en 1950. Elles furent peintes par le constructeur aux couleurs du CN, mais celui-ci avait placé son logo sur leur devant.
Ernest Modler



locomotive se fut emballée.

Surtout par temps froid, tout le site de la rotonde était enveloppé d'un tourbillon de vapeur et de fumée poussé par les vents dominants. Au froid, la vapeur se condense instantanément et produit d'énormes nuages, blancs ou gris. Du toit de la rotonde, chaque tuyau d'échappement situé au-dessus d'une locomotive sous pression lançait un jet de fumée et de vapeur, souvent porté par les vents vers les zones résidentielles voisines. En 1950, les employés firent une grève de dix jours et tous les feux furent éteints : pour la première fois de mémoire d'homme, le ciel du site de Turcot devint entièrement libre de fumée et de vapeur.

Les visiteurs occasionnels

Dans les années cinquante, la sécurité était assez relâchée autour de la rotonde. Tout passionné des trains intéressé, s'il ne semblait pas trop menaçant, pouvait entrer sur le site de la rotonde, en parcourir le cercle à son rythme et visiter les occupants qui s'escrimaient au travail. Les mécaniciens en devoir, les aides, les mécaniciens de manœuvre ignoraient simplement ces visiteurs, du moment que ceux-ci ne les dérangent pas trop dans leur travail. Je pense qu'il s'agissait d'une époque plus innocente, un temps où les jeunes respectaient les figures d'autorité et la propriété, mais nous ne songions pas à tirer avantage de la sécurité plutôt relaxe. Nous considérons comme un privilège de pouvoir contempler cet énorme rassemblement de puissance au repos.

Référence

Leduc, Michael, *The Turcot Story* (2004), Michael D. Leduc Enr., Dollard-des-Ormeaux, QC, ISBN 0-9698705-2-3

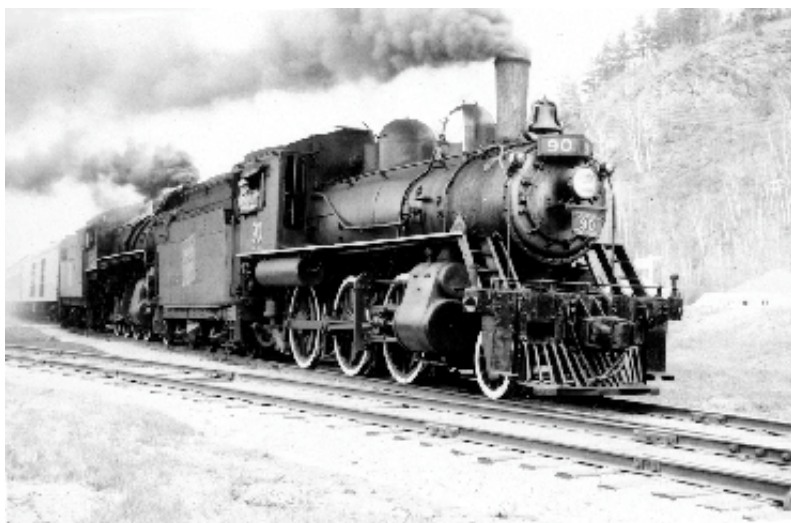
La partie 2 *Carrières de cheminots à l'ère de la vapeur* sera présentée dans le prochain numéro

Ken MacDonald

A Lifetime of Maritime Railway Photography

By Bill Linley

Translation: Gilles Lazure



In celebration of Ken MacDonald's 90th. birthday, we are running this feature by Bill Linley, Stan's Photo Gallery will return next month.

At almost ninety years of age, Ken MacDonald has enjoyed a lifetime of photographing trains. Beginning in the late 1930s, he has been a dedicated rail enthusiast whom I first met in Fredericton, New Brunswick in the early 1970s. Many of Ken's unique images have appeared in various Canadian books and magazines over the years as he saw and photographed trains and stations at locations that many of us can only imagine.

Kenneth Sterling MacDonald was born on a farm near Nine Mile River, Nova Scotia on May 9, 1928, to Clyde MacDonald and Nima MacKenzie. In his early years, he often was trackside at the nearby CNR station in Elmsdale watching the trains. In 1944 his family moved to Truro, and Ken had even more opportunity to experience steam locomotives up close at the busy CNR engine terminal on the east side of Truro. At the time, the terminal also hosted engines from the connecting Dominion Atlantic Railway. During his time in Truro, he began work as a bellhop at the Scotian Hotel.

Following high school, Ken followed his younger brother, Roy, to Marysville, near Fredericton. Roy worked for the CNR and became the roundhouse clerk at the South Devon yard, so access to information about engine and

Ken MacDonald

Une vie entière consacrée à la photographie dans les Maritimes

Par Bill Linley

Traduction : Gilles Lazure

CNR 90 rounds the wye at York River, Ontario bringing special 90th birthday wishes to Ken McDonald. CLC in Kingston built the Mogul in 1910 for the Grand Trunk and Don McQueen photographed it on a charter train from Belleville on May 10, 1959.

La 90 du CNR roule sur le triangle de virage à York River, Ont., apportant des vœux spéciaux de 90e anniversaire à Ken MacDonald. La Canadian Locomotive Works (CLC), à Kingston, construisit cette Mogul en 1910 pour le Grand Trunk et Don McQueen l'a photographiée sur un train nolisé en provenance de Belleville, le 10 mai 1959.

Nous publions cet article de Bill Linley pour célébrer le 90e anniversaire de Ken MacDonald. Les photos de Stan seront de retour dans le prochain numéro.

Agé de près de 90 ans, Ken MacDonald a pris plaisir d'une vie entière consacrée à photographier les trains. À partir de la fin des années 1930, il a été un passionné du rail que j'ai rencontré pour la première fois à Fredericton, Nouveau-Brunswick, au début des années 1970. Un grand nombre des photographies exceptionnelles de Ken ont apparu dans divers livres et magazines canadiens au fil des années au cours desquelles il a vu et photographié des trains et des gares à des endroits que plusieurs d'entre nous peuvent seulement imaginer.

Kenneth Sterling MacDonald est né sur une ferme près de Nine Mile River, Nouvelle-Écosse, le 9 mai 1928, de l'union de Clyde MacDonald et de Nima MacKenzie. Tout jeune, il était souvent le long des voies en train d'observer les trains à la gare d'Elmsdale du CNR située tout près. En 1944, sa famille déménagea à Truro et Ken eut alors plus d'occasions de voir les locomotives à vapeur de près au terminal très affairé du CNR localisé à l'est de la ville. Le terminal abritait aussi alors des locomotives du Dominion Atlantic Railway (DAR), un réseau raccordé. Au cours de ses années à Truro, Ken commença à travailler en tant que chasseur au Scotian Hotel.

À la fin de ses études secondaires, Ken suivit Roy, son jeune frère, à Marysville, près de Fredericton. Roy travaillait pour le CNR et il devint le commis de la rotonde à la cour de South Devon, ce qui facilita énormément, pour Ken,

train movements came easily to Ken. Soon after arriving in the Fredericton area, Ken decided to become a barber and trained at the Moncton Trade School. Returning to Fredericton, he worked initially in the Lord Beaverbrook Hotel with Walter McBride. Later, in 1974, he joined Dave Richardson at a barber shop on Main Street in Nashwaaksis, across the Saint John River from Fredericton. For 27 years they worked together and remain the best of friends. It was a great pleasure to have Ken as my barber when I lived in nearby South Devon from 1976 through 1984. It was always hard to leave the shop with the railroad and railfan stories flowing so freely. Ken and I are big enthusiasts of old-time railroading.



Ken and Faith Mac Donald, 2018 / Ken et Faith MacDonald, 2018

The MacDonald brothers often travelled together for many years. On one noteworthy trip to Aroostook, the CPR division point north of McAdam on the line to Edmundston, they witnessed a full day's comings and goings in the summer of 1952. The day's images were presented as a feature story by George Matheson in CP Tracks Vol 11, No 4.

In 1966 Ken met Faith Mann, a nurse from Campbellton, New Brunswick, at a church group in Fredericton. Love blossomed, and they married in 1968. Their son, Tim, is a successful automotive parts representative in Riverview, New Brunswick where he lives with his wife, and their three daughters.

Ken's photography has become more challenging to do in recent years as he witnessed the departure of CP Rail, latterly known as Canadian Atlantic, from Fredericton in the fall of 1993. And then, the abandonment of the CN line from McGivney to Fredericton and Oromocto in the spring of 1996.

Ken retired in 2001 and happily enjoys life with Faith, his family and his railway collection.

In the following pages, Ken and I are pleased to present a few of his images taken down through the decades.

l'accès à l'information sur les mouvements des locomotives et des trains. Peu après son arrivée dans les environs de Fredericton, Ken décida de devenir un coiffeur et il fit son apprentissage à l'école de métiers de Moncton. De retour à Fredericton, il travailla d'abord avec Walter McBride à l'hôtel Lord Beaverbrook. Plus tard, en 1974, il rejoignit Dave Richardson à un salon de coiffure sur la rue Main, à Nashwaaksis, ville localisée en face de Fredericton, de l'autre côté de la rivière Saint John. Ils travaillèrent ensemble durant 27 ans et sont restés de très grands amis. Ce fut un réel plaisir d'avoir eu Ken comme coiffeur durant le temps que j'ai vécu tout près, à South Devon, de 1976 à 1984. Il était toujours difficile de quitter l'établissement et sa suite inépuisable d'anecdotes sur les chemins de fer et leurs passionnés. Ken et moi

étions très férus des temps jadis des chemins de fer.

Les frères MacDonald voyagèrent souvent ensemble durant nombre d'années. Lors d'un voyage particulièrement digne de mention à Aroostook, un point de division au nord de McAdam sur la voie vers Edmundston, ils observèrent les allers et venues durant une journée entière au cours de l'été 1952. Des photos de cette journée firent parties d'un long article écrit par George Matheson et publié dans le numéro Vol.11 n° 4 de CP Tracks.

En 1966, Ken fit la connaissance de Faith Mann, une infirmière de Campbellton, N.-B., lors d'une rencontre de groupe à l'église de Fredericton. Ils tombèrent en amour et se marièrent en 1968. Leur fils, Tom, est un représentant prospère en pièces d'automobiles à Riverview, N.-B., où il vit avec son épouse et leurs trois fils.

La photographie a offert plus de défis à Ken au cours des années plus récentes, alors qu'il a été témoin, à l'automne de 1993, du départ de Fredericton de CP Rail, connu alors sous le nom de Canadian Atlantic. Ce fut ensuite l'abandon de la voie du CN de McGivney à Fredericton et Oromoco au printemps de 1996.

Ken a pris sa retraite en 2001 et il profite de la vie en compagnie de son épouse, de sa famille et de sa collection d'objets ferroviaires.

Ken et moi sommes heureux de présenter, sur les pages qui suivent, quelques-unes de nos photos prises à travers des décennies.



CNR 6700 brings the westbound Ocean Limited into Truro, NS and a cross-platform connection with Train 601 from Sydney. D-104 is the trailing RDC. CPA-16-5 6700 (CLC 12-1954 #2850) is paired with an MLW FPB-2. The sandstone station replaced one destroyed in a fire in 1911 and gave way in 1972 to a station at the same location but within the Truro Centre mall.

La 6700 du CNR tracte l'Ocean Limited en direction ouest vers Truro, N.-É., et une correspondance d'un quai à l'autre avec le train no 601 en provenance de Sydney. Le RDC D-104 est l'unité à l'arrière. La 6700, une CPA 16-5 construite par la CLC en décembre 1954 sous le numéro de série (No/S.) 2850, est attelée à une FPB-2 de fabrication Montreal Locomotive Works (MLW). La gare en grès a remplacé celle détruite par un incendie en 1911 et elle céda sa place en 1972 à une autre localisée au même endroit, mais intégrée au centre commercial Truro Centre.

CNR 4-8-4 6123 departs Truro on its way to Moncton, NB on a morning in the 1940s. CN removed the smoke lifters in August 1950. The U-2-b Northern was the fourth of a batch of twenty built by the Montreal Locomotive Works in 1928, a year after the Canadian Locomotive Company made the first twenty in Kingston, Ontario. Most of CNR's 160 4-8-4s were assigned to the Atlantic and Central Regions with only 33 spending time on the Western Region, and then only after 1951.



Par un matin des années 1940, la 6123, une 4-8-4 du CNR, quitte Truro en direction de Moncton, N.-B. Le CNR enleva ses pare-fumée en août 1950. Cette Northern de la classe U-2-b fut la quatrième d'un groupe de vingt construit par la MLW en 1928, un an après que la CLC eut construit les vingt premières à Kingston, Ont. La plupart des 160 4-8-4 du CNR furent affectées aux Régions Atlantique et Centrale de la compagnie; seules 33 d'entre elles circulèrent dans la Région Ouest et ce, seulement après 1951.



Mikado 3344 passes Truro's CNR roundhouse that also serviced DAR locomotives arriving from Windsor, Nova Scotia on the former Midland Railway. The S-1-d was built by CLC in November 1918 #1549 as Canadian Government Railways 2944. It is hauling Halifax-bound freight from the Dardanelles Yard on the Mulgrave Subdivision and will soon enter the Bedford Sub and continue to Rockingham Yard in Halifax. CN scrapped 3344 in Moncton in February 1960.

La 3344, une Mikado de la classe S-1-d, arrivant de Windsor, N.-É. sur l'ancienne voie du Midland Railway, passe devant la rotonde de Truro du CNR où l'on entretenait aussi les locomotives du DAR. La 3344 fut construite par la CLC en novembre 1918 (N°/S. 1549) pour le compte des Chemins de fer du gouvernement canadien avec le numéro de parc 2944. Elle tracte un convoi de marchandises de la cour Dardanelles à Halifax, sur la subdivision Mulgrave et va bientôt passer à la subdivision Bedford et continuer vers la cour Rockingham. Elle fut démantelée à Moncton, en février 1960.

Pacific 5275 double-heads with Mikado 3598 as they depart Truro on the Mulgrave (now Hopewell) Subdivision. They are likely on Train 409 due out at 9:45 am in 1951 with a scheduled arrival in Sydney at 8:00 am the following morning. MLW built the J-7-a 4-6-2 in December 1918 #59487 and companion engine 5270 is on display in Moncton, N.B. S-2-c 3598 (MLW 8-1924 #65661) was a member of the three sub-classes of CNR's 65 newest and heaviest 2-8-2s which were the only ones equipped with Belpaire fireboxes. It was converted to an oil-burner at Transcona in Winnipeg in May of 1958 and scrapped there in August 1961. Several S-2s were assigned for service on the line to Sydney for many years until they joined their counterparts in Western Canada.

La Pacific 5275 est en traction double avec la Mikado 3598, alors qu'elles quittent Truro sur la subdivision Mulgrave (maintenant Hopewell depuis). Elles sont vraisemblablement sur le train n° 409 dont le départ en 1951 était à 9 h 45 et l'arrivée attendue à Sydney à 8 h, le matin suivant. La MLW fabriqua la 5275 (4-6-2 classe J-7-a) en décembre 1918 sous le N°/S. 59487 et sa compagne 5270 est en montre à Moncton, N.-B. De la classe S-2-c, la 3598 (MLW, août 1924, N°/S. 65661) fit partie de trois sous-classes de 65 locomotives qui furent les plus modernes et les plus lourdes 2-8-2 du CNR et les seules équipées de foyers Belpaire. En mai 1958, elle fut modifiée pour brûler du mazout aux ateliers Transcona de Winnipeg et démantelée à cet endroit en août 1961. Plusieurs S-2 furent affectées au service de la ligne de Sydney durant de nombreuses années avant de rejoindre leurs jumelles dans l'Ouest canadien.





Glengarry Station was 28.31 miles east of Truro on the Mulgrave Subdivision and 4.72 miles east of Gordon Summit.

La gare de Glengarry était située à 45,6 km à l'est de Truro sur la subdivision Mulgrave et à 7,6 km à l'est de Gordon Summit.



CPR P1E Mikado 5185, MLW 9-1013 #52772, gathers steam as it prepares to depart Fredericton, N.B. with the Oriental, Train 61, for McAdam. The Oriental was named years earlier after the derailment of a car of rice at Tracy, a village on the route to McAdam and home of the freight's crew at the time of the incident. F1A Jubilee 2929, CPR's newest 4-4-4 (CLC 3-1938 #1943,) and long-time resident of Fredericton, will leave on Train 110 at 3:30 pm for the 40 minute run to a mainline connection at Fredericton Jct. with Train 41 for Montreal.

La pression de vapeur monte sur la 5185, une Mikado de la classe P1e du CPR (MLW, sept. 1913, N°/S. 52772), alors qu'elle attend son départ de Fredericton, N.-B., avec l'Oriental, le train n° 61, pour McAdam. L'Oriental avait reçu son nom des années auparavant suite au déraillement d'un wagon de riz à Tracy, un village sur la voie vers McAdam où était cantonné l'équipage du train de marchandises au moment de l'accident. La 2929, une Jubilee de la classe F1a (CLC, mars 1938, N°/S. 1943), la 4-4-4 la plus récente du CPR et affectée de longue date à Fredericton, va prendre le départ à 15 h 30, avec le train n° 110, pour un trajet de 40 minutes vers Fredericton Junction et une correspondance avec le train n° 411 à destination de Montréal.

7



RS-23 8033 prepares to push 1913-built Jordan spreader 401818 around the CP yard in Fredericton, NB in the early 1970s. MLW built the 1000hp 8033 in March 1960 #83295.

La 8033, une RS-23, est sur le point de pousser l'épandeur Jordan 401818 construit en 1913 à travers la cour de triage du CP à Fredericton, N.-B., au début des années 1970. La MLW fabriqua la 8033, une locomotive de 1000 ch, en mars 1960 sous le N°/S. 83295.

8



FPA-2 4095 (MLW 11-1953 #79171) leads FPB-2 4464 and sister 4083 on the Montreal – Saint John, NB train running as the first section of Train 114, the Gull, at Fredericton Jct., N.B. on Saturday, June 30, 1956. See Canadian Rail July – August 2015 for a picture of the Gull at this station later on the same day.

Samedi 30 juin 1956, à Fredericton Junction, la 4095, une FPA-2 (MLW, nov. 1953, N°/S. 79171), suivie de la 4464, une FPB-2, et de la 4083, une compagne de classe, est en tête de la première section du train n° 114, The Gull, reliant Montréal à Saint John, N.-B.. Voyez une photo du The Gull dans cette gare un peu plus tard dans la même journée dans le numéro de juillet-août 2015 de Canadian Rail.

9



CPR Train 42 prepares to depart McAdam, NB at 8:25 am on Saturday, May 24, 1952. Heavy Pacific 2394 (CLC 7-1942 #1998) will provide the motive power for the two hour and ten minute, 84.4-mile run to Saint John. The train had left Montreal's Windsor Station at 7:30 pm the previous evening.

Samedi 24 mai 1952, le train n° 42 du CPR est sur le point de quitter McAdam, N.-B., à 8 h 25. La 2394, une Pacific lourde (CLC, juil. 1942, N°/S. 1998) va fournir la force motrice pour les 135,8 km du trajet de 2 h 10 min jusqu'à Saint John. Le train était parti de la gare Windsor de Montréal à 19 h 30, le soir précédent.

Photographs along the CNR line from Fredericton north to Woodstock are somewhat rare as the route was severed in 1966 to allow for the construction of New Brunswick Power's Mactaquac Dam and head pond. On a quiet day in the early 1960s, we see the combined station and section house at Long Creek, Mileage 87.7 of the 157.9-mile Centreville Subdivision, 17.8 miles north of the joint CNR-CPR station at York Street in Fredericton. In October 1960, tri-weekly freight 243, formerly a mixed train, passed this way on its way from South Devon to Centreville. It returned as Train 244 on Tuesday, Thursday and Saturday.

10



Les photographies le long de la voie du CNR de Fredericton en direction nord vers Woodstock sont plutôt rares parce qu'elle a été coupée en 1966 pour permettre la construction du barrage Mactaquac de la New Brunswick Power et de son réservoir principal. Par une journée calme du début des années 1960, à la borne milliaire (B.M.) 87.7 de la subdivision longue de 157.9 mi (254,1 km) de Centreville, nous apercevons la gare et bureau de canton combinés à Long Creek, situé à 17.8 mi (28,6 km) au nord de la gare partagée par le CNR et le CPR sur la rue York, à Fredericton. En octobre 1960, le train de marchandises trihebdomadaire n° 243, autrefois un train mixte, passe en route de South Devon vers Centreville. Il revenait les mardi, jeudi et samedi en tant que train n° 244.



CNR Railiner D-100 pulls away from the railway's South Devon Station as daily except Sunday Train 27. It is about to cross the Saint John River en route to an 11:35 am arrival in Fredericton. Beginning in early 1954, the Fredericton connection with the Maritime Express at Newcastle was CNR's first RDC service. It featured the D-100, new from Budd in December 1953, serial # 5910. The service lasted until Tuesday, January 10, 1961. The RDC was renumbered D-300 in November 1956, D-354 in January 1961 and 6354 in 1969. Remarkably, it was rebuilt as an RDC-1 becoming VIA 6121, spent the years 1993 through 2001 on the QNS&L, and runs almost 65 years later as Elyse on the Orford Express in Quebec.

Tous les jours, sauf le dimanche, le Railiner D-100 du CNR s'éloigne de la gare de la compagnie à South Devon en tant que train n°27. Il est sur le point de traverser la rivière Saint John en route pour une arrivée à 11 h 35 à Fredericton. À partir du début de 1954, la correspondance de Fredericton à Newcastle avec le « Maritime Express » constitua le premier service par autorail RDC du CNR. Il mettait en vedette le D-100, un RDC-3 tout juste livré par la compagnie Budd en décembre 1953 avec le N°/S. 5910. Le service continua jusqu'au mardi 10 janvier 1961. Cet autorail fut renuméroté D-300 en novembre 1956, D-354 en janvier 1961 et 6354 en 1969. Remarquablement, il fut reconstruit et devint le RDC-1 6121 de VIA, roula de 1993 à 2001 sur le Québec North Shore & Labrador et roule au Québec sur l'Orford Express, avec le nom Élyse, près de 65 ans après sa sortie de chez Budd.



CP Rail RS-18u 1818 and plow 401007 (CPR Angus Shops 1927) are about to depart South Devon, N.B. and head west on the Gibson Subdivision en route to Nackawic and Woodstock. The date is Monday, January 6, 1986. The unit was built by MLW in March 1957, #81610 as RS-18 8735 and was sold to New Brunswick East Coast as their 1818 and later conveyed to CN on the wind up of the NBEC in November 2008.

La 1818, une RS-18u de CP Rail, et le chasse-neige 401007 (construit par les ateliers Angus du CPR en 1927) sont près de partir de South Devon, N.-B., et de se diriger, en direction ouest, sur la subdivision Gibson, en route vers Nackawic et Woodstock. Nous sommes le lundi 6 janvier 1986. L'unité fut construite par la MLW en tant que modèle RS-18 (N°/S. 81610 et n° de parc 8735), vendue au New Brunswick East Coast en tant que n° 1818 de ce dernier et transférée plus tard au CN lors de la vente du NBEC au CN, en novembre 2008.

13



CNR 2530 stands ready and waiting for its Royal duty at South Devon. Double-headed Pacifics 5138 and 5151 brought the 1951 Royal Train of Princess Elizabeth and the Duke of Edinburgh to South Devon from Newcastle. The Consolidation was specially shopped and painted for the Tuesday, November 6, 1951 transfer from South Devon to Fredericton's York Street Station.

La 2530, une Consolidation, est prête et attend de servir sur le train royal à South Devon. Les 5138 et 5151, des Pacific, amenèrent en traction double, le train de la princesse Élisabeth et du duc d'Edinburgh de Newcastle à South Devon. La 2530 fut spécialement entretenue et repeinte pour le transfert du train royal de South Devon à la gare de Fredericton, le 6 novembre 1951.

CNR 5521 has daily except Sunday Nashwaak Subdivision Train 646 well in hand west of Marysville, Mileage 106.92. In the summer of 1950, the train was due to leave South Devon, Mileage 109.06, at 10:40 am with an expected arrival at McGivney, Mileage 75.13, at 1:15 pm. The K-1-d Pacific was built as Intercolonial 338 by MLW predecessor, Locomotive and Machine Co of Montreal in February 1906 #38906. Its low drivers were only 72 inches, but its original Stephenson valve gear was replaced with Walschaert prior in January 1931. CN scrapped the little Pacific in Moncton in July 1957. Sister 5529 is preserved at the National Museum of Transport in St. Louis, MO.

14



La 5521 du CNR tracte aisément le train quotidien (sauf le dimanche) n° 646 à la B.M. 106.92, à l'ouest de Marysville. Au cours de l'été 1950, le train devait quitter South Devon (B.M. 109.06), à 10 h 40 pour une arrivée attendue à 13 h 15 à McGivney (B.M. 75.13). Cette Pacific de la classe K-1-d fut construite en février 1906 en tant que la 338 de l'Intercolonial sous le N°/S. 38906 par la Locomotive and Machine Co of Montreal, la compagnie qui a précédé la MLW. Ses petites roues motrices n'avaient que 72 po de diamètre et son mécanisme de soupapes Stephenson d'origine fut remplacé par un mécanisme Walschaerts avant janvier 1931. Le CN mit cette petite Pacific à la ferraille, à Moncton, en juillet 1957. Sa jumelle 5529 est préservée au National Museum of Transport, à St. Louis, Missouri.

15



In his early years in Fredericton, Ken lived in an apartment in Marysville that overlooked the CNR's Nashwaak Sub. It was from this vantage point that he photographed an eastbound plow with 55154 (CC&F 1915) and N-4-a 2634 (MLW 8-1908 #45170.) The CNR leased 2634 to the Minto Coal Company in January and March of 1957 and scrapped it in Moncton the following February.

Au cours de ses années de jeunesse à Fredericton, Ken vécut dans un appartement à Marysville qui donnait sur la subdivision Nashwaak du CNR. C'est de ce point de vue qu'il a photographié le chasse-neige 55154 (construit par la Canadian Car & Foundry en 1915) et la 2634, une locomotive de la classe N-4-a du CNR (MLW, août 1908, N°/S. 45170). Le CNR la loua à la compagnie Minto Coal en janvier et mars 1957 et l'envoya à la ferraille à Moncton le mois de février suivant.

CNR N-4-a 2519 is westbound with Train 645 at the Highway 8 crossing at Taymouth, Mileage 91.14 of the Nashwaak Subdivision. Montreal-built former Grand Trunk Consolidation 655 was new in the summer of 1906. From 1955 through 1958, the engine was leased to The Minto Coal Company for eleven months. CNR scrapped the engine in London, Ontario in April 1960.

La 2519, de la classe N-4-a du CNR, est en direction ouest avec le train n° 645 au passage à niveau avec la route 8 à Taymouth, à la B.M. 91.14, de la subdivision Nashwaak. Cette Consolidation, ex-655 du Grand Trunk, fut construite à Montréal au cours de l'été 1906. Entre 1955 et 1958, elle fut louée un total de 11 mois à la compagnie Minto Coal. Le CNR l'envoya à la ferraille à London, Ont., en avril 1960.

16





The CNR's McGivney station stood at Mileage 75.12 of the Nashwaak Sub that ran behind the station to Fredericton from Derby Jct. on the older Intercolonial mainline near Newcastle. Connecting switches allowed access to Mileage 85.49 of the Chipman Sub. The latter subdivision was a portion of the former National Transcontinental's Moncton - Quebec City line that ran west from Pacific Jct. on the Moncton - Campbellton Harcourt Sub 103.4 miles to Napadogan. The Chipman Sub became the easterly portion of the CN's Napadogan Sub that extends to Edmundston. A now demolished utilitarian station replaced this McGivney station in the 1960s.

La gare McGivney du CNR était située à la B.M. 75.12 de la subdivision Nashwaak dont la voie, à l'arrière de la gare, était une portion de l'ancienne voie principale de l'Intercolonial et reliait Derby Jct., près de Newcastle, à Fredericton. Des aiguillages permettaient l'accès au millage 85.49 de la subdivision Chipman. Cette dernière était une partie de la voie Québec-Moncton de l'ancien National Transcontinental et s'étendait sur 103.4 mi (166,4 km) en direction ouest, de Pacific Jct., sur la subdivision Harcourt, jusqu'à Napadogan. La subdivision Chipman devint la partie est de la subdivision Napadogan du CN qui s'étend jusqu'à Edmundston. Une gare utilitaire maintenant démolie remplaça cette gare au cours des années 1960.



Another of the 146 of the 63 inch-drivered, N-4-a 2-8-0s, CNR 2593, leaves McGivney for Moncton. Built as Richmond cross-compounds, the N-4-a used expanded steam exhausted from one main cylinder to be used again on the opposite side of the engine. At the rear of the train, the Nashwaak Sub veers to the left towards Fredericton while the Subdivision continues towards Newcastle to the right of the engine.

La 2593, une autre des 146 2-8-0 de la classe N-4-a du CNR pourvues de roues motrices de 63 po, quitte McGivney pour Moncton. Construites d'après le principe compound Richmond, les N-4-a réutilisaient la vapeur détendue d'un cylindre principal d'un côté de la locomotive dans le cylindre principal du côté opposé. À l'arrière du train, la subdivision Nashwaak vire vers la gauche en direction de Fredericton tandis qu'elle continue vers Newcastle à la droite de la locomotive.

19



CNR Northern prepare to leave Newcastle for Moncton, N.B. sometime after mid-1948. On the left is, U-1-a 6104 (CLC 7-1927 #1804) while U-2-e 6175 resting on the mainline was a product of MLW in April 1940, #69270. From 1953 until about 1958, CNR assigned the 6104 to CNR's Western Region, west of Armstrong, Ontario. The CNR scrapped the engine in Moncton in March 1960, but its tender would carry water between Moncton and the nearby Gordon Yard until it, too, was retired in 1973.

Des Northern du CNR sont près de quitter Newcastle pour Moncton, N.-B., quelque temps au cours de la seconde moitié de 1948. La 6104 (CLC, juil. 1927, N°/S. 1804), à gauche, est de la classe U-1-a, tandis que la 6175, de la classe U-2-e, immobilisée sur la voie principale, est un produit de la MLW datant d'avril 1940 avec le N°/S. 69270. De 1953 jusqu'aux alentours de 1958, le CNR affecta la 6104 à sa Région Ouest, à l'ouest d'Armstrong, Ont. Elle envoya la locomotive à la ferraille, à Moncton, en mars 1960, mais son tender transporta de l'eau entre Moncton et la cour Gordon avoisinante jusqu'à ce qu'il fut lui-même retiré du service en 1973.

CN C-424 3213 (MLW 6-1966 #M3444-08) lead the 3205 and 3201 on the eastbound Scotian, Train 12, in the spring of 1967 at the same spot as in the previous image. Expo 67 traffic led CN to place pairs of C-424s in passenger service on the Montreal – Sydney Cabot via Edmundston, but a trio on the Scotian was uncommon. An 11:30 pm departure from Montreal the previous evening would bring the Scotian to Newcastle at 2:35 pm the following afternoon. With 571 miles covered, another 269 miles would see the train in Halifax by 9:45 pm.

Au printemps de 1967, la 3213, une diesel C-424 du CN (MLW, juin 1966, N°/S. M3444-08) devance les 3205 et 3201 en tête du train n° 12, le Scotian, au même endroit que dans la photo précédente. L'affluence pour l'Expo 67 amena le CN à affecter des paires de C-424 au service voyageur sur le Cabot, entre Montréal et Sydney via Edmundston, mais un trio de celles-ci sur le Scotian était peu commun. Un départ de Montréal à 23 h 30, le soir précédent, amenait le Scotian à Newcastle à 14 h 35 l'après-midi suivant. Suite aux 919 km déjà parcourus, 433 km de plus verront le train à Halifax, à 21 h 35.

20



21



FPA-4 6776 accelerates Train 12, the Scotian, away from Campbellton, NB in the early 1970s. CN's 1968-built office tower dominates the background. The 6776 (MLW 2-1959 #83154) went to VIA until September 1994 and in May 1999 to the Portola Railroad Museum in California. It is now on display at the Grand Canyon National Park station in Arizona.

La 6776, une FPA-4, éloigne rapidement le train n° 12, le Scotian, de Campbellton, N.-B., au début des années 1970. La tour de bureaux, construite par le CN en 1968, domine l'arrière-plan. La 6776 (MLW, févr. 1959, N°/S. 83154) servit à VIA jusqu'en septembre 1994 et, en mai 1999, elle se retrouva au Portola Railroad Museum, en Californie. Elle est maintenant en montre à la gare du Grand Canyon National Park, en Arizona.

Eastbound 2013 and 3639 pull down through the west end of the yard in Campbellton. MLW built C-630M 2013 in January 1968 #M3491-12, and CN retired the unit in August 1992. Mandak Metals in Selkirk, Manitoba scrapped the locomotive, but CN re-used the trucks under one of its 2400 series Dash8-40CMs, their first high-horsepower GE locomotives.

22

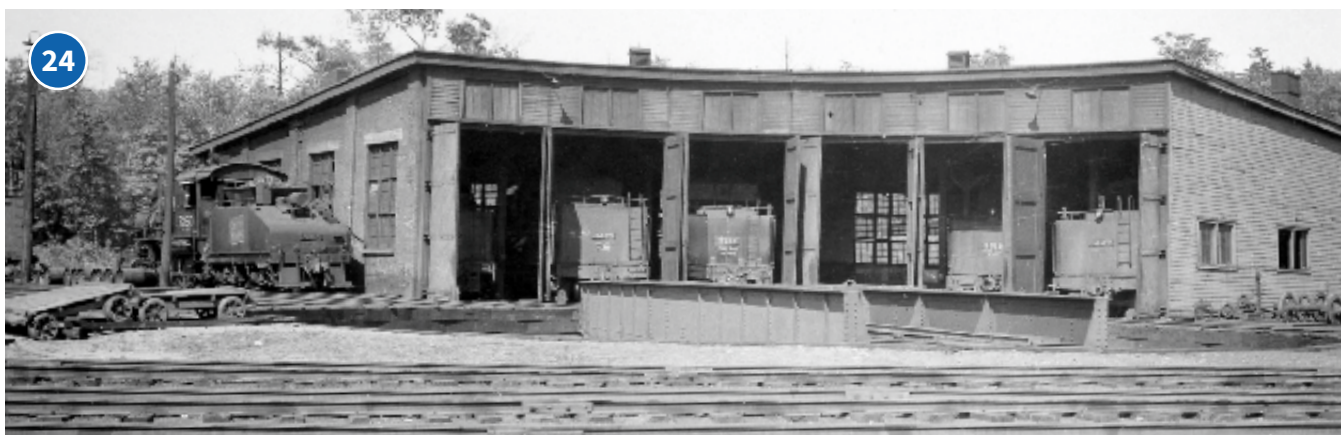


Les 2013 et 3639, en direction est, passent à travers l'extrémité ouest de la cour de Campbellton. La MLW a construit la 2013, une C-630M, en janvier 1968 sous le N°/S. M3491-12 et le CN a retiré l'unité du service en août 1992. Mandak Metals, à Selkirk, Man., démantela la locomotive, mais le CN en réutilisa les bogies sous l'une de ses DASH 8-40CM de la série 2400, ses premières locomotives de grande puissance achetées de la General Electric.



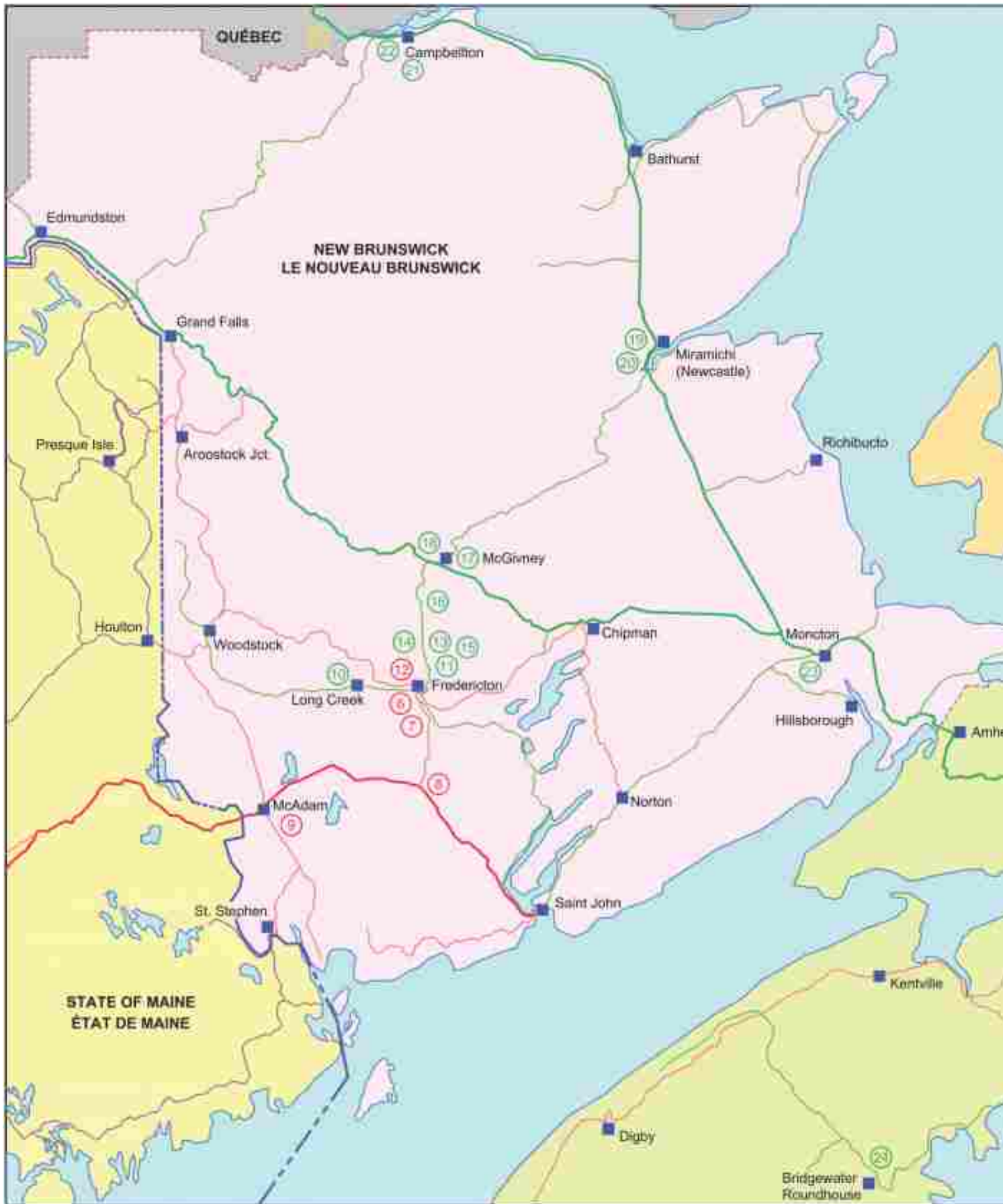
CN HR-616 2113 and two older brethren exit the west end of Gordon Yard in Moncton bound for Halifax, Nova Scotia. Built in May 1982 (M6118-14,) the lead unit was retired in April 1998 and sold to National Railway Equipment housed in the former Rock Island shop in Silvis, Illinois.

La 2113, une HR616, et deux autres unités plus vieilles sortent de l'extrémité ouest de la cour Gordon, à Moncton, en route vers Halifax, N.-É. Construite en mai 1982 sous le N°/S. M6118-14, l'unité de tête fut retirée du service en avril 1998 et vendue à la National Railway Equipment qui occupait l'ancien atelier du Rock Island, à Silvis, Illinois.



On one of Ken's occasional railfan trips from Fredericton, he visited Bridgewater, Nova Scotia where he photographed the roundhouse on a sunny afternoon in 1952. Engines 7260, 3420, 5156, 2616 and 3447 were on hand. J-4-f 5156 (MLW 7-1920 #62009) is notable as it double-headed with 5154 on the Pilot Train for the 1951 Royal Train between Newcastle and South Devon, NB. CN scrapped the 5156 in Moncton in August 1957. In 1964, O-14-c 0-6-0 7260 was preserved by R.C. Tibbets in Trenton, Nova Scotia having been purchased in January 1953 by the Intercolonial Coal Company. It now resides nearby at the Nova Scotia Museum of Industry in Stellarton. Dating from November 1906 697, it is now the oldest surviving CLC-built engine. Finally, N-4-a 2616 is preserved in Haliburton, Ontario. The two other preserved N-4-a engines are 2534 in Brighton, Ontario and 2601 at Exporail.

Lors de l'une de ses excursions occasionnelles de passionnés de trains, Ken visita Bridgewater, en N.-É., où il photographia la rotonde par un après-midi ensoleillé de 1952. Les locomotives 7260, 3420, 5156, 2616 et 3447 y étaient. La 5156, de la classe J-4-f (MLW, juil. 1920, N°/S. 62009), est remarquable parce qu'elle fut attelée en traction double avec la 5154 sur le train-pilote du train royal entre Newcastle et South Devon, N.-B., en 1951. Le CNR démantela la 5156, à Moncton, en août 1957. En 1964, la 7260, une 0-6-0 de la classe O-14-c, fut préservée par R.C. Tibbets, à Trenton, N.-É., après qu'il l'eut achetée de la compagnie Intercolonial Coal en janvier 1953. Elle réside maintenant tout près, au Nova Scotia Museum of Industry, à Stellarton, et datant de novembre 1907, la 7260 est la locomotive la plus ancienne encore existante construite par la CLC. Pour terminer, la 2616, (classe N-4-a), est préservée à Haliburton, Ont. Les deux autres locomotives préservées de cette classe sont la 2534, à Brighton, Ont., et la 2601, à Exporail.



PHOTOGRAPH LOCATOR MAP CARTE D'EMPLACEMENT DES PHOTOGRAPHIES

LEGEND

- CPR Mainline / Voie ferroviaire principale
- CPR Branch Lines / Voies ferroviaires secondaires
- CNR Mainline / Voie ferroviaire principale
- CNR Branch Lines / Voies ferroviaires secondaires
- Other Railway Lines / D'autres lignes ferroviaires
- Provincial Boundry / Frontière provinciale
- Canada-US Boundry / Frontière Canada et États-Unis

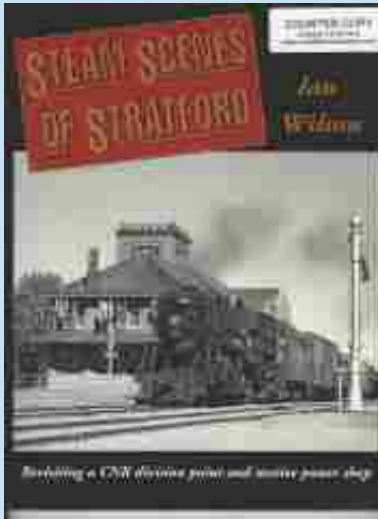
- Ⓢ CPR Photo Numbers / Numéros des photos
- Ⓢ CNR Photo Numbers / Numéros des photos
- Ⓢ VIA Photo Numbers / Numéros des photos
- Cities / Villes

©2018 C.P.R. / C.A. Canadian Rail. Map illustration by James Taylor. Not all rail lines are shown. Not an official map. Illustration de carte par James Taylor. Non toutes les lignes ferroviaires sont montrées. Pas une carte officielle.





BOOK REVIEWS



STEAM SCENES OF STRATFORD

By Ian Wilson
Reviewed by
Lorne Perry

Ian Wilson has produced a number of books relating to steam operation in Ontario, but now he is trying a new approach. This time he is recounting three

visits to Stratford in 1953 and 54, from his imagination. He started from a collection of steam photos by a railway buff from Michigan, Don Ettar; and they fortunately came into Ian's hands from a Winnipeg collector named Brian Schuff.

It was the period when Stratford was anticipating the loss of employment at the main CNR Shops, and embarking upon the Shakespearean Festival as a partial substitute.

The author has woven Ettar's historic photos into a believable story that wonderfully re-creates the steam days, even though he is too young to have been there at the time. As is his practice, he accurately describes the atmosphere around the station, roundhouse, yards and

main shop, with ample reference to the duties of the trains observed and photographed, often from his imagined conversations with railroaders and rail enthusiasts. I can attest to Ian's creative perception because I am indeed old enough to have enjoyed several such visits to Stratford in the years 1954-56 when I was in my early 20's.

Don Ettar was a 'locomotive portrait' man (as I was) but managed to include some of the surroundings in order to provide context. Many of the images are very dark along the sides of the locos, but perhaps it is the geographical orientation of the tracks that accounts for it. However, once you become absorbed in the text, all is forgiven.

There are 63 steam locomotive photos, plus one of a diesel yard switcher. Several maps, employee timetables, and a chronology of diesel intrusion round out the content. In closing, I must also identify a couple of mid-fifties photographs by Pete McLachlan (featured on the front cover) and Jim Guerin (the one diesel switcher on page 25). I suspect this is only the first of a number of Ian's glimpses into the past, where his imagination is combined with photos from the era.

STEAM SCENES OF STRATFORD

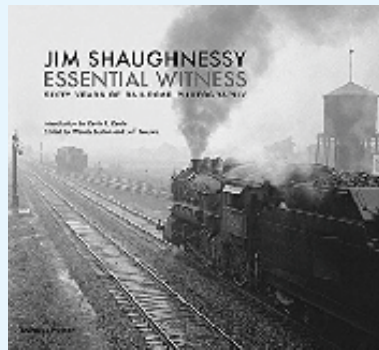
By Ian Wilson

ISBN 9781927050071

Published by Canadian Branchline

50 pages, 9 X 11.5", vertical format, soft cover

Price \$ 29.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



JIM SHAUGHNESSY ESSENTIAL WITNESS

Sixty years of
Railroad
Photography
*Reviewed by
Stan J. Smill*

Essential witness indeed! With great

anticipation, I eagerly cracked the new book celebrating some sixty years of railroad photography by Jim Shaughnessy.

In the years when I was actively practising the railroad photographer's art, Jim Shaughnessy was on a short list of North American railroad photographers that I took my inspiration from. That list also included Philip R. Hastings, Don Wood, Robert Hale, James A. Brown, Robert Sandusky and Jim Boyd. Mentors all, to be sure, but Shaughnessy often took the lead for me.

Perhaps it was the subject matter. What with fantastic, lifelike images of Canadian steam I only saw as a child, the beleaguered old Rutland Railroad that was a part of my family or perhaps it was the special Shaughnessy talent that taught a novice photographer to 'set the scene so as to tell the whole story', many elusive essences were part of learning the railroad photographer's art as taught by Jim Shaughnessy.

Essential Witness is a big book featuring 150 Shaughnessy black and white images many of which are published here for the first time. Many of my old favorites from the days of David P. Morgan and Trains Magazine are presented and interestingly, feature EMD E7's such as the Maine Central shot at Willey House in Crawford Notch and the B&M E7 on the turntable at Troy, New York.

Jim travelled extensively in Canada sometimes in the

company of Canadian Rail editor emeritus Sandy Worthen back in the fifties (Sandy provided the car, Jim provided the camera). These exploits produced an unrivalled photographic record of the last years the CPR ran double-headed steam regularly in freight service between Farnham and Megantic, Quebec. Jim's photos made me want to 'learn the territory' and go railroading, which I did some years later as an operator and train dispatcher on the then CPR's Farnham Division and Quebec Central Railway. Print quality in Essential Witness is excellent and reflects on yet another Shaughnessy photographic talent, his efforts in the darkroom. In a word, superb!

An otherwise magnificent effort is unfortunately compromised by many errors in the caption information in Essential Witness. As a photo editor for Canadian Rail, I place heavy emphasis on vetting caption information and our editorial team strives to 'get it right'. To do so is part of the production and proofing process. For instance, on page 36 of Essential Witness, plate 20 shows Central Vermont 4-8-2 602 at Essex Junction, Vermont printed in reverse! Unfortunate, to say the least. Perhaps the publishers should publish an errata sheet for these captions, for the errors are numerous. Essential Witness is not just a picture book but will be used as a reference tool for model railroaders and historians alike.

Despite these exceptions, perhaps the real benefit is to let the art inherent in Shaughnessy's wonderful photography speak for itself. Jim inspired me and legions of others as a photographer, a railroader and still does to this day as a writer.

JIM SHAUGHNESSY ESSENTIAL WITNESS

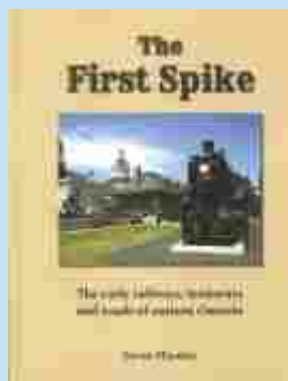
Edited by Wendy Burton and Jeff Brouws

ISBN 13 9780500544860

Published by Thames & Hudson Inc., New York

200 pages, 12 X 11.5", landscape format, hard cover, 150 duotone illustrations

Price \$ 79.00 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



THE FIRST SPIKE

By Steven Manders
*Reviewed by Douglas N W
Smith*

This book is not your typical railway history tome. The publication is the result of many days spent exploring the railway and other transport archeology of Lennox and Addington,

Frontenac, Renfrew and Leeds Counties in Ontario. The timeframe covered is the nineteenth century when railway building, mining and lumbering were at the peak in these counties.

Almost half of the book is devoted to the Kingston & Pembroke Railway and its branches. About a quarter is filled out with explorations of the Bay of Quinte, Thousand Island, Brockville Westport & Sault Ste Marie and Kingston Street Railways. Most of the historical text, with the exception of the BW&SSM, comes from previously published sources. The last quarter includes widely diverse discussions of ferries, steamboats,

colonization roads, logging and tramways. There is a short trek out of eastern Ontario to the Cobourg & Peterborough Railway.

The strength of the book lies in the author's modern day explorations of what remains of these now vanished railways. The book is extensively illustrated, those most illustrations are from the author's explorations of the abandoned rights of way, remaining culverts and bridges, and other surviving relics. There is a good selection of historic and present day maps to help orient the reader.

THE FIRST SPIKE

By Steven Manders
ISBN 978 1 55383 463 2

Published by
200 pages, 12 X 11.5", horizontal format, hard cover, 150 duotone illustrations
Price \$ 79.00 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



TORONTO TRANSIT STREETCARS

By Kenneth C. Springirth
Reviewed by Ted Wickson

This full colour work should be considered a companion edition to this American author's 2010 book Toronto

Trolleys in Color, also published by Morning Sun Books, Inc. Unlike the publisher's usual standard of 128-pages in hard cover 8.5 x 11 portrait format, this new soft cover publication is designed in landscape fashion at just 96 pages.

The one-page introduction gives little detail on the start-up of the Toronto Transportation Commission in 1921 and early decades. Most of author's focus in this text, and through many lengthy photo captions, is on route abandonments, PCC fleet changes 1950s-1980s and the early CLRV era. A handful of trolley coach views are also included.

There is no table of content but most active routes in the period are assigned a chapter number with a corresponding album of photos. A map of TTC's carlines and roster information are not included.

Date range for the book's 176 photos is 1957-1984. No

images are credited to the author but rather to the main contributors--Al Holtz (earliest views), the late Dave McKay and Morning Sun Collection. Colour reproduction is good, as expected from Morning Sun. This reviewer, as a retired photo archivist, would have preferred some up front acknowledgment of the photographers and provenance of the photo collections. Those TTC fans in possession of both Springirth's books will recognize over three dozen images that have been reused in the recent publication. However, the sheer mass of photos should delight most readers.

The author's disclaimer accompanying the publisher's information is well advised as there are several inaccurate dates and inexcusable typos (e.g. Queen's Warf [sic], Keel [sic] station). One image of a Marmon-Herrington trolley coach has been printed backwards but it did appear correctly in the first book.

All in all, this affordable book is a good photo album documenting a cross section of the TTC's carlines, mostly served by the PCC car over a 30-year time frame.

TORONTO TRANSIT STREETCARS

By Kenneth C. Springirth

ISBN 1-58248-457-0

Published by Morning Sun Books, Inc.

96 pages, 8.5 x 11" landscape format, soft cover

Price \$ 24.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



RAIL CANADA VOLUME I, 2017 COLOUR EDITION

Diesel Paint Schemes, Photos
and Rosters Canadian National
System 1938-1988

By Donald C. Lewis

This is a new hard cover, colour version of LPD's 1976 first edition of Rail Canada but with all the diagrams re-drawn in

colour and a new format with colour photographs facing appropriate drawings (most but not all photographs are in colour). This 168 page photo and graphic illustration book on Canadian Nationals diesel locomotive fleet includes all time painting information up to 1988. Locomotive details are shown where they affect paint work and lettering. It includes Newfoundland narrow gauge motive power, Turbo Train and the 1967 Confederation train paint schemes. This book is primarily intended as an aid to serious model railroaders but is of interest to rail enthusiasts as a whole.

Thanks to the latest printing technology (printed in Canada), the colour printing of this 'print on demand' book is excellent considering the photos were taken in the pre-digital era.

RAIL CANADA

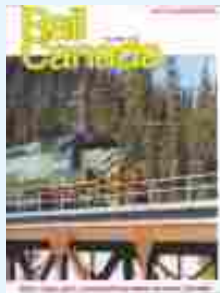
By Donald C. Lewis

ISBN-13-978-0-920264

Published by LPD Publishing Ltd., Winfield, British Columbia

168 pages, 8.5 x 11" vertical format, hard cover

Price \$ 89.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



RAIL CANADA VOLUME 5, 2017 COLOUR EDITION REPRINT

Paint and outline diagrams of Canadian RDC cars, Essex Terminal, BC Rail, Roberval and Saguenay diesel locomotives and rosters

By Donald C. Lewis

A 144 page hard cover photo and graphic illustration (the majority are in colour) book on RDC cars and diesel locomotives. Paint diagrams and data sheets with floor plans for the RDC cars of PGE/BCR, CP, CN and VIA Rail. Diesel locomotive paint diagrams for Essex Terminal,

the Roberval Saguenay and both the last two tone green schemes plus the red, white and blue paint schemes of BC Rail for the period 1981 - 1991. The big electrics are also included. This book contains all the RDC data that was available to the author in the late 1980's as well as updated material for BC Rail's diesel and Electric locomotive fleet at that time.

RAIL CANADA VOLUME 5, 2017 COLOUR EDITION REPRINT

By Donald C. Lewis

ISBN-13-978-0-920264-61-4

Published by LPD Publishing Ltd., Winfield, BC

144 pages, 8.5 x 11" vertical format, hard cover

Price \$ 75.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



RAIL AMERICA VOLUME I, 2017 COLOUR EDITION

Diesel Paint Schemes, Photos and Rosters CN, GTW and CN North America

By Donald C. Lewis

A 168 page photo and graphic illustration book on CN North America's diesel locomotive

fleet, including the GTW System US lines on the Canadian National with painting and information

from the 1940's thru 1996. CN Rail and CN North America is also covered from 1983 thru the introduction of the CNNA MAP pain scheme and beyond to 1994/2017

RAIL AMERICA VOLUME I, 2017 COLOUR EDITION

By Donald C. Lewis

ISBN-13-978-0-920262-1

Published by LPD Publishing Ltd., Winfield, British Columbia

164 pages, 8.5 x 11" vertical format, hard cover

Price \$ 82.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2018

Edited by Earl W. Roberts and David P. Stremes

This is the 35rd. edition of Canada's comprehensive guide to Canada's railways; the guide includes information on:

Locomotives - CN, CPR, VIA and others

Preserved equipment

Passenger cars

Urban rail transit

Cabooses

Non-revenue equipment
radio frequencies

Detailed divisional maps
and information

Mainline train numbers

Railway reporting marks

Major cities rail maps

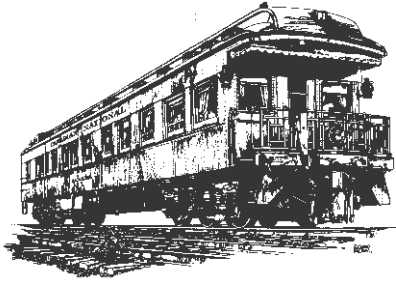
CANADIAN TRACKSIDE GUIDE 2017

Published by the Bytown Railway Society, Ottawa

ISSN 0829-3023

Approximately 700 pages, 5 1/2 X 8 1/2" size, vertical format, soft cover

Price \$ 26.95 + GST at the Exporail Boutique, or + GST + postage by mail



Heritage Business Car

May - June, 2018

By John Godfrey

Edited by David Gawley



Mail Received



Philip Mason from Kamloops, British Columbia writes

Here is an image of the former CP station in Nelson as it is being restored by that city, taken by my daughter Kylie recently.

Because of the amount of structural damage caused by subsidence over many years, this has been a long and expensive procedure.



Kylie Mason

Perhaps more than any other CP location, this is a place where friends from Montreal have spent and often started their railroad careers.

Most worked as operators at various locations on the CP Kootenay Division based in this building. Stan Smaill, Grant Will, and both John and Andrew Sutherland all worked the Kootenay Division in the late 1960's and 1970's. Grant Will worked as a trainman out of Nelson, and I spent the fall of 1975 working there while laid off at Revelstoke.

The origin of this building was as a Columbia & Western station dating back to the 1890's, however it was expanded twice during the CP years.

Because the different parts of the building settled down differently on its foundation (or lack thereof), throughout many years, the building was out of true and the bridge and building department made modifications compensating for that. That said, the building was very clean and well maintained in the 1970's, however the stairs to the upper floors and the upstairs floor itself had a definite slant to them.

In the 1970's, this building was fully occupied with divisional offices, and RTC centre and a yard office. The foundation visible in the foreground was for a modern single storey extension which originally housed a café but later housed the telex machines and card sorters etcetera used by the yard office. In the seventies, at least part of it was a staff lunch room which contained parts of the earlier café.

The Kootenay Division administered all the CP trackage from Midway BC in the west where it connected with the Kettle Valley Division and all the way east to Crowsnest BC where it connected with the Alberta South Division. Because of the coal, ore and lumber traffic which originated on lines controlled from Nelson, in its heyday, the Kootenay Division was one of the most profitable divisions of CP.

Behind the station was an equally large freight shed which exists in a modified form as a hardware warehouse.

During the 1980's and 90's, the various offices housed in the building by CP moved elsewhere, mostly to Revelstoke. I think the RTC office was first to go, or perhaps the general office. By the early 90's, the remaining staff moved to some trailers just west of the station, and the building was vacated.

All along there was a desire to preserve the building, but CP pointed out that the building had structural issues and would be an extensive and expensive restoration. In time, the City of Nelson found the funds to do so, and this is the current state of the building.

When I first encountered this building, it was in a paint scheme unique to the CP Kootenay Division, light green and yellow (Ferne and Erickson were the same colour), however in the summer of 1975, it was painted black and white, which it retained until restoration.

I don't know if the current paint scheme relates to an earlier CP paint scheme. So far, the only tenant appears to be a tourist information office.

Next door is a long preserved superintendents house.

In the 1970's, the mailing address for this building was 'CPR Nelson BC station, at the foot of Baker Street'. Much of the other CP facilities at Nelson are gone, as in the diesel shop, the roundhouse and most of the tracks. Freight trains to Yahk, Trail and Castlegar still operate on a daily basis as part of CP's internal shortline Kootenay Valley Railway.



This is how the Nelson Station looked in 2008. Phil Mason
Voici à quoi ressemblait la gare Nelson en 2008. Phil Mason

Interesting to see cars parked beside the station. In CP days, those spaces were reserved for managers and rigorously patrolled by the CP police. Employee parking was some distance away. (Philip Mason)

42 cars from VIA's historic stainless steel fleet to undergo \$ 54 million in accessibility renovations



Fifty nine years after this photo was taken in 1959, VIA Rail Canada is once again renovating some cars in its stainless steel fleet. CRHA Archives, Fonds Canadian Pacific M 7016

Cinquante-neuf ans après que cette photo a été prise en 1959, VIA Rail Canada rénove de nouveau quelques-unes de son parc de voitures en acier inoxydable. Archives ACHF, fonds Canadian Pacific M7016

VIA Rail Canada (VIA) has awarded Bombardier a total of \$54 million in contracts to upgrade stainless steel passenger cars. Bombardier will upgrade 17 and CAD Industries in Lachine will upgrade another 25 cars. Most were built in the 1950s for Canadian Pacific Railway's The Canadian, the renovations will be used to transform them into a new generation of fully accessible cars, and will elevate the standards of accessibility in Canada. VIA Rail President and Chief Executive Officer Yves Desjardins-Siciliano announced the investments recently in press conferences at La Pocatière and Lachine, Quebec. Both conferences were in the presence of local politicians, industry and VIA Rail executives.

The contract awarded to Bombardier will allow for the stainless steel cars to become fully accessible including washrooms. The interior layout of the cars was designed in compliance with modern accessibility standards and future requirements that are currently under development in order to provide a superior level of accessibility.

The work will also include the installation of Wi-Fi devices, improved interior design of the cars and mechanical upgrading of the heating system and various electrical components.

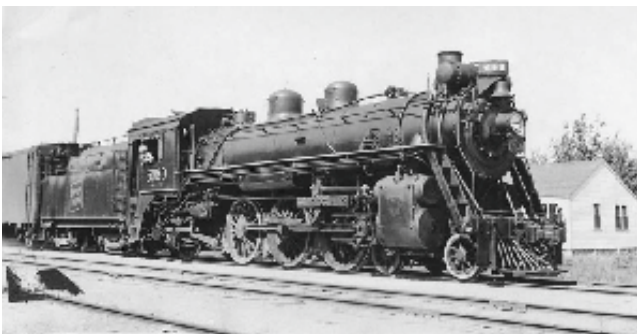
This work will significantly increase the number of refurbished 1950s-era cars to better serve our clients. The program is scheduled to be completed in 2020. The contracts with Cad and Bombardier are in addition to 33 cars currently under renovation, and the other cars that were converted over the past years by VIA Rail's Montreal Maintenance Centre experts. The renovated cars will be deployed over VIA Rail's long-haul routes. (VIA press release)

Waterloo Central Railway acquires three passenger cars from Credit Valley Express

Three Credit Valley Express (CVE) pieces of rolling stock, two coaches with silver and red letterboards 1978 (xCN, VIA 5628); 2003 (xCN, VIA 5506), and RDC-9 DAWX 6006 (xCN, VIA 6006) left Orangeville, Ontario recently to begin their transfer move to the Waterloo Central Railway (WCR) near Waterloo, Ontario.

Reports for last fall showed WCR had 36,000+ riders on their events, but they turned away at least 3,000 others; thus the rationale for acquiring this equipment. (Tempo)

CN 5080 Leaving Prince Albert Saskatchewan



Stan F. Styles, Bud Laws collection

Canadian National Railways 5080 4-6-2, ex Canadian Government Railways 453, built in 1914 by Montreal Locomotive Works (MLW) and on display in Prince Albert Saskatchewan is on its way to a new home. No. 5080 has been on display since it was gifted to the city by the CNR in 1966. The city of Prince Albert transferred ownership of the locomotive to Aspen Crossing Railway Corporation, which operates a tourist railroad southeast of Calgary Alberta on CPR's former Lomond subdivision. The steam locomotive is one of a series of only 61 built between 1914 and 1918 before it was put in service on a line between the Hudson's Bay junction and The Pas.

No. 5080 has been the subject of various restoration proposals since 2008, but none materialized. Mayor Greg Dionne told the Prince Albert Daily Herald that by 2018, the city's budget could not support the cost for the restoration and building a space to store and maintain the 5080. Members of the city government then began exploring other options to protect the locomotive from vandalism and the elements.

Jason Thornhill, owner of Aspen Crossing believes that repairs will cost \$1 million over the next two to four years. It is expected to leave Prince Albert by March 31st at a cost of \$100,000. The Prince Albert Daily Herald reports that as a condition of the move, the city's name and coat of arms and a plaque with the name of the mayor and city council members will be added to the locomotive. (Trains magazine)

The Revelstoke Heritage Railway Society welcomes a new Executive Director

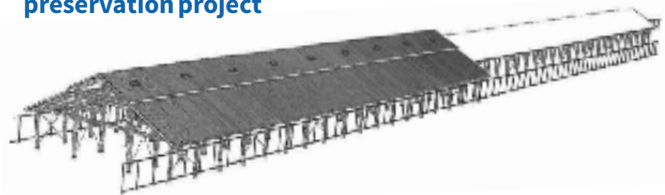


Laura Young started the role of Executive Director for the Revelstoke Heritage Railway Society (RHRS) in January 2018.

Jennifer Dunkerson will be missed, she spent 6 out of the last 7 years in the Executive Director role for the society. Jennifer has taken her expertise and her family to Nelson and is now working for Heritage BC.

Laura is originally from England, but moved to Canada for the first time in 2008 and gained her permanent residence here in 2014. Laura was the Operations Director for Whistler Cooks Catering in Whistler, BC and her new role seemed like a perfect fit for her. A chance to learn, a chance to use her previous skill-set and a chance to work some amazing people and volunteers. She's looking forward to working with RHRS and is excited about bringing her ideas to the table. (Revelstoke Railway Museum Newsletter, Spring 2018)

Ground broken on Cranbrook's \$4 million rail car preservation project



Cranbrook History Centre's heritage passenger cars will no longer be at the mercy of mother nature

Ground was broken on the first phase of the structure that will protect and preserve the heritage railcars at the Cranbrook History Centre recently. The project, which is ultimately slated to cost over \$4 million,

will be constructed over numerous phases as they collect money from donations, grants, sponsorships and fundraising. Kimberley's Tye Homes has been secured as the contractor for this project.

The groundbreaking ceremony commenced construction of the first module. This 16,600 sq. ft. building will cover nine cars on tracks one, two and three. Module 2 will be 12,600 sq. ft. and cover the remainder of the cars on tracks one and two. These will each cost about \$1 million and will be fire rated and equipped with full sprinkler systems.

Phase one will take about four months, and later phases of construction could potentially see south facing solar panels installed, which is anticipated to provide enough energy to operate the entire museum, eliminating over \$60,000 in yearly Hydro bills, and also possibly feed power back into the grid.

The College of the Rockies will erect a grand entrance, guiding guests from the existing museum building into the new train structure. Further down the road, walls, heating, air condition and concrete floors will be used as display areas and overflow gathering area for events taking place in the Royal Albert Hall.

Tammy Morgan, executive director for the Cranbrook History Centre, said that the protection of the heritage coaches is badly needed as “weather is winning the race currently, and we must get these railcars protected or risk having to scrap some of them as a few railway museums have been forced to do in recent years.”

Morgan added that the safety of their guests and staff is of critical importance to the museum. “The development of the train shed and platform will allow us to ensure [their] utmost safety.”

The collection includes 28 restored cars that date back to the 1870s with a value between \$6-\$8 million, according to Tom Kirk, the chair of the board for the Cranbrook History Centre. Kirk, who authored a letter to the city on behalf of the board, also noted that it costs between \$25,000 – \$40,000 annually for rail car roof repairs.

A sponsorship wall will be constructed to display all the various businesses, organizations and individuals who contribute funds to this project.

“We’ve got a number of funders that are coming on board with us,” said Morgan. “We’re going to have a wall that’s going to show all the donations and donors across the board. So we are canvassing for support through different grants as they come available.”

Morgan reiterated the importance of protecting these historic trains from the elements, explaining that each year, roof repairs to the train cars costs anywhere

from \$10,000 to \$20,000.

“Trains were not made to be stationary, so if we do not cover them, this will be a lost piece of history. So by us allowing the roof to come up, allows us to keep that history here and develop it further. It also allows us to expand the museum on a broader base.”

(Heritage Cranbrook information booth at the Calgary Train Show.)

Movie made about three steam locomotives that once worked at Bienfait Saskatchewan.



Director William Fraser's one hour documentary 'The Locomotives of Bienfait' recently premiered in Estevan Saskatchewan. The movie tells the story of three steam locomotives that worked for the Manitoba and Saskatchewan Coal Company (M&SC) at Bienfait, in south east Saskatchewan into the late 1960's, and of the community in which they worked. These locomotives still exist and are on static display in Western Canada.

Number 3522, a 2-8-0, is on display in Bienfait. It was built by Baldwin Locomotive for CPR in 1907, sold to the M&SC in 1956 and retired in 1968. Number 2166, an 0-6-0, is on display at the Western Development Museum in Saskatoon. It was built by CPR in 1905, sold to the M&SC in 1949 and retired in 1966. Number 6947, an 0-8-0, is on display at Sandon, British Columbia. It was built by MLW in 1908 for the CPR, sold to M&SC in 1970, and retired in 1970. (Allen Barrett)

A trailer of the movie is available at <https://www.youtube.com/watch?v=Nxm84josfys> ([Estevan Mercury and movie publicity release](#))



COMMUNICATIONS

May/June • mai/juin 2018

Edited by Stephen Wray

President's Report

Dear fellow members,

I am pleased to report to you that the 2017-18 fiscal year of your Association was a success. I would like to thank all of the members who again contributed so generously to the 2017-18 membership fundraising campaign. Your financial support of the Association is greatly appreciated.

A highlight last year was the publication of the special November/December Canada 150 issue of Canadian Rail. At 76 pages it was the largest issue ever in the 81 years of publication of Canadian Rail and its predecessors. Thanks to the use of the internet, a team of CRHA members across Canada were able to work together to produce this excellent issue and its translation. Well done and congratulations to all involved.

The CRHA Divisions had an active year carrying out their publications, meetings, trips, museum activities, historic plaque program and displays.

I was very pleased that Marie-Claude Reid, the Executive Director of the Association for 25 years before her retirement in June last year, was given the Award of Distinguished Service by the Canadian Museums Association at its Annual meeting in Vancouver. It is well deserved.

We started a strategic planning process for the Association last year under the guidance of CRHA Director, Robert Robinson, which will involve all the members of the CRHA as well as the staff and volunteers of Exporail. This process will continue into the new fiscal year. You will be kept informed of the results of this important process.

The exhibition in the Angus pavilion at Exporail will be undergoing a \$1 million modification over the next 18 months to change out some of the rolling stock, add more artifacts and improve signage and lighting. It should be a big hit with the visitors when completed.

We always welcome new members to the



Rapport du président

Chers membres,

J'ai le plaisir de vous annoncer que l'année financière 2017-2018 de notre association a été un succès. Je tiens à remercier tous les membres qui ont si généreusement contribué à la campagne de financement de 2017-2018. Nous sommes grandement reconnaissants de votre soutien financier à l'Association.

Un fait saillant de l'an dernier a été la publication du numéro spécial Canada 150 de la revue Canadian Rail de novembre-décembre.

Totalisant 76 pages, il s'agissait du plus important numéro de la revue et de ses prédécesseurs depuis 81 ans. Grâce à l'utilisation d'Internet, une équipe pancanadienne de membres de l'ACHF a pu travailler ensemble pour produire cet excellent numéro et sa traduction. Bravo et félicitations à tous ces collaborateurs.

Les divisions de l'ACHF ont connu une année active en accomplissant leurs publications, réunions, voyages, activités muséales, programme de plaques historiques et expositions.

J'ai été très heureux que Marie-Claude Reid, directrice générale de l'Association pendant 25 ans, avant sa retraite en juin dernier, ait reçu le très mérité Prix du service distingué de l'Association des musées canadiens lors de sa réunion annuelle à Vancouver.

L'an dernier, nous avons entamé un processus de planification stratégique pour l'Association sous la direction de Robert Robinson, directeur de l'ACHF, qui impliquera tous les membres de l'ACHF, ainsi que le personnel et les bénévoles d'Exporail. Ce processus se poursuivra pendant la nouvelle année financière. Vous serez tenu au courant des résultats de cet important processus.

L'exposition dans le pavillon Angus à Exporail subira une métamorphose d'un million de dollars au cours des 18 prochains mois afin de renouveler une partie du matériel roulant, ajouter plus d'artefacts et améliorer la signalisation et l'éclairage. Ce sera un grand succès auprès des visiteurs

Association and volunteers for Exporail. If you know of someone who might like to become a member or a volunteer, please let us know by contacting Mathieu Graveline at mathieu.graveline@exporail.org.

If you would like to find out how you can help preserve Canada's railway heritage by making a gift or leaving a legacy bequest to the CRHA Foundation, please contact crha.foundation@exporail.org.

Regards,
C. Stephen Cheasley

une fois terminé.

Nous accueillons toujours de nouveaux membres à l'Association et des bénévoles pour Exporail. Si vous connaissez quelqu'un qui aimerait devenir membre ou bénévole, veuillez nous en informer en contactant Mathieu Graveline à mathieu.graveline@exporail.org.

Si vous voulez savoir comment vous pouvez contribuer à préserver le patrimoine ferroviaire du Canada en faisant un don ou en laissant un legs à la Fondation de l'ACHF, s'il vous plaît contactez crha.foundation@exporail.org.

Cordialement,
C. Stephen Cheasley

Denis Maillé 1933 - 2017

The CRHA and Exporail lost a faithful volunteer in December 2017 when Denis Maillé passed away at the age of 84. Denis had been a streetcar motorman for many years and was well known around Eastern Ontario and Quebec for his train show attendance representing Exporail.

Denis is survived by his wife of many years Rose-Aimée Peterkin, four children and many grandchildren. Denis' engaging smile and cheerful personality will be dearly missed by everyone who met and knew him. Our sympathy goes out to all his family and many friends.



Denis Maillé 1933 - 2017

L'ACHF et Exporail ont perdu un fidèle bénévole en décembre 2017 lorsque Denis Maillé est décédé à l'âge de 84 ans. Denis était garde-moteur depuis de nombreuses années et était bien connu dans l'Est de l'Ontario et du Québec pour sa participation aux salons.

Denis laisse dans le deuil sa femme, Rose-Aimée Peterkin, quatre enfants et plusieurs petits-enfants. Le sourire engageant de Denis et sa personnalité enjouée manqueront à tous ceux qui l'ont rencontré et le connaissaient. Notre sympathie va à toute sa famille et à ses nombreux amis.

CRHA's Calgary & Southwestern Division takes runner up prize at the Calgary train show

La division Calgary & Southwestern de l'ACHF est finaliste au salon du train de Calgary



From left to right: Dough Phillips, Ed McCulloch, Don Thomas, Dave Dunsmore, B.J. Ersson and Dave Darling display the 'runner up' plaque in the Prototype Category at the Calgary train show. Their display consisted of some signal components, a large Alberta map showing all Alberta railroads ever built and many 8 X 10 photographs of historic railroad equipment with easy to read extended captions. Congratulations to everyone who created and manned the display.

De gauche à droite : Dough Phillips, Ed McCulloch, Don Thomas, Dave Dunsmore, B.J. Ersson et Dave Darling affichent la plaque «finaliste» dans la catégorie Prototype du salon des trains miniatures de Calgary. Leur exposition comprenait quelques composantes de signaux, une grande carte de l'Alberta montrant toutes les voies de chemin de fer jamais construites dans la province et de nombreuses photos 8 x 10 d'équipements ferroviaires historiques, avec des légendes faciles à lire. Félicitations à tous ceux qui ont créé et animé l'exposition.

Report on Membership survey

We surveyed CRHA members in March 2018 with a view to understanding their needs and wants as we develop a new strategic plan to guide our actions in the next few years. The response rate was exceptionally good—almost 45% of members took the time to give their feedback.

Many of the questions were open-ended and literally hundreds of suggestions and comments were offered. We intend to review, prioritize and put as many of these suggestions into the new strategic plan which we aim to publish for the CRHA Annual General Meeting in September 2018. This brief report is intended to give members a first look at some of the high-level summary information that has come out of the survey. Percentages quoted below are of the members who responded to the survey.

Some of the results are probably not a surprise to you. 92% of members live in Canada, and 60% have belonged to the CRHA for more than 10 years. We also tend to be older folks (sigh!)—94% of the membership is over 55 years old, and 76% over 65.

A large majority (60%) live more than 200 km away from Exporail, and 27% have never paid a visit to the museum. Of the ones who have visited, the commentary is overwhelmingly positive about the experience, although there were a few complaints and many constructive suggestions. 21% of respondents reported belonging to one of the divisions, and 18% indicated that they volunteer in some way for the CRHA.

Since so many members live too far away to visit, their reliance on Canadian Rail, other communications and emails, the Exporail website, and social media, is heavy. While current communications efforts are generally appreciated by the membership, there were also many useful suggestions for improvements, which will be studied with a view to implementation. Support to keep Canadian Rail as a print publication was very strong at 89%. CRHA members are split in their readiness to adopt electronic communications—many prefer it, but a larger number indicated that they are not comfortable with moving away from print. We will likely have to maintain a foot in both camps for some time to come.

99% of respondents said they got good value for their membership dues, and 73% were prepared to support a dues increase, with the most common amounts specified being \$60 (41%) and \$70 (24%) per year. Just over 50% of respondents also indicated they were Friends of the Museum or ready to increase their financial support to that level, a contribution which results in an individual tax receipt and 7% asked for more information on making a financial donation or legacy gift. We will be systematically contacting people who asked for this.

Rapport sur le sondage auprès des membres

Nous avons sondé les membres de l'ACHF en mars 2018 afin de comprendre leurs besoins et leurs désirs alors que nous développons un nouveau plan stratégique qui guidera nos actions au cours des prochaines années. Le taux de réponse a été exceptionnellement bon — près de 45 % des membres ont pris le temps de donner leur opinion.

Plusieurs des questions étaient ouvertes et nous avons littéralement reçu des centaines de suggestions et commentaires. Nous avons l'intention d'examiner, de prioriser et d'intégrer le plus grand nombre possible de ces suggestions dans le nouveau plan stratégique que nous avons l'intention de déployer pour l'assemblée générale annuelle de l'ACHF en septembre 2018. Ce bref rapport a pour but de donner aux membres un premier regard sur certaines des informations de synthèse de haut niveau qui sont ressorties de l'enquête. Les pourcentages indiqués ci-dessous sont ceux des membres qui ont répondu à l'enquête.

Certains résultats ne vous surprendront probablement pas. 92 % des membres vivent au Canada et 60 % sont membres de l'ACHF depuis plus de 10 ans. Nous avons aussi tendance à être plus âgés (soupir !) — 94 % des membres ont plus de 55 ans et 76 % ont plus de 65 ans.

Une grande majorité des membres (60 %) vivent à plus de 200 km d'Exporail et 27 % n'ont jamais visité le musée. Parmi ceux qui l'ont visité, les commentaires exprimés sont extrêmement positifs au sujet de l'expérience vécue, bien qu'il y ait eu quelques plaintes et beaucoup de suggestions constructives. 21 % des répondants ont déclaré être membres d'une des divisions et 18 % ont indiqué qu'ils faisaient du bénévolat pour l'ACHF.

Puisqu'un si grand nombre de membres vivent trop loin pour nous rendre visite, ils comptent énormément sur la revue Canadian Rail, les autres publications et courriels, le site d'Exporail et les médias sociaux pour obtenir leurs informations. Alors que nos efforts de communication actuels sont généralement bien accueillis, il y a eu de nombreuses suggestions utiles pour des améliorations et celles-ci seront étudiées pour une éventuelle mise en œuvre. L'appui à la version imprimée de la revue Canadian Rail a été très fort à 89 %. Les membres de l'ACHF sont divisés quant à leur volonté d'adopter les communications électroniques — beaucoup les préfèrent, mais un plus grand nombre de membres ont indiqué qu'ils ne sont pas prêts à délaisser l'imprimé. Nous allons sans doute devoir chevaucher les deux camps pendant un certain temps.

99 % des répondants disent obtenir un bon rapport qualité-prix pour leurs cotisations et 73 % étaient prêts à soutenir une augmentation des cotisations ; les

The great response shows how interested and engaged CRHA members are in our organization's efforts to showcase Canada's impressive railway heritage. Thanks to all for your participation.

The five winners of the draw for the Exporail hat or t-shirt were Sam

McLauchlan, Donald R. Davies, David Nash, Robert Heintz, and John Riddell.

Portrait of R. C. Vaughan donated to the CRHA

An oil painting of Robert Charles Vaughan, the fourth President of Canadian National Railways, was donated to Exporail by the estate of his daughter, the late Gloria Vaughan Mackenzie of Brockville Ontario. The name of the artist is unknown, however, before her passing, she said it was painted by an employee of the Pointe St Charles shops. This appears to be true as Exporail records indicate it was painted by a Mr. D. St. Onge who worked at Pointe St. Charles shops.

R.C. Vaughan was President of CNR from 1941 to 1949. He was the last of the former Canadian Northern Railway executives to be President of the company (David Blyth Hanna and Samuel J Hungerford preceded him).

Douglas Smith, Co-Editor of Canadian Rail, a Brockville resident, negotiated the donation of the portrait. In the photo, Douglas is presenting the portrait to Nadine Cloutier, Executive Director of Exporail. The presentation was made in front of 4100 the first steam locomotive purchased by the newly formed CNR in 1923. We are very pleased that this portrait has been added to the art collection at the Exporail archives.

montants les plus communs étant de 60 \$ (41 %) et de 70 \$ (24 %) par année. Un peu plus de 50 % des répondants ont également indiqué qu'ils étaient des amis du Musée ou prêts à accroître leur soutien financier à ce niveau ; une contribution qui se traduit par un reçu fiscal. De plus, 7 % ont demandé plus d'informations sur la façon de faire un don en argent ou un legs. Nous communiquerons systématiquement avec les personnes ayant fait ces demandes.

Cet excellent taux de réponse montre à quel point les membres de l'ACHF sont intéressés et engagés dans les efforts de notre organisation pour mettre en valeur l'impressionnant patrimoine ferroviaire du Canada. Merci à tous de votre participation.

Portrait de R. C. Vaughan offert à la CRHA

Une peinture à l'huile de Robert Charles Vaughan, quatrième président de la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada, a été donnée à Exporail par sa succession, sa fille, feu Gloria Vaughan Mackenzie de Brockville, en Ontario. Le nom de l'artiste est inconnu, cependant, avant son décès, nous avons été informés par sa fille qu'elle avait compris qu'il s'agissait d'un employé du CN des boutiques de Pointe St Charles qui avait peint le portrait.

R.C. Vaughan a été président du CN de 1941 à 1949. Il a été le dernier des anciens dirigeants de la Canadian Northern Railway à être président de l'entreprise (David Blyth Hanna et Samuel J Hungerford l'ont précédé).

Douglas Smith, co-éditeur de Canadian Rail et résident de Brockville, a négocié le don du portrait. Sur la

photo, Douglas présente le portrait à Nadine Cloutier, directrice générale d'Exporail. La présentation a été faite devant la CNR 4100, première locomotive à vapeur achetée par le CNR nouvellement formé en 1923. Nous sommes très heureux que ce portrait ait été ajouté à la collection d'art des archives d'Exporail.





EXPORAIL
LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM

EXPORAIL
News
Together, let us put our shoulders to the wheel!



EXPORAIL
LE MUSÉE FERROVIAIRE CANADIEN
THE CANADIAN RAILWAY MUSEUM

Actualités
EXPORAIL
Ensemble, mettons l'épaule à la roue!

Canadian Museums Association Honours Marie-Claude Reid!

The Canadian Museums Association (CMA) honoured the achievements of museum professionals at its 2018 national conference in Vancouver, British Columbia. A total of 22 awards were presented during a special awards ceremony, held at the Sheraton Vancouver Wall Centre Hotel, on Thursday April 12.

Our Marie-Claude Reid was honoured with Canadian Museums Association Award of Distinguished Service. This award is to 'recognize the accomplished career of a dedicated museum professional to the Canadian museum sector'. "Marie-Claude Reid was the Executive Director of Exporail, the Canadian Railway Museum for 25 years until her retirement in 2017. We are all very proud of her achievement", says C. Stephen Cheasley, President, Exporail, the Canadian Railway Museum.

Introducing Mathieu Graveline

Coordonnateur à la gestion des bénévoles et des opérations

This newsletter gives me the opportunity of introducing myself: Mathieu Graveline, the new Volunteer Management and Operations Coordinator at Exporail.

My previous job was as Director of the Éco de la Pointe-aux-Prairies, a community organization promoting environmental awareness. This involved coordination of a team working on projects, and also managing the finances. I worked there for eight years, progressing from development agent to management, and during that time I got to do a bit of everything- animation to communications, project



L'Association des musées canadiens rend hommage à Marie-Claude Reid!

L'Association des musées canadiens (AMC) a honoré les réalisations des professionnels des musées lors de son congrès national de 2018 à Vancouver, en Colombie-Britannique. 22 prix ont été décernés lors d'une cérémonie spéciale, tenue au Sheraton Vancouver Wall Centre Hotel, le jeudi 12 avril.

Notre Marie-Claude Reid a reçu le Prix du service méritoire de l'Association des musées canadiens. Ce prix vise à récompenser la carrière d'un

professionnel accompli du secteur muséal canadien. «Marie-Claude Reid a été directrice exécutive d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien pendant 25 ans, jusqu'à sa retraite en 2017. Nous sommes tous très fiers de sa réussite», déclare C. Stephen Cheasley, président d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien.

Introducing Mathieu Graveline

Coordonnateur à la gestion des bénévoles et des opérations

J'ai travaillé pour cet organisme durant huit ans, en commençant comme agent de développement pour progresser jusqu'à la direction. Durant toutes ces années, j'ai eu l'occasion de toucher un peu à tout, de l'animation à la communication et du développement des projets à la coordination d'équipe. Comme vous pouvez l'observer, je suis quelqu'un qui aime s'investir au sein d'une organisation et je souhaite répéter l'expérience chez Exporail. Au cours de ma première semaine, j'ai fait connaissance avec des gens fort sympathiques et je suis déjà impatient de collaborer avec eux dans



management to team coordination. You can probably see that I am a person who really likes to get involved, and I'm hoping to repeat this experience at Exporail.

I have met many of the fine people here, and I'm looking forward to working closely with them in Exporail's operations. I'm proud to be here as part of the Exporail team.

Mathieu Graveline

Volunteer Management and Operations Coordinator

Two new staff members to replace those on maternity leave

We are please to introduce Nicole Gilbert (left) who is replacing Jessica Mouton responsible for the boutique and hall rentals, and Marie-Anne Durocher, Archivist who is replacing Mylene Belander, both are off on maternity leave. Welcome aboard!



Deux nouvelles employées en remplacement des employées en congé de maternité

Nous sommes heureux de vous présenter Nicole Gilbert (à gauche) qui remplace Jessica Mouton, responsable de la boutique et des locations de salle, et Marie-Anne Durocher, archiviste, qui remplace Mylene Bélanger. Jessica et Mylène sont actuellement en congé de maternité. Bienvenue à bord!

New Collections Registrar

Hello everyone!

Some of you may have already met me, but allow me to introduce myself. My name is A l e x a n d r a Lamoureux and since September 2017, I have been the new Collections Registrar at Exporail, the Canadian Railway Museum. I had a three month long internship here at the museum's c o l l e c t i o n s

department during the summer of 2016. I graduated from the Université de Montréal with a BA in Art History in 2015 and I received my degree for an MA in Museum Studies in August 2017. I'm looking forward to meeting all of you!



Nouvelle registraire aux collections

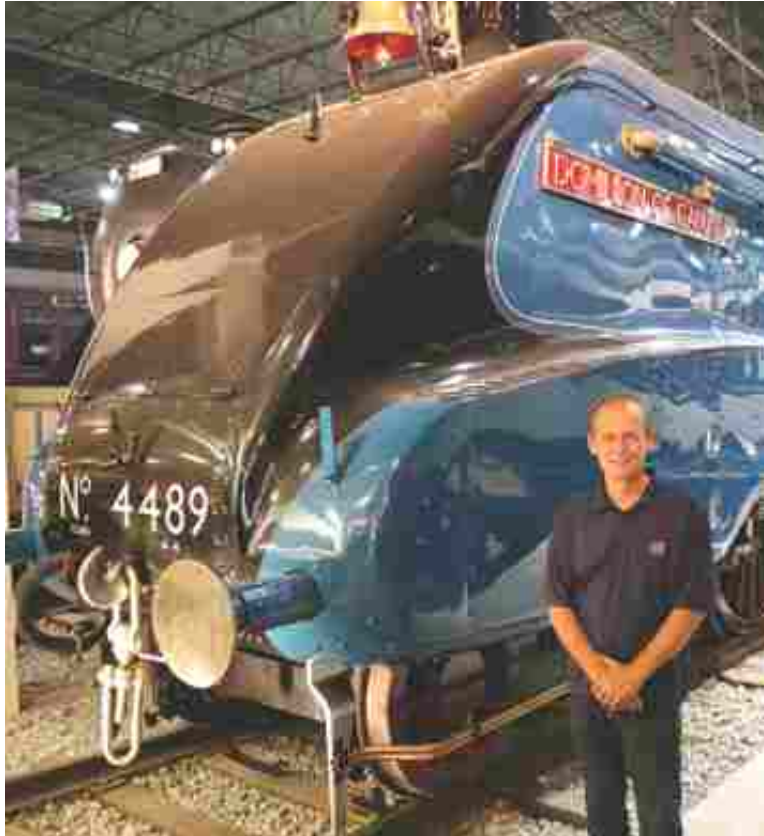
Bonjour à toutes et à tous!

Certains d'entre vous me connaissent déjà, mais permettez-moi de me présenter. Mon nom est A l e x a n d r a Lamoureux et depuis septembre 2017, je suis la nouvelle registraire des c o l l e c t i o n s d'Exporail, le musée ferroviaire canadien. J'ai d'ailleurs fait un stage de trois mois,

ici-même au musée, au département des collections à l'été 2016. J'ai obtenu le baccalauréat en histoire de l'art de l'Université de Montréal en 2015 et j'ai gradué du programme de maîtrise en muséologie en août 2017. Au plaisir de vous rencontrer!

New employee responsible for buildings and site

Stéphane Fillion is our new building and site manager, he started on July 17, 2017. Besides the maintenance of buildings and grounds, he works on different projects with staff and volunteers.



Nouveau responsable de l'entretien des bâtiments et du site

Stéphane Fillion est notre nouveau responsable de l'entretien des bâtiments et du site depuis le 17 juillet 2017. En plus de l'entretien des lieux, il collabore aux nombreux projets du musée en compagnie du personnel et des bénévoles.



CRHA Foundation

The CRHA Foundation is a long-term financial backer of the CRHA by making annual grants for operations. In March the Foundation made a grant to the CRHA of over \$29,300. While this is an important amount, it is only about 1.3% of the CRHA annual budget, and so the Foundation is keen to continue to grow its assets to allow larger grants in the future. The total disbursement over the past eight years now amounts to almost \$190,000.

There has been good news from donors: CP made its third donation to the Foundation in March, this time for \$200,000. This gift from CP is to support work on the CP archives in our collection. CP has now reached \$1/2 million in total for this archival fund, and has promised another \$200,000 next year.

Quebec's excellent support for our Foundation has continued with the announcement of a matching grant of \$200,000 for CP's 2017 donation; we expect to receive the cash later this year. When it comes in, Quebec's total contribution to the Foundation will have reached



ACHF Fondation

La Fondation de l'ACHF est un bailleur de fonds à long terme de l'ACHF qui accorde des dons annuels pour les opérations. En mars, la Fondation a octroyé à l'ACHF une subvention de plus de 29 300 \$. Bien qu'il s'agisse d'un montant important, cela ne représente qu'environ 1,3% du budget annuel de l'ACHF et la Fondation souhaite continuer d'augmenter ses actifs pour obtenir des subventions plus importantes à l'avenir. Le total des versements au cours des huit dernières années s'élève maintenant à près de 190 000 dollars.

Il y a eu de bonnes nouvelles de la part des donateurs : le CP a fait un troisième don à la Fondation en mars, pour un montant de 200 000 \$. Ce don permet de soutenir le travail des archives du CP dans notre collection. Le total des dons du CP destiné au fonds d'archives a maintenant atteint un million et demi de dollars et une promesse de 200 000 \$ de plus est prévue l'an prochain.

L'excellent soutien du gouvernement du Québec à notre Fondation s'est poursuivi avec l'annonce d'une

\$462,000. We are hopeful that Quebec will also agree to match CP's 2018 gift.

Several CRHA members also made individual cash donations in 2017-8. The total assets of the Foundation are now up over the \$1.2 million mark.

Our two investment managers continue to perform well in a challenging investment environment. Total returns this financial year will be in the range of 5% net of fees once all the accounting is done.

Members wanting any more information about our Foundation, or about how to make a tax-deductible contribution themselves, can contact me at crha.foundation@exporail.org.

Robbie Robinson, President

subvention équivalente à 200 000 \$ pour le don de 2017 du CP; nous prévoyons recevoir l'argent plus tard cette année. À ce moment-là, la contribution totale du Québec à la Fondation aura atteint 462 000 \$. Nous espérons que le gouvernement du Québec sera également d'accord pour égaler le don du CP en 2018.

Plusieurs membres de l'ACHF ont également fait des dons en espèces individuellement en 2017-2018. Le total des actifs de la Fondation est maintenant supérieur à 1,2 million de dollars. Nos deux gestionnaires en placements continuent de bien performer dans un environnement d'investissement difficile. Le rendement total de cet exercice sera de l'ordre de 5% nets de frais une fois la comptabilité achevée.

Les membres qui veulent plus d'informations sur notre Fondation, ou sur la façon de faire eux-mêmes une contribution déductible d'impôt, peuvent me contacter à crha.foundation@exporail.org.

Robbie Robinson, président

BACK COVER TOP: This has been the vantage point for many general views of Turcot roundhouse over the years. In this 1959 shot, the building houses a mix of steam and diesel locos. The main water tank can be seen, with plumbing connecting it to several water cranes, and the roundhouse office building is just to its right. Robert Krone also made the CPR Glen roundhouse an objective and was probably on his way there this day. Robert Krone

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: : Ceci a été le point d'observation pour de nombreuses vues générales de la cour Turcot au cours des années. Sur cette photo de 1957, le bâtiment abrite un mélange de locomotives à vapeur et de diesels. Le château d'eau principal est visible, ainsi que la tuyauterie menant à plusieurs prises d'eau, et l'édifice du bureau de la rotonde est à la droite. Robert Krone avait aussi la rotonde Glen du CPR pour objectif ce jour-là et il a probablement pris cette photo en chemin vers celle-ci. Robert Krone

BACK COVER BOTTOM: VIA #14, the Scotian pauses at Matapedia, Quebec in the 1970s. Through cars for Gaspé will soon be included in a separate eastbound train. FPA-4 6786 (MLW 5-1959 #83164) will shortly cross the Matapedia River into New Brunswick and continue its trip to Halifax. The 6786 finished its Canadian career with VIA, and it was stored on the Windsor & Hantsport in Hantsport, Nova Scotia with FPB-4 6867 in the early 1990s. They now reside at the Connecticut Railroad Museum in Danbury. Ken MacDonald

BAS DE LA COUVERTURE ARRIÈRE: Le Scotian, le train n° 14 de VIA, à l'arrêt à Matapédia, Québec, dans les années 1970. Les voitures à destination de Gaspé seront bientôt attelées dans un convoi séparé en direction est. La FPA-4 6786 (MLW, mai 1959, N°/S. 83164) va bientôt traverser la rivière Matapédia, entrer au Nouveau-Brunswick et continuer son trajet vers Halifax. La 6786 termina sa carrière au Canada à VIA et fut entreposée, tout comme la FPB-4 6867, sur le Windsor & Hantsport, à Hantsport, Nouvelle-Écosse, au début des années 1990. Elles sont maintenant au Connecticut Railroad Museum, à Danbury. Ken MacDonald

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 site :

www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO

