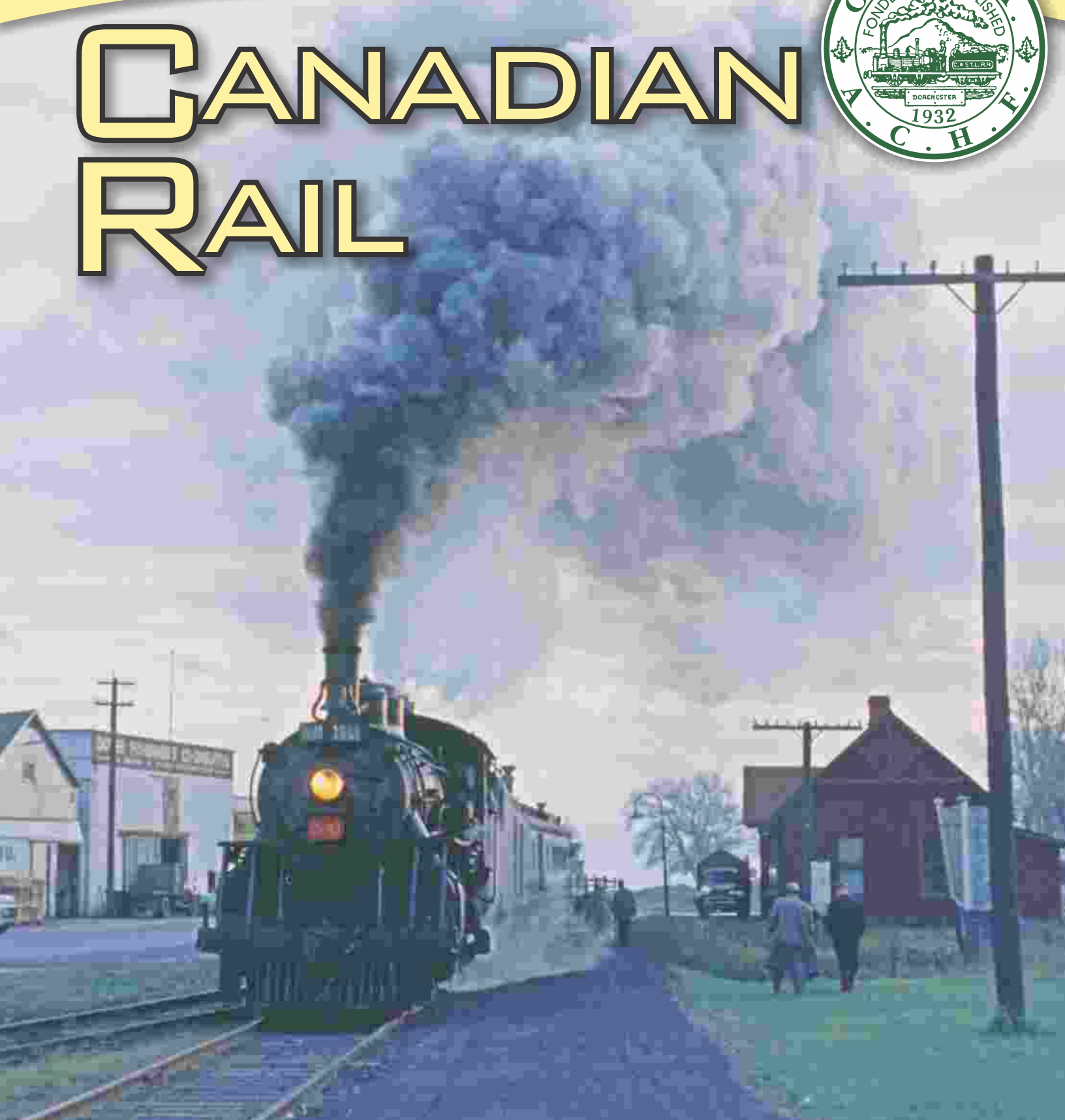


- Jarvis Junction
- The Bytown Railway Society Turns 50
- Stan's Photo Gallery
- End of the CLRV era in Toronto
- Business Car
- CRHA Communications

- Jarvis Junction
- La Bytown Railway Society atteint ses 50 ans
- Les Photos de Stan
- Fin de l'ère des CLRV à Toronto
- Le patrimoine ferroviaire
- Communications ACHF

No. 593 • NOV./NOV. - DEC./DÉC. • 2019

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

- 275** Jarvis Junction by / par Joachim Brouwer and / et Douglas N W Smith
286 The Bytown Railway Society Turns 50 / La Bytown Railway Society atteint ses 50 ans
by / par Bruce Ballantyne
295 Stan's Photo Gallery / Les Photos de Stan, by / par Stan J. Smaill
309 End of the CLRV era in Toronto / Fin de l'ère des CLRV à Toronto, by / par John D. Thompson
319 Heritage Business Car / Le patrimoine ferroviaire
323 CRHA / ACHF Communications

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 2019:

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, Gilles Lazure et Jacques Loiselle

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: Last passenger (mixed) train about to leave Port Dover, Ontario CNR station for Hamilton via Caledonia on October 26, 1957. The consist is just an express car and a combine. In later years the station was relocated and modified to serve as a car wash. Later it was relocated again to a nearby site where, to-day, it serves as a souvenir shop. Robert Sandusky

PAGE COUVERTURE: Le 26 octobre 1957, le dernier train (mixte) pour voyageurs est sur le point de partir de la gare du CNR à Port Dover, Ontario, pour Hamilton, via Caledonia. Le convoi comprend seulement une voiture d'express et une voiture à usage mixte. La gare fut relocalisée dans les années qui suivirent et modifiée pour servir comme lave-auto. Plus tard, elle fut relocalisée de nouveau sur un site non loin de là où, de nos jours, elle sert comme boutique à souvenirs. Robert Sandusky

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

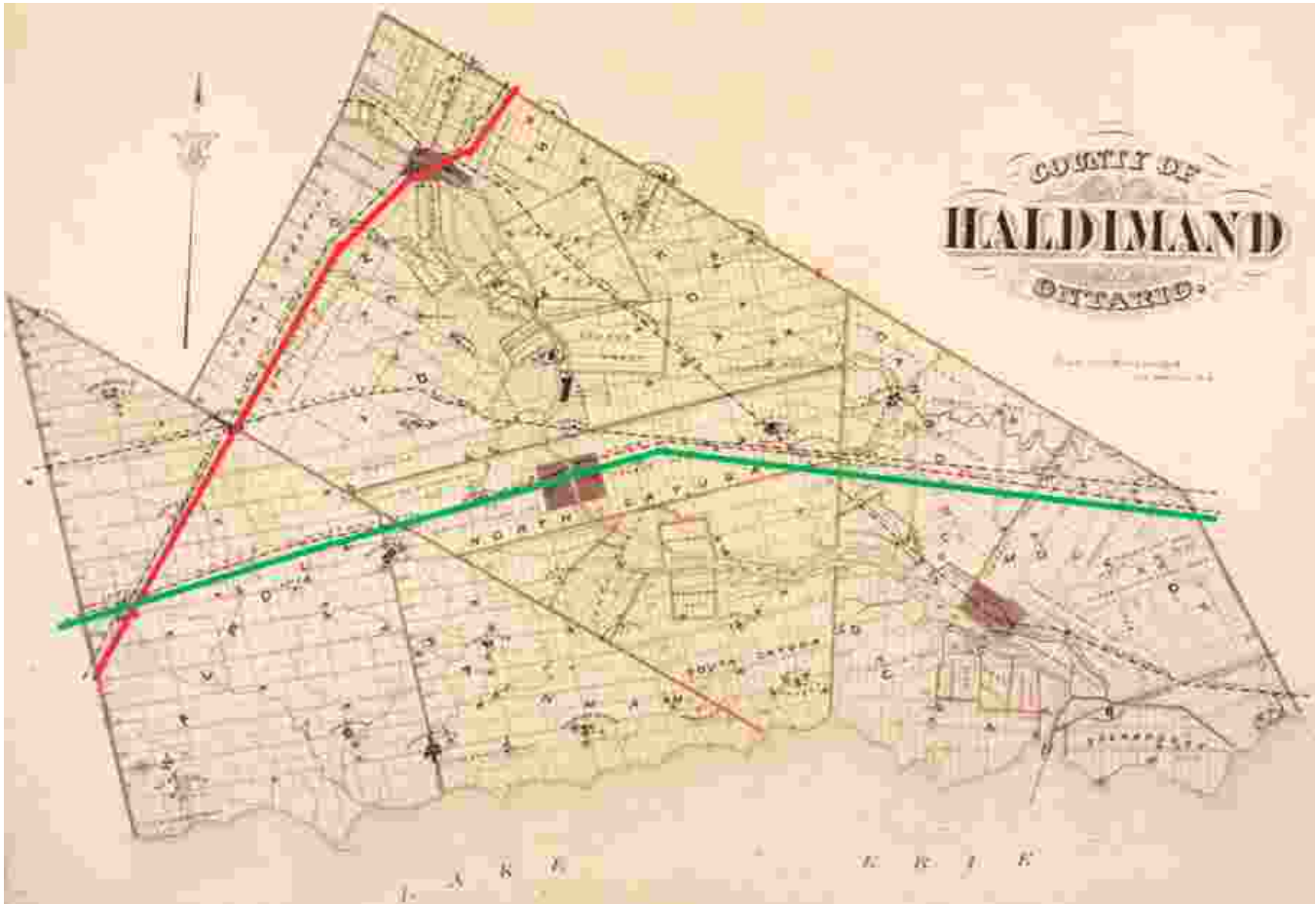
Jarvis Junction

By / Par Joachim Brouwer and/et Douglas N W Smith

French Version / Version française : Jean-Maurice Boissard

Rail Lines to Jarvis

Les lignes ferroviaires à Jarvis



The story of Jarvis Junction in Haldimand County begins 33 miles almost due north in Hamilton, Canada West (the name of Ontario before Confederation). By the 1830s, Hamilton boasted a population of some 2000 souls and was a thriving mercantile and manufacturing center. Within its fifteen block perimeter, in what just twenty years earlier had been a tangle of saw grass and deciduous trees, were produced a host of products ranging from sewing machines to horse whips and grain reapers streamed out of brick workshops.

Just like today, transportation was the key to the prosperity and the construction of transport infrastructure would allow Hamilton to become an industrial juggernaut and gain the twin sobriquets - 'The Ambitious City' and 'Birmingham of the West'. The nearby Welland Canal, which opened in November 1829, connected Hamilton to the growing settlements on Lake Erie.

L'histoire de Jarvis Junction dans le comté de Haldimand commence à environ 53 km presque droit au nord, à Hamilton, Haut-Canada (nom de l'Ontario avant la Confédération). Par les années 1830, Hamilton compte une population d'environ 2 000 âmes et constitue un centre commercial et manufacturier florissant. Dans son périmètre de quinze pâtés de maisons, là où il y avait à peine vingt ans plus tôt un enchevêtrement de hautes herbes et de feuillus, une foule de produits allant des machines à coudre aux cravaches et aux faucheuses sortaient maintenant des ateliers en briques.

Tout comme aujourd'hui, le transport était la clé de la prospérité et la construction d'une infrastructure de transport permettrait à Hamilton de devenir un poids lourd de l'industrie et de se valoir le double sobriquet : The Ambitious City et Birmingham of the West. Le canal Welland situé à proximité, qui avait été ouvert en

Forty two miles southwest of Hamilton (nine miles beyond Jarvis) was Port Dover on the north shore of Lake Erie. It was the closest point to Hamilton on the lake that had a safe harbour with a long sheltered inlet. The fine beach was unimportant at this time. Courtesy of a meticulous if terse record of a French Sulpician priest of his journey in 1670, it is one of the earliest precisely described places in Canada. By 1850, Port Dover was the leading port on the north shore of Lake Erie and it offered access to markets of settlements in the American heartland.

To provide a more direct and faster link to the growing agricultural settlements in Haldimand and Norfolk Counties as well as to Port Dover, the Hamilton and Port Dover Plank Road was built between 1839 and 1842. Owned by private interests, it was a toll road; the charge for same day return for one wagon and two horses was two-pence, and for pedestrians, was one penny.

Where the Plank Road crossed the Talbot Trail, which spanned southwestern Ontario running north of Lake Erie from Fort Erie to Amherstburg, a small settlement grew up on land originally deeded to William Jarvis, the first Provincial Secretary and Land Registrar in Upper Canada. By 1850, the name Jarvis was adopted by the small community which had several thriving businesses and settlers.

The success of the Stockton & Darlington and Liverpool & Manchester Railways in England in the 1820s foretold the railway era. While the Canadian legislatures liberally granted charters for such projects in the 1830s and 1840s, most such projects failed to raise sufficient funds to undertake construction.

One such project was the Hamilton & Port Dover Rail Road. In anticipation of the future, Hamilton resident, booster and lawyer Alan MacNab secured a charter for it in 1834.

It was not until the passage of the Guarantee Act in 1849 by the Legislative Assembly of the Province of Canada, that the principle of government assistance to railways was adopted. Under the terms of the Act, any railway more than 75 miles long was eligible for a government guarantee on the interest of half its bonds as soon as half the line had been completed. With the passage of the Railway Guarantee Act in 1849 railway fever gripped Canada West and bands of iron began to knit up the landscape. Another MacNab project, originally chartered as the London and Gore Rail Road in 1834, to link Hamilton with London, was an early beneficiary of this legislation. Re-chartered as the Great Western Railway (GWR), it completed its main line from Niagara Falls to Windsor through Hamilton in 1854.

In the euphoria of this era, MacNab revived the dormant charter of the Hamilton & Port Dover Rail Road as the Hamilton & Port Dover Railway (H&PD) in 1853.

novembre 1829, reliait Hamilton aux établissements en expansion du lac Érié.

Soixante-sept kilomètres au sud-ouest de Hamilton, 14,5 km au-delà de Jarvis, se trouvait Port Dover sur la rive nord du lac Érié. C'était le point sur le lac le plus proche de Hamilton qui avait un port sécurisé avec un long bras de mer abrité. La belle plage était sans importance à cette époque. Grâce à un compte rendu méticuleux, mais concis, d'un prêtre sulpicien français de son voyage en 1670, il s'agit de l'un des plus anciens lieux décrits avec précision au Canada. En 1850, Port Dover est le principal port de la rive nord du lac Érié et offre un accès aux marchés des colonies de peuplement du centre des États-Unis.

Pour établir un lien plus direct et plus rapide avec les établissements agricoles en expansion des comtés de Haldimand et de Norfolk, ainsi qu'avec Port Dover, le chemin Hamilton and Port Dover Plank Road est construit entre 1839 et 1842. Cette route à péage est une propriété privée; le trajet pour un aller retour, le même jour, pour un chariot et deux chevaux était de deux pence, et pour les piétons, de un penny.

Là où le « Plank Road » traverse la piste Talbot, qui s'étend au sud-ouest de l'Ontario au nord du lac Érié, de Fort Erie à Amherstburg, une petite colonie se développe sur des terres cédées à l'origine à William Jarvis, premier secrétaire provincial et registraire des terres du Haut-Canada. En 1850, le nom de Jarvis est adopté par la petite communauté qui compte plusieurs entreprises prospères et des colons.

Le succès des chemins de fer Stockton & Darlington et Liverpool & Manchester en Angleterre, dans les années 1820, annonce l'ère ferroviaire. Bien que les assemblées législatives canadiennes aient libéralement accordé des chartes pour de tels projets dans les années 1830 et 1840, la plupart de ces projets n'ont pas réussi à recueillir suffisamment de fonds pour entreprendre des travaux de construction.

Le chemin de fer Hamilton & Port Dover est un de ces projets. En prévision de l'avenir, Alan MacNab, promoteur et avocat résident à Hamilton, en obtient la charte en 1834.

Ce n'est que lors du passage du « Guarantee Act » de 1849 par l'Assemblée législative de la province du Canada que le principe de l'aide gouvernementale aux chemins de fer est adopté. Aux termes de la loi, toute voie ferrée de plus de 121 km est admissible à une garantie gouvernementale sur les intérêts de la moitié de ses obligations dès que la moitié de la ligne est achevée. Avec l'adoption de la loi sur la garantie des chemins de fer de 1849, la fièvre des chemins de fer envahit l'ouest du Canada et des rubans de fer se mettent à tisser le territoire. Un autre projet de MacNab, lancé à l'origine sous le nom de London & Gore Rail Road, en 1834, visant à relier Hamilton

Construction began in 1856 in Hamilton. Removal of rock and grading was relatively easy on the lower part of the Niagara Escarpment, beginning at the foot of Wentworth Street in Hamilton. Freight facilities and sidings were built at Walnut St where Corktown Park is now. The financial collapse of 1857, however, dried up financing and stopped work of the H&PD, leaving a gash in the steep rock face of the Niagara escarpment at Mount Albion.

Twenty years later, not one but three lines reached Jarvis. The Canada Southern Railway (CSR), a project of Niagara entrepreneur William Thompson, was conceived as a short line between Chicago and Buffalo. It ran straight and flat from Buffalo to Detroit only 12 miles inland from the north shore of Lake Erie.

This project alarmed the GWR, which also relied heavily on forwarding traffic from the American Midwest to Buffalo. To preserve its competitive position, the GWR decided to parallel the CSR building its Air Line from Glencoe to Fort Erie. The line, known variously as the Air Line, the Loop Line and the Southern Division, passed through Jarvis where the GWR erected a whistle stop building between the formal stations located at Cayuga and Simcoe. The Air Line was completed between Glencoe and Welland in May 1873, but the Welland-Fort Erie section was not opened to traffic until December 15, 1873. The CSR, however, had been completed months earlier on Feb 20, 1873.

In its quest to build the shortest line between the Detroit and Niagara Rivers, the CSR main line missed all the major centres in southwestern Ontario. After the GWR trumped its bid to lease the London & Port Stanley in 1872, the CSR carried its battle to Hamilton, where the GWR had its headquarters. The moribund H&PD had been revived in 1869 as the Hamilton & Lake Erie Railway (H&LE).

Co-author Smith wrote in *The New York Central in Canada: Southern Ontario Lines*: "The initial thought was to use the H&LE to give the Grand Trunk a line to Hamilton from Caledonia. In view of the construction of the CSR and parallel GWR Air Lines, the company became a takeover target for all three railways. The CSR and GTR wanted access to the growing manufacturing centre as well as to break the GWR's monopoly in Hamilton. Courted by all three railways, the H&LE board decided in February 1872 to give traffic rights to all three railways. The negotiations dragged on for a year. During this time, CSR President Courtright even negotiated the purchase of rails for the H&LE. In the end, only the CSR signed the traffic agreement in the spring of 1873."

The H&LE construction gangs pushed quickly across the flat expanses of Glanford Township. Several small bridges including a unblemished one at Twenty Mile Creek were completed at this time.

Caledonia was soon reached where the tracks of

à London, est l'un des premiers bénéficiaires de cette législation. Réautorisé sous le nom de Great Western Railway (GWR), il achève sa ligne principale entre Niagara Falls et Windsor en passant par Hamilton en 1854.

Dans l'euphorie de cette époque, MacNab relance la charte inactive du Hamilton & Port Dover Rail Road en tant que Hamilton & Port Dover Railway (H & PD) en 1853. La construction commence en 1856 à Hamilton. L'enlèvement du roc et le nivellement sont relativement faciles dans la partie inférieure de l'escarpement du Niagara, à partir du pied de la rue Wentworth, à Hamilton. Des installations de fret et des voies d'évitement sont construites rue Walnut, où se trouve actuellement le parc Corktown. Toutefois, la crise économique de 1857 met fin au financement et un terme aux travaux du H & PD, laissant une entaille dans la paroi rocheuse de l'escarpement du Niagara, à Mount Albion.

Vingt ans plus tard, non pas une, mais trois lignes arrivent à Jarvis. Le Canada Southern Railway (CSR), un projet de l'entrepreneur William Thompson de Niagara, est conçu comme une liaison ferroviaire entre Chicago et Buffalo. Il avance tout droit et bien à plat de Buffalo à Detroit, à seulement 19 km de la rive nord du lac Érié.

Ce projet inquiète le GWR, qui compte également beaucoup sur le transfert du trafic du Midwest américain à Buffalo. Afin de préserver sa position concurrentielle, le GWR décide de construire une ligne parallèle au CSR avec sa Air Line de Glencoe à Fort Erie. La ligne, aussi connue sous les noms de Loop Line et de Southern Division, passe par Jarvis où le GWR établit un point d'arrêt sur commande entre les gares officielles situées à Cayuga et Simcoe. La Air Line est complétée entre Glencoe et Welland en mai 1873, mais le tronçon Welland-Fort Erie n'est ouvert à la circulation que le 15 décembre 1873. Cependant, le CSR avait achevé la sienne des mois plus tôt, le 20 février 1873.

Dans sa quête pour la voie la plus courte entre les rivières Detroit et Niagara, la voie principale du CSR évite tous les principaux centres du sud-ouest de l'Ontario. Après que le GWR l'ait empêché de louer le London & Port Stanley en 1872, le CSR porte sa bataille à Hamilton, où se trouve le siège social du GWR. Le H & PD moribond avait été ressuscité en 1869 sous le nom de Hamilton & Lake Erie Railway (H & LE).

Douglas W. Smith écrit dans *The New York Central in Canada: Southern Ontario Lines*: « L'idée initiale était d'utiliser le H & LE pour donner au Grand Trunk une ligne vers Hamilton depuis Caledonia. À cause de la construction du CSR et de la Air Line parallèle du GWR, la compagnie devient une cible de prise de contrôle pour les trois réseaux. Le GTR et le CSR souhaitaient avoir accès au centre manufacturier grandissant d'Hamilton et aussi rompre le monopole du GWR dans cette ville. Courtisé par les trois chemins de fer, le conseil d'administration du H & LE décida, en février 1872,

the Buffalo & Lake Huron (originally the BB&G and in operated by the Grand Trunk from 1864) were crossed. Work began on a bridge over the Grand River. Negotiations were undertaken with the Six Nations Reserve for a right of way across a tiny sliver at the extreme eastern part of the reserve. After the CSR was crossed at Hagersville, the final push to a junction with the GWR at Jarvis began.

The Toronto Globe reported that at 2:30pm on September 9, 1873 the first H&LE train arrived at Jarvis. A water tank, engine shed and turntable and two large grain houses were the first structures erected at the junction. Time schedules show that two H&LE trains came through Jarvis in the early days.

The meeting of the two Hamilton based railways - the GWR and H&LE - spurred the development of Jarvis as a thriving and important railway junction. Just four months before the arrival of the H&LE tracks, a major fire had destroyed about a quarter of the town's buildings. Fortunately, no lives were lost, and the old wooden buildings were quickly replaced by brick homes and businesses.

It was the chartering of a third railway, the Hamilton and North Western (H&NW) that finally led to the fulfillment of the original 1834 (H&PD) charter. The Toronto-based Northern Railway (NR) had been tapping the riches at its primary terminus, Barrie for 20 years.

The opening of the Huron Tract by Guelph interests was stimulating railway expansion. Furthermore, wood burning locomotives had gobbled up much of the wood stock in southern Ontario. Railway companies in Hamilton and Toronto covetously eyed the timber-rich regions of Huron and Simcoe counties and even over Lake Michigan into Wisconsin and Minnesota. The H&NW choose Collingwood for their terminus with another secondary line spinning off at Allmil, near Beeton and proceeding to Barrie. In 1879 the NR and the H&NW amalgamated to form the North and North Western Railway (N&NW).

Only in 1878, after the H&LE was absorbed by the H&NW, did work begin on the nine miles from Jarvis to Port Dover. The rails reached Port Dover in May of that year.

When the H&NW began construction of the extension to Port Dover in 1878, much thought was given to having a separated or non-separated crossing and, if the first, whether the line should go under or over the 'Airline'. A decision was made to burrow under the GWR mainline 100 meters west of the station at a point where there was already a slight depression in the ground.

But first, the H&NW had to cross Plank Road and it did so just north of the Air Line. The single track continued west in a gentle undulating arc, gradually dipping under the Air Line. A deep overgrown often flooded gully exists here today. There is virtually no trace of the undercutting,

d'offrir des droits de passage aux trois réseaux. Les négociations s'éternisèrent pendant un an. Pendant ce temps, Courtright, le président du CSR, négocia même l'achat de rails pour le H & LE. Seul le CSR signa finalement l'accord de droits de passage, au printemps 1873. »

Les équipes de construction du H & LE traversent rapidement les étendues plates du canton de Glanford. Plusieurs petits ponts, dont un sublime à Twenty Mile Creek, sont achevés à ce moment-là.

Caledonia est bientôt atteinte où les voies croisent celles du Buffalo & Lake Huron (à l'origine celles du Buffalo, Brantford & Goderich, mais exploitées par le Grand Tronc à partir de 1864). Les travaux commencent sur un pont traversant la rivière Grand. Des négociations sont engagées avec la réserve des Six Nations en vue d'obtenir un droit de passage sur un petit coin situé à l'extrême est de la réserve. Après la traversée du CSR à Hagersville, l'ultime poussée vers la jonction avec le GWR, à Jarvis, débute.

Le Toronto Globe rapporte que le 9 septembre 1873, à 14 h 30, le premier train du H & LE arrive à Jarvis. Un château d'eau, un hangar pour locomotives, une plaque tournante et deux grands silos de stockage du grain sont les premières structures construites à la jonction. Les horaires montrent que deux trains du H & LE passent par Jarvis au tout début.

C'est la réunion des deux chemins de fer basés à Hamilton - le GWR et le H & LE - qui stimule le développement de Jarvis, car un nœud ferroviaire florissant et important s'y développe. Quatre mois seulement avant l'arrivée des voies du H & LE, un incendie majeur avait détruit environ un quart des bâtiments de la ville. Heureusement, aucune vie n'avait été perdue et les vieux bâtiments en bois avaient été rapidement remplacés par des maisons et des commerces en brique.

C'est le don d'une charte à un troisième chemin de fer, le Hamilton and North Western (H & NW), qui finalement permet de respecter la charte initiale de 1834 du H & PD. Son compétiteur, le Northern Railway (NR), basé à Toronto, exploite la richesse de son principal terminal à Barrie depuis 20 ans déjà.

L'ouverture du Huron Tract par des intérêts de Guelph stimule l'expansion du chemin de fer. En outre, les locomotives chauffées au bois ont englouti une grande partie des réserves de bois dans le sud de l'Ontario. Les compagnies de chemin de fer de Hamilton et de Toronto ont systématiquement convoité les régions riches en bois des comtés de Huron et de Simcoe et même par-delà le lac Michigan, jusqu'au Wisconsin et au Minnesota. Le H & NW choisit Collingwood pour son terminus. Une autre ligne secondaire est mise en service à Allmil, près de Beeton, et se dirige vers Barrie. En 1879, le NR et le H & NW fusionnent pour former le chemin de fer du North and North-West (N & NW).

Ce n'est qu'en 1878, après l'absorption du H & LE

except for a few tantalizing pieces of timber that may have been the underpass's supports.

Fearing that the CPR planned to invade its territory in southwestern Ontario, the GTR took over the GWR in 1882 and N&NW in 1888.

After the 1888 GTR takeover, a connecting track was laid to allow trains to move from the H&LE and proceed eastward toward Welland and Buffalo. Following the abandonment of the Jarvis-Port Dover line in the 1930s, a connecting track was laid to allow trains to proceed from the H&LE directly to St Thomas.

In 1897, the Wabash Railway secured running rights from the GTR over the Air Line tracks for 99 years. The Wabash referred to this as its 'Buffalo Division' and established its Canadian offices in St Thomas. Locals have fond memories of the distinctive Wabash diesel locomotives coming through Jarvis with the twin red Wabash flags and tassels blowing in the wind.

The Jarvis to Port Dover segment was the last piece of the whole H&NW system to be built and the first to be abandoned. In addition to the line from Jarvis, Port Dover was served by a CN line from Simcoe as well as the electric Lake Erie & Northern, a CPR subsidiary. CN ceased using the Port Dover-Jarvis track in 1931 and lifted the rails in 1935.

In the 1980's, the tracks of the old Air Line were lifted - the only remaining track to Jarvis was the branch to Hamilton. The opening of the Nanticoke industrial complex south-east of Jarvis in 1970 provided a new source of traffic for this branch. To reach the new site trains used the northeast leg of the wye at Jarvis. Consists of continuously cast slabs of steel headed by GMD F7 diesels travelling from Stelco's Lake Erie Works to the rolling mills at Hilton Works in Hamilton were a regular feature on the creaky old CN branch line. However this ended when a direct cutoff from Garnet, halfway between Hagersville and Jarvis opened in 1978 permitting the track from Garnet to Jarvis to be abandoned.

The Stations at Jarvis

When the GWR Air Line reached Jarvis in 1873, it built a two story station on the south side of the tracks. When the H&LE arrived in 1875 it served as a union station. The H&LE trains reached it by backing down the Air Line from the junction.

par le H & NW, que les travaux commencent sur les 14,5 km qui séparent Jarvis de Port Dover. Les rails atteignent Port Dover en mai de la même année.

Lorsque le H & NW commence la construction de l'extension de Port Dover en 1878, on réfléchit beaucoup à la possibilité de créer un croisement à niveau ou séparé et, dans ce dernier cas, si la ligne devrait passer en dessous ou au-dessus de la Air Line. Une décision est finalement prise de creuser sous la ligne principale du GWR, à 100 mètres à l'ouest de la gare, à un endroit où il y a déjà une légère dépression dans le sol.

Mais d'abord, le H & NW doit traverser le « Plank Road » et il le fait juste au nord de la Air Line. La voie unique continue vers l'ouest selon un léger arc ondulant, plongeant progressivement sous la Air Line. Aujourd'hui, il ne subsiste qu'un ravin profond, envahi par la végétation et souvent inondé. Il n'y a pratiquement aucune trace de la tranchée, à l'exception de quelques pièces de bois

intrigantes qui ont pu servir de supports au viaduc.

Craignant que le CP n'empiète sur son territoire du sud-ouest de l'Ontario, le GTR s'empare du GWR en 1882 et du N&NW en 1888.

Après la prise de contrôle de 1888 par le GTR, une voie de raccordement est posée pour permettre aux trains de quitter le H & LE et de se diriger vers l'est en direction de Welland et Buffalo. Suite à l'abandon de la ligne Jarvis-Port Dover dans les années 1930, une voie de correspondance est posée pour permettre aux trains de se rendre directement du H &

LE à St. Thomas.

En 1897, le chemin de fer Wabash obtient des droits de circulation du GTR sur les voies de la Air Line pour 99 ans. Le Wabash appelle cette section sa « division de Buffalo » et établit ses bureaux canadiens à St. Thomas. Les habitants de la région ont de bons souvenirs des locomotives diesel du Wabash traversant Jarvis avec leurs logos à drapeau rouge orné de glands flottant au vent.

Le tronçon Jarvis à Port Dover est la dernière partie construite de l'ensemble du H & NW et la première à être abandonnée. En plus de la ligne jusqu'à Jarvis, Port Dover est desservie par une ligne du Canadien National (CNR) venant de Simcoe, ainsi que par la filiale électrique du CPR, le Lake Erie & Northern. Le CNR cesse d'utiliser la voie ferrée de Port Dover-Jarvis en 1931 et enlève les rails en 1935.





The Great Western Railway's two story station at Jarvis, Ontario dating from 1873. Charles Cooper's Railway Pages

Photo datant de 1873 de la gare de deux étages du Great Western Railway, à Jarvis, Ontario. Charles Cooper's Railway Pages

When the H&LE extension to Port Dover was built, it constructed its own station at Jarvis on the new line north of the underpass. A Class 2 station was built. These buildings were larger than Class 3 stations found in most rural stops and had a separate ladies room and extra baggage area.

In 1888, when the Grand Trunk Railway (GTR) acquired the N&NW, the H&NW station in Jarvis was moved next to the GWR station to serve as a freight shed. The station complex burnt to the ground on August 20, 1906; the fire was caused by a spark of a passing train.

A single storey station with a total platform area of 7,882 square feet replaced it on the north side of the Air Line tracks. The dual telegrapher curved window bays faced both the ex-Air Line and ex-H&LE tracks.

After the 1897 agreement giving the Wabash running rights on the Air Line, the GTR only operated local trains on the Air Line. Jarvis was served by three St Thomas-Buffalo trains stopping at all local stations. The Wabash trains operating over the Air Line were express trains that did not stop at Jarvis. Fast express trains, such as the Continental Limited, operating between Chicago and Buffalo and St Louis and Buffalo did not stop at Jarvis. The glory era ended quickly - the New York Central, which had taken over the CSR in 1882, was able to field more trains running on faster schedules. By the mid 1930s, the Wabash express trains were gone, leaving only a single mixed train daily operating between Jarvis and St Thomas.

Dans les années 1980, les voies de l'ancienne Air Line sont enlevées, la seule voie restante jusqu'à Jarvis étant l'embranchement vers Hamilton. L'ouverture du complexe industriel de Nanticoke au sud-est de Jarvis en 1970 crée une nouvelle source de trafic pour cet embranchement. Pour atteindre le nouveau site, les trains utilisent la branche nord-est du triangle de virage à Jarvis. Des convois de brames d'acier, tirés par des diesels GMD F7, reliant les usines de Lake Erie Works de la Stelco aux laminoirs de Hilton Works, à Hamilton, font régulièrement route sur l'embranchement vieillissant du CNR. Cela se termine cependant avec l'ouverture en 1978 d'un lien direct à partir de Garnet, à mi-chemin entre Hagersville et Jarvis, permettant d'abandonner la voie entre Garnet et Jarvis.

Les gares de Jarvis

Lorsque la Air Line du GWR atteint Jarvis en 1873, il y construit une gare à deux étages sur le côté sud des voies. Lorsque le H & LE arrive en 1875, elle sert alors de gare union. Les trains du H & LE l'atteignent en reculant sur la Air Line à partir de la jonction.

Lorsque le H & LE construit l'extension jusqu'à Port Dover, il bâtit sa propre gare à Jarvis sur la nouvelle ligne au nord du viaduc. C'est une gare de classe 2. Ces bâtiments sont plus grands que les gares de classe 3 trouvées dans la plupart des arrêts ruraux et ont une salle réservée aux femmes et une zone réservée aux bagages supplémentaires.

En 1888, lorsque le Grand Trunk Railway (GTR) acquiert le N & NW, la gare du H & NW de Jarvis est déplacée à côté de la gare de GWR pour servir de hangar à marchandises. Le complexe de la station brûle le 20 août 1906, l'incendie ayant été causé par une étincelle d'un train qui était passé.

Une gare à un étage avec une superficie de quai totale de 732 m² la remplace du côté nord des voies de la Air Line. Les doubles baies courbées et vitrées du télégraphiste font face à la fois aux voies de l'ex-Air Line et de l'ex-H & LE.

Après l'accord de 1897 accordant les droits de circulation au Wabash sur la Air Line, le GTR n'exploite plus que des trains locaux sur cette ligne. Jarvis est desservi par trois trains St. Thomas-Buffalo, qui s'arrêtent dans toutes les gares locales. Les trains du Wabash opérant sur la Air Line sont des trains express qui ne s'arrêtent pas à Jarvis. Des trains express rapides, tels que ceux assurant la liaison entre Chicago et Buffalo (le Continental Limited) et entre Saint-

Three historic photos of Jarvis Station / Trois photos historiques de la gare de Jarvis



The oldest of the three photos, not an automobile in sight around the Grand Trunk Railway's Jarvis Station. Charles Cooper's Railway Pages

La plus ancienne des trois photos avec aucune automobile en vue aux alentours de la gare de Jarvis du Grand Trunk Railway. Charles Cooper's Railway Pages

Some kind of celebration is going on in this 1912 view of Jarvis Station. Gordon Photo, Port Dover - Charles Cooper's Railway Pages

Cette photo de 1912 montre qu'une célébration indéterminée se déroule à la gare de Jarvis. Gordon Photo, Port Dover - Charles Cooper's Railway Pages

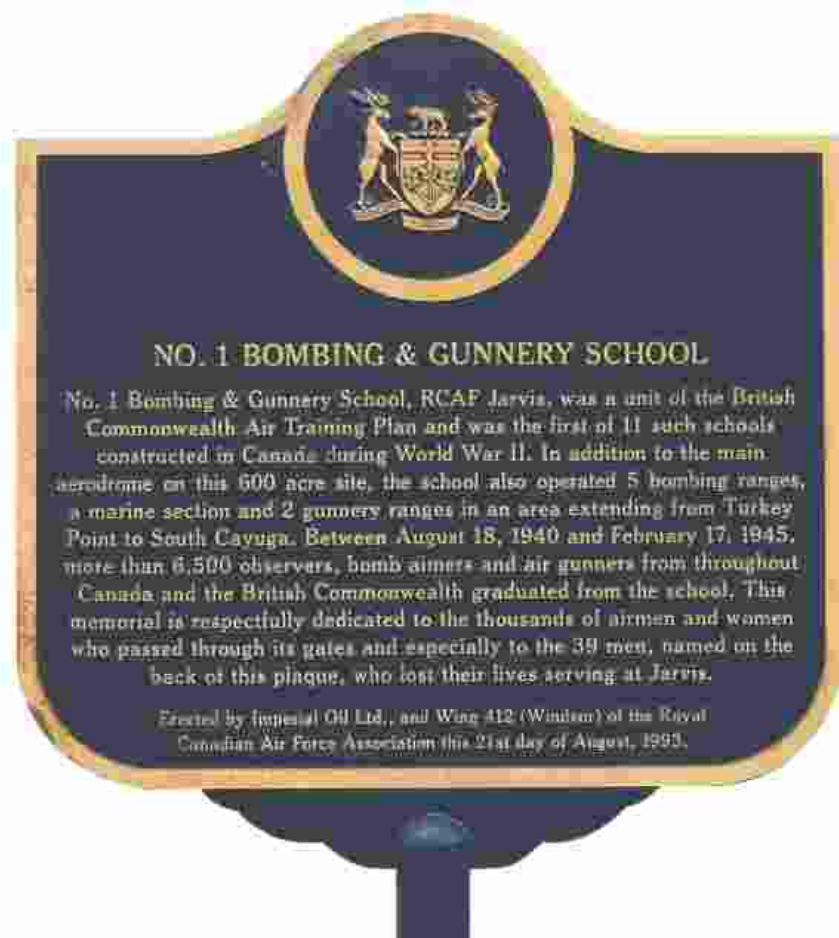


This undated photo (probably in the 1920s) is taken from almost exactly the same location as Robert Sandusky's photo on page 284. Charles Cooper's Railway Pages

Cette photo non datée (probablement des années 1920) est prise presque au même endroit que celle de Robert Sandusky apparaissant en page 284. Charles Cooper's Railway Pages

Postcard of the Grand Trunk Station at Jarvis. Wikipedia

Une carte postale de la gare du Grand Trunk, à Jarvis. Wikipédia



During World War II, Jarvis Station was a beehive of activity. Royal Canadian Air Force (RCAF) base Jarvis was a bombing and gunnery school where no less than 6000 serviceman attended. Most arrived and departed by train, Jarvis Station played its pivotal role in the war effort. Garth Stevenson

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la gare de Jarvis bourdonna d'activité. La base de Jarvis de l'Armée de l'air royale du Canada (RCAF) fut une école pour largueurs de bombes et mitrailleurs aériens qui fut fréquentée par non moins de 6000 enrôlés. La plupart arrivèrent et repartirent par train. La gare de Jarvis contribua de façon importante à l'effort de guerre. Garth Stevenson



CN 1541 with the last M233, meeting its St. Thomas, Ontario connection at Jarvis on October 26, 1957. Two last runs are in this scene. On the left leg of the wye is southbound last CNR M233 with CN 1541 leading. On the east leg of the wye at the far right is M355-356, the last 'Wabash' connection from, and returning to, St. Thomas. It would typically be led by a Wabash SW8 and trail an ancient CNR combine as well as whatever the day's freight needs are. The station itself has, in recent years, been relocated to the south end of Jarvis to serve community needs. Robert Sandusky

Cette photo, prise le 26 octobre 1957, à la gare de Jarvis, montre deux « derniers » trains. Le dernier M233 du CNR en direction sud, avec la 1541 à sa tête, se trouve sur la partie gauche du triangle de virage. À l'extrême droite, sur la partie est du triangle de virage, se trouve le dernier M355-356 du Wabash, le train correspondant avec le M233 et provenant de, et retournant à, St. Thomas. Ce dernier était d'habitude tracté par une SW8 du Wabash à la tête d'une ancienne voiture à usage mixte du CNR et des wagons de marchandise requis par les besoins du jour. La gare elle-même a été relocalisée dans la partie sud de la ville pour servir aux besoins de la communauté. Robert Sandusky

The discontinuance of the daily except Sunday mixed trains between Hamilton and Jarvis on October 27, 1956 ended service over the former H&LE rails. The last passenger service to use the Jarvis station was the Jarvis-St Thomas mixed, operated jointly by the CNR and Wabash until the end of the 1950s.

The station remained in use as an express agency and operating office until these functions ended in the 1960s and 1970s respectively.

With the tracks removed, the station and the land it sat on were put up for sale. The building and land were purchased and became a book store. In 2013 the property was put up for sale again for \$169,000. It was sold in 2016 to Tim Hortons. Given the popular sentiment to preserve the station, the doughnut chain sold the building to the Walpole Antique Farm Machinery Association for \$1. The Association moved the station to its property south of the town where it is nestled amidst Cockshutt, Case and International Harvester tractors as well as a Sawyer-Massey grader that may have travelled on CN's

Louis et Buffalo ne s'arrêtent pas à Jarvis. L'ère de gloire s'achève rapidement ; le New York Central, qui a pris le contrôle du CSR en 1882, est en mesure de mettre en circulation davantage de trains selon des horaires plus rapides. Vers le milieu des années 1930, les trains rapides du Wabash ont disparu, ne laissant plus qu'un seul train mixte par jour entre Jarvis et St. Thomas.

Le 27 octobre 1956, le train mixte quotidien (sauf le dimanche) entre Hamilton et Jarvis cesse son service sur les anciens rails du H & LE. Le dernier service passager à utiliser la gare de Jarvis est le service mixte Jarvis-St. Thomas, exploité conjointement par le CNR et le Wabash jusqu'à la fin des années 1950.

La gare reste utilisée comme agence de messagerie et bureau d'exploitation jusqu'à ce que ces fonctions prennent fin dans les années 1960 et 1970 respectivement.

Les voies enlevées, la gare et le terrain sur lequel elle est située sont mis en vente. Le terrain et le bâtiment sont achetés et ce dernier devient une librairie. En 2013, la propriété est mise en vente pour 169 000 \$. Elle est vendue,



Jarvis Station moved and at its new location at the Walpole Antique Farm Machinery Museum. Garth Stevenson

La gare de Jarvis déménagée et à sa nouvelle localisation au Walpole Antique Farm Machinery Museum. Garth Stevenson

'Hagersville' division (the old H&LE) tracks from its place of manufacture in Hamilton in the 1930s. The restored station now houses an impressive collection of local history.

These days Jarvis see thru traffic of a different type when Fridays fall on the 13th of the month. Snorting two wheeled chrome decked motorcycles stream through town in long columns on their way to Port Dover, their terminus also. Little thought it seems is given to the rich railway heritage of Jarvis Junction.

en 2016, à Tim Hortons. Compte tenu du sentiment populaire pour préserver la gare, la chaîne de beignets revend le bâtiment à la Walpole Antique Farm Machinery Association pour 1 \$. L'association déménage alors la gare sur sa propriété au sud de la ville, où elle est nichée au milieu des tracteurs Cockshutt, Case et International Harvester, ainsi qu'une niveleuse Sawyer-Massey fabriquée à Hamilton dans les années 1930, qui a pu être transportée sur les voies de la division Hagersville du CNR, les voies mêmes de l'ancien H & LE. La gare restaurée abrite aujourd'hui une impressionnante collection d'histoire locale.

De nos jours, Jarvis se voit traversé par un trafic d'un autre genre lorsque les vendredis tombent le 13 du mois. Des motocyclettes chromées circulent à travers la ville en longues colonnes pour se rendre à Port Dover, leur terminus également. Il semble que peu d'attention est donnée au riche héritage ferroviaire de Jarvis Junction.

Railway archeology - remains of a Hamilton & Lake Erie Railroad viaduct which was built in the late 1860s. Twenty Mile Creek is approximately halfway between Hamilton and Caledonia. The old rail bed is now a hiking/ cycling trail. Joachim Brouwer

Archéologie ferroviaire : les restes d'un viaduc du Hamilton & Lake Erie Railroad construit à la fin des années 1860. Twenty Mile Creek est approximativement à mi-chemin entre Hamilton et Caledonia. L'ancienne assise ferroviaire est maintenant une piste cyclable et un sentier de marche. Joachim Brouwer



The Bytown Railway Society Turns 50



La Bytown Railway Society atteint ses 50 ans

By / Par Bruce Ballantyne

French Version / Version française : Gilles Lazure

This year marks the 50th anniversary of the formation of Ottawa's rail enthusiast organization, The Bytown Railway Society. It has been an active and successful 50 years for the group which started out with a nucleus of a few local rail enthusiasts. The name of the society connects with Ottawa's past when the city was originally called Bytown, named in honour of the British army engineer, Col. John By, who oversaw the construction of the Rideau Canal.

The Ottawa railfan group traces its origins to 1965 when it began as a branch (rather than division) of the Canadian Railroad Historical Association (CRHA). This original group included such prominent Ottawa rail enthusiasts as Bill Williams, John Leblanc, Duncan du Fresne, Cmdr Hugh Stowell, Ken Chivers, John Magee, Ted Emond, Dave Thomas, Don Gordon, Dennis Peters and Major Bob Elliot. The photo below from 1977 shows many of these founding members.

Initially, the monthly meetings for members were usually held at the Navy Mess (thanks to Cmdr Stowell) but with the opening of the National Museum of Science and Technology (NMST) and its auditorium in 1967, it became the regular location for meetings. For a period of time, an annual dinner meeting was held in June, at the restaurant at Ottawa Station.

From the start, the founders wanted to publish a regular newsletter. This effort began in fits and starts. Finally by 1971, monthly issues had become the norm (July

Cette année marque le cinquantième anniversaire de la formation d'un groupement de passionnés du rail d'Ottawa, la Bytown Railway Society (BRS). Ce furent 50 ans d'activités couronnées de succès pour le groupement qui débuta avec un noyau de quelques passionnés locaux. Le nom de la société est lié au passé d'Ottawa, alors que la ville portait le nom de Bytown en l'honneur d'un ingénieur de l'armée britannique, le colonel John By, qui supervisa la construction du canal Rideau.

Le groupement des passionnés du rail d'Ottawa retrace ses origines à 1965, alors qu'il débuta en tant que branche (plutôt que division) de l'ACHF. Le groupement originel inclut des fanas bien connus d'Ottawa, tels que Bill Williams, John Leblanc, Duncan du Fresne, le commandant Hugh Stowell, Ken Chivers, John Magee, Ted Emond, Dave Thomas, Don Gordon, Dennis Peters et le major Bob Elliot. La photo ci-contre, datant de 1977, montre plusieurs de ces membres fondateurs.

Initialement, les rencontres mensuelles des membres se tinrent habituellement au mess de la Marine (grâce au commandant Stowell). En 1967, lorsque le Musée national de la science et de la technologie, et son auditorium furent inaugurés, ce dernier devint le lieu de réunion habituel. Durant une certaine période, une rencontre avec diner eut lieu annuellement en juin, au restaurant de la gare d'Ottawa.

Dès le départ, les fondateurs voulurent publier régulièrement un bulletin d'information. Cet effort débuta



Four of the founders of the Society appear in this photo of 'past presidents' taken in 1977. From left to right: Rob Millikin, Bruce Ballantyne, Duncan du Fresne (founder), Hugh Stowell (founder), Bill Williams (founder), Bob Elliott and Mike Iveson. (Originally published in Branchline, May 2011)

Quatre des fondateurs de la société apparaissent sur cette photo d'« anciens présidents » prise en 1977. De gauche à droite, Rob Millikin, Bruce Ballantyne, Duncan du Fresne (fondateur), Hugh Stowell (fondateur), Bill Williams (fondateur), Bob Elliott et Mike Iveson. (Originellement publié dans Branchline, mai 2011)

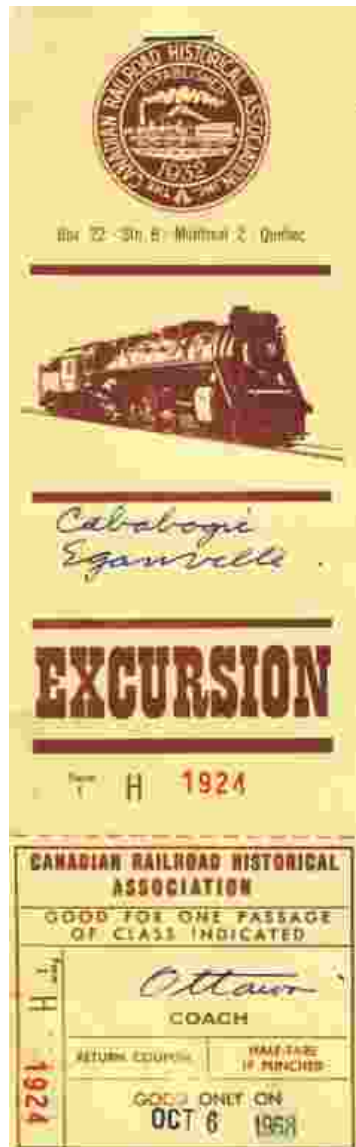
and August were combined giving 11 issues a year). For about the first 15 years, the newsletter was produced using a Gestetner with the editor typing on wax stencils and running the pages off on the machine. Collating, stapling and folding were done by the executive at the monthly board meetings and the editor then mailed the issue to members. Starting with the April 1986 edition, the Society finally began having the publication produced by a printer as a saddle-stitched magazine, with photographs. The transition to the use of colour images was made by 1999.

Bill Williams was owner of the well-known hobby shop, Hobbyland, which was a popular meeting place for local railfans. Bill had sponsored several excursions by selling tickets through his store, so he was interested in having a local organization become the sponsor for future trips. So for several years, the Ottawa branch of the CRHA took on that role. Their first meeting took place on June 24, 1965 when the late Omer Lavallée attended on behalf of the CRHA.

However, during the next couple of years some of the founders were concerned about issues such as liability and ownership of equipment since the Ottawa branch was not incorporated and there could be a personal risk for the local directors and the CRHA. As a result, they decided to create a 'shadow' organization and have it incorporated. So, on April 1, 1969, The Bytown Railway Society (BRS) came into being under federal charter.

During the first few years following the founding of the society, it became apparent that, for convenience sake, it would be better to operate all the group's activities under the society rather than as the Ottawa branch CRHA. So, by the mid-seventies, all activities of the group took place under the banner of the Bytown Railway Society.

With the founding of a local organization, one of the goals was to acquire historical railway equipment. Rather than collect a potpourri of artifacts, the directors decided to focus on one aspect of railway operations: work trains. Within two years, several pieces were acquired: ex-CN Hy-rail car No. 26 and an ex - Central Vermont Railway auxiliary set that consisted of their Industrial Brownhoist 50-ton steam crane, a tender and



The return portion of a ticket from the Calabogie / Eganville trip of October 6, 1968.

La portion retour d'un billet pour l'excursion Calabogie/Eganville, le 6 octobre 1968.

par à-coups. À la fin, vers 1971, des publications mensuelles devinrent la norme, avec les numéros de juillet et d'août combinés pour un total de onze numéros par année. Au cours des quinze premières années environ, le bulletin fut publié à l'aide d'une machine Gestetner qui polycopiait les pages initialement dactylographiées sur des stencils de papier paraffiné par l'éditeur. L'assemblage, le brochage et le pliage étaient faits par les membres de l'exécutif lors de ses réunions mensuelles et l'éditeur postait par la suite le numéro aux membres. À partir du numéro d'avril 1986, la société put enfin faire produire son bulletin par un imprimeur sous la forme d'un magazine broché sur selle avec photographies. La transition vers l'usage d'illustrations en couleur fut faite au cours de 1999.

Bill Williams était le propriétaire d'Hobbyland, une boutique bien connue, qui était un lieu de rencontre favori des passionnés du rail. Bill avait commandité plusieurs excursions par la vente de billets à son magasin; il avait donc intérêt à ce qu'une société locale devienne le commanditaire d'excursions futures. La branche d'Ottawa de l'ACHF prit donc ce rôle pour de nombreuses années. Leur première rencontre eut lieu le 24 juin 1965, lorsque le regretté Omer Lavallée y représenta l'ACHF.

Cependant, au cours des années qui suivirent, des questions telles que la responsabilité et la possession de l'équipement inquiétèrent quelques-uns des fondateurs parce que la branche d'Ottawa n'était pas incorporée et qu'il pourrait y avoir des risques pour les directeurs locaux et l'ACHF. Ils décidèrent en fin de compte de créer un organisme parallèle et d'incorporer celui-ci. La Bytown Railway Society vit le jour, le 1er avril 1969, sous une charte fédérale.

Au cours des premières années qui suivirent la fondation de la société, il apparut qu'il serait plus commode de tenir toutes les activités du groupement sous l'étendard de la société plutôt que de celui de la branche d'Ottawa de l'ACHF. Par conséquent, par le milieu des années 1970, toutes les activités se tinrent sous la bannière de la BRS.

Suite à la création d'une organisation locale, l'un des buts fut d'acquérir des équipements ferroviaires à caractère historique. Au lieu de collectionner un pot-pourri d'artéfacts, les directeurs décidèrent de se concentrer sur un

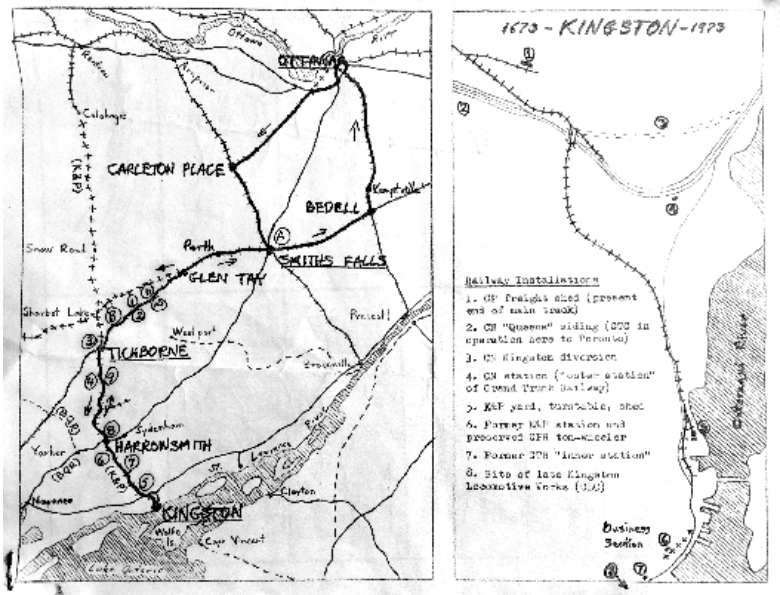


One of the founding members, Duncan du Fresne, makes some adjustments in the cab of ex-CP 1057 (D10 class 4-6-0) while readying in the engine for a trip to Carleton Place in August 1973. Duncan was very active from the start and continued to be right up until his death in 2012. He was a director (also assuming the position of president for some years) on the executive of the Society for most of those years as well. BRS collection.

L'un des membres fondateurs, Duncan du Fresne fait quelques ajustements dans la cabine de la 1057, une 4-6-0 classe D10 ex-CPR, alors qu'il prépare la locomotive pour un périple vers Carleton Place en août 1973. Duncan fut un participant très actif dès le début et continua de l'être jusqu'à son décès en 2012. Aussi, durant la majeure partie de ces années, il fut un directeur sur le comité exécutif de la société et en fut même le président durant quelques-unes. Collection de la BRS

As the Trip Committee gained experience with the operation of successful excursions, it added maps to accompany the usual schedule and route history. Maps of run-past locations accelerated the process of getting set up and taking photos and created opportunities for more and better photographic opportunities.

Alors que le « Comité des excursions » prenait de l'expérience dans l'opération d'excursions couronnées de succès, il ajouta des cartes pour accompagner les habituels horaire et historique du parcours de l'excursion. Les désignations d'endroits de pause photographique accélèrent la mise en place des photographes et créèrent des opportunités pour de plus nombreuses et meilleures photographies.



Prior to the departure of ex-CP 1057 (D10 class 4-6-0) from the museum on a trip in 1974, the Society's work crew pauses to have their picture taken with one of the CP's engineers, Russ McLean.

Front Row left to right: Emile Houle, Rolly LaFleur, Dunc du Fresne, Russ McLean, Connie Gratton, Bruce du Fresne, Bill Naftel, Greg Lenton, and unknown (kneeling).

Back row left to right: Gerry Gaugl, Ken Lenton, Rick Godholdt, and John Corby (museum's curator, industrial technology). BRS collection

Avant le départ du musée de la 1057, une 4-6-0 classe D10 ex-CPR, pour un voyage en 1974, l'équipe de la société fait une pause pour être photographiée en compagnie de Russ McLean, l'un des mécaniciens du CP.

Première rangée, de gauche à droite : Émile Houle, Rolly LaFleur, Duncan du Fresne, Russ McLean, Connie Gratton, Bruce du Fresne, Bill Naftel, Greg Lenton et une personne non identifiée (agenouillée).

Rangée arrière, de gauche à droite : Gerry Gaugl, Ken Lenton, Rick Godholdt et John Corby (conservateur du musée, technologie industrielle). Collection de la BRS



CP Dayliner 9064 approaches the lightweight bridge over the Coulonge River at Davidson, Quebec on Sunday, May 4, 1975. In steam days, this bridge at Mileage 68.68, nine miles east of Waltham, could only be used by small, D4 class 4-6-0s. Later it was restricted to 660hp MLW switchers with a load of two cars at 10 mph. The 9064 became VIA 6139 and then served commuters in Dallas, Texas as DART 2009. It may serve again as it is now in Vermont with All Earth Rail. Bill Linley

Le dimanche 1er mai 1975, le Dayliner 9064 du CP approche le pont de construction légère au-dessus de la rivière Coulonge, à Davidson, Québec. Du temps de la vapeur, ce pont, à la borne milliaire 68.68, à 14,5 km à l'est de Waltham, ne pouvait être utilisé que par les petites locomotives 4-6-0 de la classe D4. Il fut plus tard limité à supporter des locomotives de manœuvre MLW de 660 H.P. tractant deux wagons à 16 km/h. Le 9064 devint l'autorail 6139 de VIA et desservit ensuite des banlieusards, à Dallas, Texas en tant que numéro 2009 de la Dallas Area Rapid Transit (DART). Il pourrait servir de nouveau maintenant qu'il est au Vermont, à la compagnie All Earth Rail. Bill Linley

Spring excursion to Maniwaki in 1977 flyer, keep it simple - an 8 1/2" x 11" mimeographed sheet mailed to members and posted in local hobby shops was all it took. Friendly no charge newspaper or radio spots helped if they could be arranged.

La circulaire de l'excursion 1977 vers Maniwaki. Ne compliquant rien, une simple feuille miméographiée de 8 1/2 x 11 po postée aux membres et affichée dans les boutiques de hobby locales fut tout ce que cela a nécessité. Des annonces sans frais de sympathiques journaux ou postes de radio aidèrent si elles pouvaient être obtenues.



Bytown Railway Society

SPRING EXCURSION

to

MANIWAKI

Saturday May 7, 1977



Join us for another leisurely ride by train and make this your first Spring outing. Our route is along CP Rail's Maniwaki Branch and includes such scenery as the Gatineau River, the Kazabazou sand flats and numerous lakes including picturesque Blue Sea Lake.

Our train will consist of self-propelled rail diesel cars (or Dayliners) as were used when regular scheduled passenger service was discontinued in the early sixties. The excursion will include several "runcasts" to give passengers the opportunity to view and photograph the train and the surrounding countryside.

This may be your last chance to travel by train to Maniwaki on this picturesque line. It is understood that CP Rail will apply for permission to abandon the branch in the near future. For the scenery or for old times sake, don't miss it! Complete and mail the order form below.

Departure -Ottawa Station	8:30 AM	EDT
Arrival -Ottawa Station	6:00 PM	

There will be no opportunities to eat at a restaurant in Maniwaki. However we have arranged for box lunches at \$2.00 ea. if ordered in advance. The lunches will consist of two sandwiches, an orange or apple and a beverage. Place your order when buying your tickets on the form below.

For passengers wishing to board in Hull the train will stop at Hull station. For passengers wishing to board at Chelsea the train will stop at the sight of the old Chelsea station. Stops will be made at the end of the trip at the same locations.

Order your tickets by mail by using the order form below. Then forward it with a cheque or money order to: The Bytown Railway Society, 93 O'Connor St., Ottawa Ont. K1P 5W8. Or Pick up your tickets at Hobbyland.



Part of the Society's restoration group, a.k.a. 'The Dirty Hands Club', poses beside the Society's ex-CP Jordan spreader at the National Museum of Science and Technology at an unknown date. In the photo, spreader No. 402818 has yet to be extensively restored which the group and other members of the 'Club' are eager to get start on. Today, it is in great shape thanks to their hard work.

Left to Right: George Viens, Bill Noble, Jim Lohnes, probably Jim Lohnes' grandson, Paul Bown, unknown, Bill Weiler, Matthew Cummins, Joe Toscas, Dunc du Fresne, and Tony Toscas. BRS collection

Une partie du groupe de restauration de la BRS (aussi connu sous le vocable « Club des mains sales ») prend la pose à côté de l'épandeur Jordan ex-CP de la société, au MCST, à une date inconnue. Sur cette photo, l'épandeur no 402818 attend encore d'être restauré de façon complète; ce groupe et d'autres membres du « Club » ont très hâte de commencer cette rénovation. De nos jours, il a très belle apparence grâce à leur travail ardu.

De gauche à droite : George Viens, Bill Noble, Jim Lohnes, en toute probabilité le petit-fils de Jim Lohnes, Paul Bown, un inconnu, Bill Weiler, Matthew Cummins, Joe Toscas, Duncan du Fresne et Tony Toscas. Collection de la BRS

boom car. These were followed quickly by a 1911 ex-CP Jordan Spreader.

For the most part, the Society has been successful in its acquisition and preservation of equipment but at the start, there were several failures. During the first couple of years following the formation of the Ottawa Branch, a short stretch of track was leased from CN as part of a hoped for museum. The track was referred to as the Ramseyville Spur and had formed part of the original New York Central Railroad line into Ottawa. The branch unsuccessfully tried to acquire the Grand Trunk Railway station in LeBreton Flats which it had wanted as a building for the future museum. Unfortunately, the cost of moving it was beyond the branch's capability.

As well, prior to the acquisition of the crane and the spreader, Canadian Pacific donated its boarding car, No 411205, which had been at the railway's Ottawa West Yard. The branch realized it didn't have the resources (funds and

aspect des opérations ferroviaires, celui des trains de construction. Plusieurs pièces furent acquises en l'espace de deux ans: le véhicule route-rail numéro 26 ex-CN et un ensemble d'équipement auxiliaire ex-Central Vermont consistant d'un tender, d'une grue à vapeur Industrial Brownhoist de 50 tonnes et d'un wagon porteur de flèche de grue et d'outillage. Ces derniers furent rapidement suivis d'un épandeur Jordan ex-CP datant de 1911.

La majeure partie du temps, la société eut du succès lors de l'acquisition et de la préservation d'équipements, mais, au départ, il y eut plusieurs échecs. Au cours des premières années qui suivirent la formation de la branche d'Ottawa, une courte longueur de voie fut louée au CN pour faire partie d'un éventuel musée. On référerait à cette voie sous le nom d'embranchement Ramsayville et elle faisait partie de la voie originelle du New York Central reliant cette compagnie à Ottawa. La branche tenta sans succès d'acquérir la gare du Grand Trunk localisée sur les plaines

manpower) to restore the car (which originally was a colonist car) and given its deteriorated state, there was no alternative but to scrap it.

By this time, the organization had developed a close relationship with the National Museum of Science and Technology (now known as the Canada Science and Technology Museum (CSTM) [Ingenium]. In fact, the museum's director, Dr. David Baird, had suggested the group join forces with them and store and refurbish the group's equipment at the museum. In return, the group could help the museum with activities related to its role in preserving railway equipment and educating the public. This relationship has continued ever since and it's another reason the directors decided to create the BRS.

Acquisitions have continued over the years with a highlight being the donation to BRS in 1979 of ex – Canadian Pacific (CP) official's car No. 27 by the Thurso and Nation Valley Railway (T&NVR). The society had developed a close relationship with the T&NVR and, during an excursion on the railway in 1979, the company offered to

LeBreton qu'elle désirait obtenir comme bâtiment pour un futur musée. Malheureusement, le coût pour déménager ce bâtiment excéda ses ressources financières.

Aussi, avant l'acquisition de la grue et de l'épandeur, le CP fit don à la branche de la voiture-dortoir no 411205 qui avait séjourné à la cour Ottawa West de la compagnie. La branche réalisa qu'elle n'avait pas les ressources, humaines autant que financières, pour rénover la voiture, à l'origine une voiture pour colons immigrants, et compte tenu de son état avancé de détérioration, il n'y eut pas d'autre option que de l'envoyer à la ferraille.

À cette époque, l'organisation avait développé une relation étroite avec le Musée national de la science et de la technologie, maintenant connu sous le nom de Musée de la science et des technologies du Canada (MSTC/Ingénium). De fait, le directeur du musée, le docteur David Baird, avait suggéré que le groupement s'allie aux effectifs du musée et qu'il entrepose son matériel roulant et le rénove au musée. En retour, le groupement aiderait le musée dans ses efforts de préservation d'équipements ferroviaires et d'éducation du public. Cette relation continue depuis et elle est une autre raison pour laquelle les directeurs décidèrent de créer la BRS.

Les acquisitions se sont poursuivies au fil des années avec, en importance particulière, le don à la BRS, en 1979, de la voiture d'affaires no 27 ex-CP de la part du Thurso and Nation Valley Railway (T&NVR). La société avait développé une excellente entente avec le T&NVR et, lors d'une excursion sur ce chemin de fer en 1979, la compagnie offrit de faire don de la voiture à la société. La voiture était en mauvais état et, même si la compagnie ne se voyait pas en train de la restaurer elle-même, elle voulait sans aucun doute la voir préservée. La société accepta le don sans tarder, d'autant plus que le T&NVR offrait l'espace d'atelier et le bois pour la restauration. Une telle offre ne pouvait être

refusée. C'est ainsi qu'au cours de plusieurs années qui suivirent, un groupe de membres se rendit les samedis aux ateliers du T&NVR, à Thurso, Québec, pour y travailler à la restauration de la voiture no 27.



Pride of the fleet, Thurso and Nation Valley 27, which was painstakingly restored by BRS. Photo taken June 22, 2013 at CSTM. Malcolm Vant.

Joyau de sa collection, la voiture 27 du Thurso & Nation Valley Railway a été soigneusement restaurée par la BRS. Photo prise au MSTC par Malcolm Vant, le 22 juin 2013

donate the car to the society. It was in bad shape and although they could not see themselves restoring it they no doubt wanted to see it preserved. The society quickly accepted, particularly given the company's offer to provide shop space and wood material for its restoration. Such an offer couldn't be turned down. So for the next several years, a group of members travelled each Saturday to the T&NVR shops in Thurso, Quebec to work on Car 27's restoration.

Over the years, the acquisition of Car 27 has been followed by the society acquiring two ex-CP cars (a boxcar and a caboose), two ex-CN passenger cars (coach and baggage car) and ex-T&NVR 50-ton GE diesel locomotive, No. 10.

There is a bit of a story behind the acquisition of No. 10. With the breakup of the T&NVR in 1997, No. 10 had been purchased from the T&NVR by Andy Tommy for use in a tourist train operation to Wakefield that never materialized, at least with his involvement. It had been stored at Tommy's ski resort for 12 years. One evening BRS received a phone call asking if they wanted to buy a locomotive. With all the pieces the society had at the

Au cours des années, l'acquisition de la voiture no 27 par la société fut suivie de celle de deux wagons ex-CP (un wagon couvert et un wagon de queue), d'une voiture à usage mixte pour bagages et voyageurs ex-CN et de la locomotive diesel no 10 ex-T&NVR de 50 tonnes construite par la GE.

Il y a une anecdote au sujet de l'acquisition de la no 10. Lors du démantèlement du T&NVR en 1997, la locomotive avait été achetée du T&NVR par Andy Tommy pour servir sur un train touristique vers Wakefield, une entreprise qui ne vit jamais le jour, du moins pas durant l'implication de M. Tommy. La locomotive fut entreposée à son chalet de ski pendant 12 ans. Un soir, la BRS reçut un appel téléphonique demandant si la société désirait acheter une locomotive. Il y avait un besoin pour la société de trouver un moyen de déplacer toutes les pièces de matériel roulant qu'elle possédait au musée. L'offre de M. Tommy en était une que la société ne pouvait refuser et, peu de temps après, en 2000, la locomotive fut transportée par camion au musée. Considérant la relation de la BRS avec le T&NVR, il était approprié que la société devienne propriétaire de la no 10.

Bytown Railway Society's ex - T&NVR 10 GE 50-ton locomotive helps CSTM staff move the ex - Governor Generals' railway cars from a storage warehouse to the museum's new Collection and Conservation Centre, July 25, 2019. Malcolm Vant.

Le 25 juillet 2019, la 10 de la BRS, une locomotive GE de 50 tonnes ex-T&NVR, aide les membres du MSTC à déplacer d'anciennes voitures réservées aux gouverneurs généraux de l'entrepôt vers le nouveau Centre de conservation des collections du musée. Malcolm Vant



museum, there was a need to find some way to move the equipment around. Mr. Tommy's offer was one they couldn't refuse and shortly afterwards, in 2000, No. 10 was trucked to the museum. With the BRS connection to the T&NVR, it was fitting that the society became the owner.

Over the years, the society has been involved in the aforementioned acquisition and restoration of railway equipment, the publishing of a magazine called Branchline and the annual Canadian Tracksides Guide plus more than 15 historic books on Canadian railways. Between 1965 and 1979, the BRS sponsored 28 excursions (see March/April 2019 Branchline for a comprehensive list of the excursions). Later, they undertook a number of steam-powered trips using the CSTM's ex-CP 1201 before its retirement

The operation of the steam trains to Wakefield Quebec north of Ottawa by the National Capital Commission using the CSTM's passenger cars and 1201 was a special period in the history of the society. During this operation, the society had contracts with the museum to fire up the locomotive for each trip and to provide locomotive servicing in preparation for the trips. The contracts provided significant revenue for the BRS and gave participating members the chance to help with a steam operation and to ride the locomotive to and from Wakefield on Canadian Pacific's Maniwaki Subdivision (Sub) – an opportunity not available to most railfan organizations. After the abandonment of the Sub in 1986, the museum continued the steam operations “touring” around Ottawa. This too came to an end in 1992 with 1201's retirement.

The society was also called upon to assist in moving 1201 to Saint John, New Brunswick in 1989 as part of the celebrations of the 100th anniversary of CP's shortline to that city. As with the runs to Wakefield, society members acted as the service crew for the locomotive. It was a memorable (and tiring) trip for those members who participated.

Au fil des ans, la société a été engagée dans les acquisitions et la restauration des équipements décrits plus haut, dans la publication du magazine Branchline et, une fois par an, de celle du Canadian Tracksides Guide; en plus, elle a publié plus d'une quinzaine d'ouvrages sur l'histoire des chemins de fer canadiens. Entre 1965 et 1979, elle a commandité 28 excursions dont on trouvera la liste détaillée dans le numéro de mars-avril 2019 de Branchline. Plus tard, elle organisa plusieurs excursions tractées par la 1201, une locomotive à vapeur ex-CP propriété du MSTC, avant qu'elle ne soit mise hors de service.

L'exploitation des trains tractés à la vapeur vers Wakefield, Québec, au nord d'Ottawa, par la Commission de la capitale nationale utilisant la locomotive 1201 ex-CP et les voitures de voyageurs du MSTC, fut une période spéciale pour la BRS. Durant ce temps, à chaque voyage, la société fut sous contrat avec le MSTC pour préparer et opérer la locomotive avant et au cours de celui-ci. Les contrats fournirent des revenus importants à la BRS et donnèrent aux membres qui y participèrent la chance de contribuer à une exploitation de la vapeur et de rouler à bord de la locomotive vers et de Wakefield, sur la subdivision Maniwaki du CP, une opportunité inaccessible pour la majorité des associations de passionnés du rail. Lorsque la sub fut abandonnée en 1986, la société continua de faire des excursions à la vapeur autour d'Ottawa. Ceci prit fin aussi en 1992 avec la mise hors de service de la 1201.

En 1989, on fit aussi appel à la société pour aider à déménager la 1201 à Saint John, Nouveau-Brunswick, dans le cadre des célébrations du 100e anniversaire de la courte ligne du CP vers cette ville. Comme pour les périples à Wakefield, des membres de la société agirent comme équipe d'entretien pour la locomotive. Ce fut un voyage mémorable (et fatigant) pour ces membres qui y participèrent.

Depuis, la société s'est concentrée à restaurer des équipements additionnels; elle a aussi continué de publier Branchline et Canadian Tracksides Guide. Bien sûr, les

CPR 1201 is leading a CSTM-sponsored train that had been in North Bay to celebrate the 100th anniversary of the 1882 arrival of the CPR in that city. The train was crewed by both BRS members and museum staff. This photograph was taken near Pembroke, Ontario on August 15, 1982. Clifford Hurt - BRS collection.

La 1201 du CPR est en tête du train commandité par le MSTC qui est allé à North Bay, Ontario, en 1982, pour la célébration du 100e anniversaire de l'arrivée du CPR dans cette ville. L'équipage du train fut composé de membres de la BRS et du Musée. Cette photo fut prise près de Pembroke, Ont., le 15 août 1982. Clifford Hurt, collection de la BRS



Since then, the society has been focusing on restoring additional equipment it has acquired and publishing *Canadian Trackage Guide* and *Branchline*. Of course, meetings for members have continued and since the opening of CSTM, they have been held at the museum. Each meeting includes a special guest speaker who shares their expertise and knowledge of railway subjects with the group.

The society continues to support CSTM and in the past year, club president Charls Gendron has spearheaded the restoration of ex-CN Northern 6200 that sits out near the museum's entrance. Recently, BRS provided additional help to the museum by using No. 10 to move their equipment from the old shop and storage area to the new state-of-the-art collection and conservation facility. And of course, a group of members continues with restoration and maintenance of the society's equipment with the main focus today being on the former CN passenger car No. 4977.

The founding members back in 1969 would likely be pleased with how the society has evolved over the years if they could see it now. From a modest handful of members, BRS now has well over 1100 subscribing members and a strong turnout of people at the regular meetings and talks at the CSTM. The group continues with the vision and goals that the founders had identified 50 years ago.



The *Canadian Trackage Guide*, published by the Bytown Railway Society, is the 'authority' on all things rail in Canada.

Le Canadian Trackage Guide, publié par la BRS, est l'ouvrage de référence sur toute chose ferroviaire au Canada.

réunions de membres se sont poursuivies et ont été tenues au MSTC depuis son ouverture. Chaque réunion présente un conférencier spécialement choisi qui partage son expertise et ses connaissances des sujets ferroviaires avec les membres.

La BRS continue de supporter le MSTC et, l'année dernière, Charls Gendron, son président, a été à la tête des travaux de restauration de la 6200, une Northern ex-CN qui est en place près de l'entrée du musée. Récemment, la société a donné de l'aide supplémentaire au musée par l'utilisation de la no 10 pour déplacer les équipements des anciens atelier et entrepôt du MSTC vers les nouveaux bâtiments ultramodernes abritant sa collection et ses archives. Et il va sans dire que des groupes de membres continuent à restaurer et à entretenir le matériel roulant de la BRS, mettant de nos jours l'accent sur la voiture pour voyageurs no 4977 ex-CN.

S'ils pouvaient voir la société aujourd'hui, les membres fondateurs de 1969 seraient probablement heureux de

son évolution au cours des années. D'une poignée de membres, la société compte maintenant plus de 1100 membres en règle et ses réunions mensuelles et ses conférences au MSTC attirent de bonnes assistances. Elle continue d'honorer la vision et les buts que ses fondateurs avaient identifiés, il y a 50 ans.



CNR No. 6200, outside the CSTM in spring 2019, after first phase of cosmetic restoration by BRS. It has new number boards and builder's plate, new windows and trim, a new headlight, and the feedwater heater has been reinstalled. Plus it has a new coat of paint. Next stage will include installation of a bell and whistle, as well as fabrication of new boiler sheeting and restoration of the rods. Charls Gendron

La 6200 du CNR, à l'extérieur du MSTC, au printemps 2019, suite à la première étape de sa restauration cosmétique par la BRS. Elle a de nouveaux panneaux de numéro de parc et une nouvelle plaque du manufacturier, de nouvelles fenêtres et leurs cadres, un nouveau phare et le réchaud d'eau a été réinstallé. De plus, la locomotive a une nouvelle couche de peinture. La prochaine étape va inclure l'installation d'une cloche et d'un sifflet, ainsi que la fabrication d'une nouvelle enveloppe de chaudière et la remise à neuf des bielles d'entraînement. Charls Gendron

Stan's Photo Gallery

By Stan Smail

Don Wilson's Canadian Pacific

Translation: Gilles Lazure

For this Rail Photo Gallery, it is my great pleasure to essentially 'pass the torch' to my great friend and mentor in all things railway Mr. James 'Jim' A. Brown of Tottenham, Ontario. Jim's railway photography and his 'take' on all things railway have been a constant inspiration to me and many others.

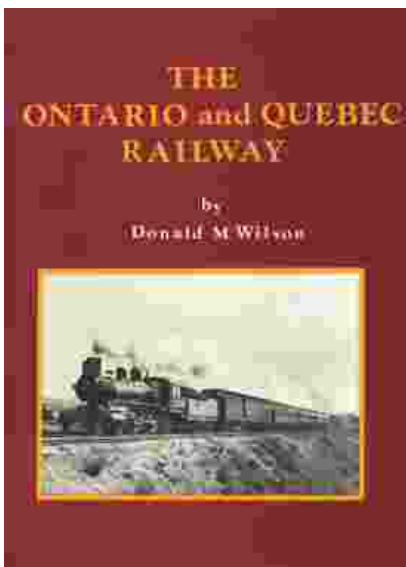
Featuring Jim in this Photo Gallery is the story of how a remarkable collection of superb railway images was saved. The management of this wonderful collection has been largely accomplished by Jim with assistance from friend and ex CPR train dispatcher John Mellow. I'll let Jim take 'it from here' as he tells the wonderful story of preserving the black and white photography of Donald M. Wilson, the same man who wrote that memorable treatise, *The Ontario and Quebec Railway*.

The Railway Photography of Don Wilson

Donald Marsden Wilson was born in Belleville, Ontario in 1920 and raised his family there. In 1962, Don and his second wife Joanne moved to Brampton, where his employer, Northern Electric, had just opened its new Bramalea plant. Don had more than a passing interest in the Brampton railway scene, and in the early 1970s he joined the fledgling Ontario Rail Association (ORA). He served on ORA's first board of directors and quickly became one of the Association's most committed volunteers.

During those early ORA days, we knew Don well in our context of acquiring, rebuilding and operating steam locomotives and railway cars. But apart from a keen interest in acquiring a collection of HO brass steam locomotive models, we knew remarkably little of his other railway interests. As ORA's initial years of high activity scaled back in 1977, Don left Northern Electric in Brampton and he and Joanne moved back to Belleville, to be 'closer to home'. They settled in nearby Frankford where Don worked at Northern's Belleville plant for a short while before taking early retirement.

Sadly as so often happens when closely-knit groups disperse, we lost touch with Don. But living in Frankford evidently gave Don better access to Library and Archives Canada in Ottawa. There he extensively researched for his



Les photos de Stan

Par Stan Smail

Le Canadien Pacifique de Don Wilson

Traduction: Gilles Lazure

Pour cette galerie de photos du rail, c'est avec grand plaisir que je passe effectivement le flambeau à mon grand ami et mentor en toute chose ferroviaire, monsieur James « Jim » A. Brown, de Tottenham, Ontario. La photographie ferroviaire de Jim et ses positions sur tout ce qui touche à ce domaine ont toujours été une inspiration pour moi et bien d'autres.

Mettre Jim en vedette dans cette galerie de photos est exposer comment une remarquable collection de superbes images ferroviaires a été sauvegardée. La gestion de cette merveilleuse collection a été faite en grande partie par Jim avec l'assistance de John Mellow, un ami et ancien répartiteur de trains au CPR. Je vais céder la place à Jim à partir d'ici alors qu'il raconte la merveilleuse saga de la préservation des photos en noir et blanc de Donald M. Wilson, le même homme qui a écrit le livre mémorable qu'est *The Ontario and Quebec Railway*.

La photographie ferroviaire de Don Wilson

Donald Marsden Wilson est né à Belleville, Ontario, en 1920 et il y a élevé sa famille. En 1962, Don et Joanne, sa seconde épouse, déménagèrent à Brampton là où son employeur, la Northern Electric Company, venait tout juste d'inaugurer sa nouvelle usine de Bramelea. Don avait plus qu'un faible intérêt pour la scène ferroviaire de Brampton et, au début des années 1970, il joignit l'Ontario Rail Association (ORA) qui en était tout juste à ses débuts. Il figura dans son premier conseil de directeurs et devint rapidement l'un des bénévoles les plus engagés de l'association.

Durant ces tout premiers jours de l'ORA, nous connaissons bien Don dans notre contexte d'acquisition, de remise en condition et d'opération de locomotives à vapeur et de wagons. Cependant, mis à part un grand intérêt à monter une collection de modèles en laiton de locomotives à vapeur à l'échelle HO, nous ne savions remarquablement peu de ses autres sujets d'intérêt en chemin de fer. Alors que les activités fébriles des premières années de l'ORA ralentissaient en 1977, Don quitta la Northern Electric, à Brampton, et retourna, avec Joanne, à Belleville pour être plus près de ses origines. Ils

books *The Ontario and Quebec Railway* and *Lost Horizons*, both published in 1983 by Mika of Belleville. He also collaborated with Nick and Helma Mika on an illustrated history of Canadian Railways in 1986.

After a short illness, Don died in Belleville on September 14, 1988, at the too-young age of 68. He is buried in Frankford . . . with an image of his beloved CPR 4-4-0 No 136 on his marker.

From my last conversations with Don, roll the calendar forward three decades.

One day in the summer of 2007 an acquaintance mentioned a collection of negatives he'd seen, offered on eBay. I investigated, and sure enough there it was. The listing had minimal text, mentioned 'about 800 negatives', and was accompanied by a single image of a steam locomotive, rendered in negative format. There was also a photo of a shoebox full of envelopes and a close-up of one of the envelopes, which bore the stamp 'Don Wilson, 40 Olive Street, Belleville, Ont.' Could this be our Don?

With no small trepidation I bid aggressively for the collection and was successful. The seller turned out to be a collector of military artifacts in Kingston, who found the negative box on one of his rounds of garage sales in the area. He admitted to knowing nothing about railways, but because of his passion for military history he recognized the negatives would be valuable to someone. We had an interesting conversation in his garage, which had been given over to displays of uniforms from many services, insignia and flags, ancient weapons, framed photos and posters and all manner of things military. Collectors are collectors, and we shared more than one laugh about the phenomenon as the treasured box of negatives changed hands.

My initial scan of the box's contents quickly dispelled any reservations I might have had about its purchase. How easily the eBay listing could have been passed by! Who knows how the box happened to make its way to that garage sale! What fortune that a non-rail person saw value in it for the right collector! To me the whole affair was a hugely fortunate stroke of serendipity, all the more so because now I was able to learn more about our old ORA friend and colleague. The negatives are all of Canadian Pacific subjects, steam and first-generation diesels, and include many of the author-credited images in Don's *Ontario & Quebec* book. The negatives are all in the old 616 format, and Don's own camera – probably a folding Kodak



s'établirent dans la ville voisine de Frankford et durant une courte période, Don travailla à l'usine de Belleville de la Northern Electric avant de prendre une retraite anticipée.

Malheureusement, comme cela arrive souvent lorsque des groupes de personnes fortement liées se dispersent, nous avons perdu la trace de Don. Mais le fait de vivre à Frankford lui donna de toute évidence un meilleur accès à Bibliothèque et Archives Canada, à Ottawa. Il y fit des recherches approfondies pour ses livres *The Ontario and Quebec Railway* et *Lost Horizons* qui furent tous deux publiés, en 1983, par les éditeurs Mika de Belleville. En 1986, il collabora aussi avec Nick et Helma Mika, à une histoire illustrée des chemins de fer canadiens.

Don mourut des suites d'une brève maladie à Belleville, le 14 septembre 1988, au trop jeune âge de 68 ans. Il repose au cimetière de Frankford...avec une image de sa bien-aimée 4-4-0 No 136 du CPR sur sa pierre tombale.

De mes dernières conversations avec Don, tournons les pages du calendrier de trois décennies.

Un jour d'été de 2007, une connaissance mentionna une collection de négatifs offerte en vente sur eBay. Je fis une recherche et, bien sûr, elle y figurait. L'annonce comportait peu de texte, mentionnait quelque 800 négatifs et n'offrait qu'une seule image de locomotive à vapeur, en format négatif inversé. Il y avait aussi la photo d'une boîte de chaussures remplie d'enveloppes et la vue de près de l'une des enveloppes portait l'estampe de Don Wilson, 40 rue Olive, Belleville, Ontario. Pourrait-il s'agir de notre Don?

Très anxieux, je misai de manière agressive pour la collection et la gagna. Le vendeur s'avéra être un collectionneur d'objets militaires de Kingston qui avait trouvé la boîte de négatifs lors de l'une de ses tournées de ventes de garage dans son voisinage. Il admit ne rien connaître des chemins de fer, mais à cause de sa passion pour l'histoire militaire, il avait reconnu que les négatifs pourraient avoir de la valeur pour quelqu'un. Nous eûmes une intéressante conversation dans son garage, qui avait été transformé en salle de montre d'uniformes de plusieurs services, d'insignes et de drapeaux, d'armes anciennes, de photos encadrées, d'affiches et de toutes sortes d'objets militaires. D'un collectionneur à autre, nous avons partagé plus d'une rigolade sur la manière qu'une boîte de précieux négatifs avait changé de mains.

Mon premier examen du contenu de la boîte a



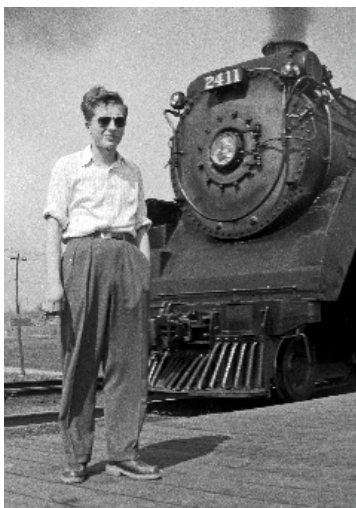
– had a minor irregularity on one side of the image frame that is a good indicator of the negatives that were actually taken by Don. Almost all of them were taken in the 1950s, with a few in the early 1960s or late 1940s.

Mutual friends tell of journeys taken with Don in pursuit of steam excursions in the 1960s, but none of these images were among the 616-size negatives in the box. Nor were there any images at all of Canadian National subjects. Almost all of Don's own negatives in the box were taken in eastern Ontario, with occasional forays to Toronto, Montreal and other locations nearby. His record-keeping was informal, and rarely is a negative dated more precisely than month and year. Also in the box were negatives of varying quality, evidently taken by other 'engine picture' collectors, which would have been acquired by Don in trades. In a past life I too did negative trading, which meant Don's box included near duplicates of subjects I already had. These I offered for sale on eBay, and they went a long way toward covering the cost of the collection.

The real treasures in the box are the subjects that Don himself sought out and documented. He obviously took pride in what he was doing, and I'm very pleased to be able to give his work the exposure it so richly deserves.

How many other Don Wilsons are there out there???

James A. Brown
November 2019



Don Wilson at Tweed, Ontario circa 1945 on the CPR Havelock Subdivision. Keeping Don company is CPR G3g 4-6-2 2411, possibly on train 36 from Toronto.

Don Wilson à Tweed, Ontario, aux alentours de 1945, sur la subdivision Havelock du CPR. La 2411, une 4-6-2 classe G3g du CPR, possiblement à la tête du train numéro 36 en provenance de Toronto, lui tient compagnie.

rapidement dissipé toute appréhension que j'aurais pu avoir au sujet de son achat. L'annonce d'eBay aurait pu passer inaperçue sans aucun doute! Qui sait comment cette boîte s'est retrouvée dans ce garage! Quelle bonne fortune a fait qu'une personne n'ayant aucun intérêt dans les chemins de fer en voit de la valeur pour le bon collectionneur! Pour moi, l'entière affaire fut de faire au hasard une extraordinaire découverte, d'autant plus que je suis maintenant en position d'en connaître plus sur un vieil ami de l'ORA et collègue. Les négatifs ont tous pour sujet le Canadien Pacifique, ses locomotives à vapeur et ses premières diesels, et plusieurs sont ceux de photos créditées à l'auteur dans son livre sur le chemin de fer Ontario & Quebec. Ils sont tous de l'ancien format 616 et l'appareil même de Don, probablement un appareil Kodak à soufflet, avait un petit défaut d'un côté du collimateur d'image qui est un bon indicateur que les photos furent de fait prises par Don lui-même. Pratiquement tous les négatifs datent des années 1950, à part quelques-uns datant de la fin des années 1940 et du début de celles de 1960.

Des amis communs racontent des randonnées prises avec Don à la poursuite d'excursions à la vapeur au cours des années 1960, mais aucun des négatifs des photos prises alors n'est parmi ceux dans la boîte. Et il n'y a pas non plus de négatifs relatifs au Canadien National. Pratiquement tous ceux-ci ont été créés dans l'est de l'Ontario, avec une escapade occasionnelle à Toronto, à Montréal et à d'autres localités dans la province. Ses notes sont plutôt sommaires et il est rare qu'un négatif soit daté d'une façon plus précise que le mois et l'année. La boîte contenait aussi des négatifs de photos de qualité variable de locomotives prises par d'autres collectionneurs et vraisemblablement acquis par Don lors d'échanges. J'ai déjà fait par le passé des échanges de négatifs, ce qui signifie que la boîte de Don contenait des duplicata très proches de sujets que j'avais déjà. J'ai mis ces derniers en vente sur eBay et ils contribuèrent grandement à défrayer le coût de la collection de Don.

Les véritables trésors dans la boîte furent les sujets que Don lui-même rechercha et documenta. Il ne fait aucun doute qu'il prenait plaisir à ce qu'il faisait et je suis très heureux d'être en mesure de donner à son oeuvre la diffusion qu'elle mérite si bien.

Combien d'autres Don Wilson y a-t-il par ce monde

?

James A. Brown
Novembre 2019

TIME TABLE No. 124. APRIL 29th, 1956.

WESTWARD TRAINS—INFERIOR DIRECTION										EASTWARD TRAINS—SUPERIOR DIRECTION														
SECOND CLASS					FIRST CLASS					SECOND CLASS					FOURTH CLASS									
905	915	901	903	35	23	21	33	35	23	21	33	22	34	24	36	916	902	904	910	82	84	86	88	
Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	Fr. S. and S. Daily	
10.00	12.30	10.00	4.30	1.00	1.25	1.05	12.10	1.08	1.34	1.14	12.19	3.30	5.15	6.05	5.40	7.00	5.30	12.40	12.40	9.15	10.50	11.25	12.45	9.45
10.20	12.53	10.23	4.50	1.18	1.45	1.25	12.30	1.25	1.51	1.34	12.29	3.47	5.32	6.22	5.57	7.17	5.47	12.29	12.29	9.15	10.50	11.25	12.45	9.15
10.27	1.00	10.30	4.57	1.25	1.55	1.35	12.40	1.32	1.55	1.41	12.39	3.54	5.39	6.29	6.04	7.24	5.54	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
10.37	1.10	10.40	5.15	1.32	1.55	1.45	12.40	1.39	1.55	1.48	12.39	4.01	5.44	6.34	6.09	7.29	5.61	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
10.42	1.15	10.50	5.25	1.40	2.09	1.48	12.40	1.47	2.09	1.48	12.39	4.08	5.51	6.41	6.16	7.36	5.68	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
10.52	1.25	11.00	5.35	1.47	2.17	1.55	12.40	1.54	2.17	1.55	12.39	4.15	5.98	6.88	6.23	7.43	5.75	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
10.57	1.30	11.05	5.42	1.52	2.22	2.01	12.40	1.59	2.22	2.01	12.39	4.22	6.05	6.95	6.30	7.47	5.82	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
11.10	1.40	11.15	5.55	2.00	2.43	2.10	12.40	2.07	2.43	2.10	12.39	4.29	6.12	7.02	6.37	7.54	5.89	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
11.25	1.50	11.25	6.10	2.06	2.46	2.15	12.40	2.10	2.46	2.15	12.39	4.36	6.20	7.10	6.44	7.61	5.96	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
11.35	2.00	11.35	6.25	2.13	2.53	2.23	12.40	2.17	2.53	2.23	12.39	4.43	6.27	7.17	6.51	7.68	6.03	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
11.47	2.13	11.46	6.40	2.20	3.01	2.47	12.40	2.24	3.01	2.47	12.39	4.50	6.34	7.24	6.58	7.75	6.10	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
11.52	2.19	11.54	6.47	2.27	3.12	2.57	12.40	2.30	3.12	2.57	12.39	4.57	6.41	7.31	6.64	7.82	6.17	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
12.06	2.24	11.59	6.55	2.34	3.17	3.02	12.40	2.37	3.17	3.02	12.39	4.64	6.48	7.38	6.71	7.89	6.24	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
12.12	2.34	12.09	7.05	2.40	3.23	3.05	12.40	2.43	3.23	3.05	12.39	4.71	6.55	7.45	6.78	7.96	6.31	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
12.19	2.41	12.16	7.13	2.47	3.30	3.15	12.40	2.50	3.30	3.15	12.39	4.78	6.62	7.52	6.85	8.03	6.38	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
12.23	2.45	12.20	7.18	2.53	3.45	3.21	12.40	2.56	3.45	3.21	12.39	4.85	6.69	7.59	6.92	8.10	6.45	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
12.30	2.52	12.27	7.26	2.59	3.50	3.24	12.40	3.02	3.50	3.24	12.39	4.92	6.76	7.66	7.00	8.17	6.52	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
12.40	3.00	12.35	7.40	3.05	3.58	3.30	12.40	3.08	3.58	3.30	12.39	5.00	6.84	7.74	7.07	8.24	6.59	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
12.50	3.10	12.45	7.50	3.12	4.15	3.40	12.40	3.14	4.15	3.40	12.39	5.07	6.91	7.81	7.14	8.31	6.66	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
1.00	3.20	1.00	8.05	3.19	4.30	3.52	12.40	3.21	4.30	3.52	12.39	5.14	7.00	7.90	7.21	8.38	6.73	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
1.00	3.20	1.00	8.05	3.19	4.30	3.52	12.40	3.21	4.30	3.52	12.39	5.14	7.00	7.90	7.21	8.38	6.73	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
1.00	3.20	1.00	8.05	3.19	4.30	3.52	12.40	3.21	4.30	3.52	12.39	5.14	7.00	7.90	7.21	8.38	6.73	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15
1.00	3.20	1.00	8.05	3.19	4.30	3.52	12.40	3.21	4.30	3.52	12.39	5.14	7.00	7.90	7.21	8.38	6.73	12.14	12.14	9.05	10.50	11.25	12.45	9.15

SEE PAGE 3 FOR BELLEVILLE SUBDIVISION FOOTNOTES

Page from CPR timetable 124 showing Belleville Subdivision as at April 29, 1956

Une page de l'indicateur no 124 du CPR traitant de la subdivision de Belleville en vigueur le 29 avril 1956.



Much of Don Wilson's photography presented in this Photo Gallery features railway scenes in the steam to diesel transition era taken between Smiths Falls and Trenton, Ontario. On a wintry day in February 1956, CPR G2c 4-6-2 2514 has a local freight on the move out of the west yard at Smiths Falls, likely bound for the Chalk River Subdivision.

La majeure partie de la photographie de Don Wilson présentée dans cette galerie de photos met en vedette des scènes ferroviaires de l'époque de la transition de la vapeur au diesel prises entre Smiths Falls et Trenton, Ont. Par un jour d'hiver de février 1956, la 4-6-2 classe G2c 2514 du CPR sort un train local de marchandises de la cour à l'ouest de Smiths Falls, en toute probabilité à destination de Chalk River sur la même subdivision.



All eyes are on CPR FPA-2 4098, lead unit on train 36 from Toronto as it pauses at Smiths Falls in July 1955. The 4098 was the FPA-2 rail enthusiasts seldom saw in the 1960s since it was retired in 1965 because of serious fire damage incurred at Cherrywood, Ontario.

Tous les yeux se portent sur la locomotive 4098, un modèle FPA-2 du CPR et l'unité de tête du train no 36 venant de Toronto, alors qu'elle est à l'arrêt à Smiths Falls, en juillet 1955. La 4098 fut la FPA-2 que les passionnés des chemins de fer virent rarement au cours des années 1960 parce qu'elle fut retirée du service en 1965 après avoir été sérieusement endommagée par un incendie survenu à Cherrywood, Ont.



White flags fly on the boiler front and a strident exhaust rolls the smoke from CPR P1d 2-8-2 5117 as it wheels the high cars westward on the double track portion of the Belleville Subdivision between Smiths Falls and Perth, Ontario on March 13, 1955. The 5117 was built in October 1912 at the CPR Angus Shops as No. 5017. In May 1957 it was retired.

Le 13 mars 1955, les fanions blancs flottent au vent à l'avant de la chaudière et un perçant échappement fait rouler la fumée de la 5117, une 2-8-2 classe P1d du CPR, alors qu'elle tracte de hauts wagons en direction ouest sur la portion de voie double de la subdivision de Belleville, entre Smiths Falls et Perth, Ont. La 5117 fut manufacturée en octobre 1912 aux ateliers Angus du CPR avec le numéro 5017. Elle fut retirée du service en mai 1957.



New in July 1948 from Montreal Locomotive Works, CPR G3j class 4-6-2 2472 was the last of 172 heavy Pacifics used in dual service across the CPR system. Demonstrating its capability in manifest freight service, Don Wilson captured Extra 2472 West passing the stone base water tank at Perth, Ontario, on April 1955. Sadly, none of the later stream styled CPR Pacifics were preserved. John Thompson, this one's for you!

Toute neuve de la Montreal Locomotive Works en juillet 1948, la 4-6-2 classe G3j 2472 du CPR fut la dernière des 172 locomotives Pacific lourdes utilisées en service mixte sur le réseau de la compagnie. Illustrant ses capacités en service de marchandises à l'indicateur, Don Wilson a capturé l'Extra 2472 West passant devant la fondation en pierre du château d'eau à Perth, en avril 1955. Malheureusement, aucune de ces dernières locomotives Pacific carénées du CPR n'a été préservée. John Thompson, celle-ci est pour vous !



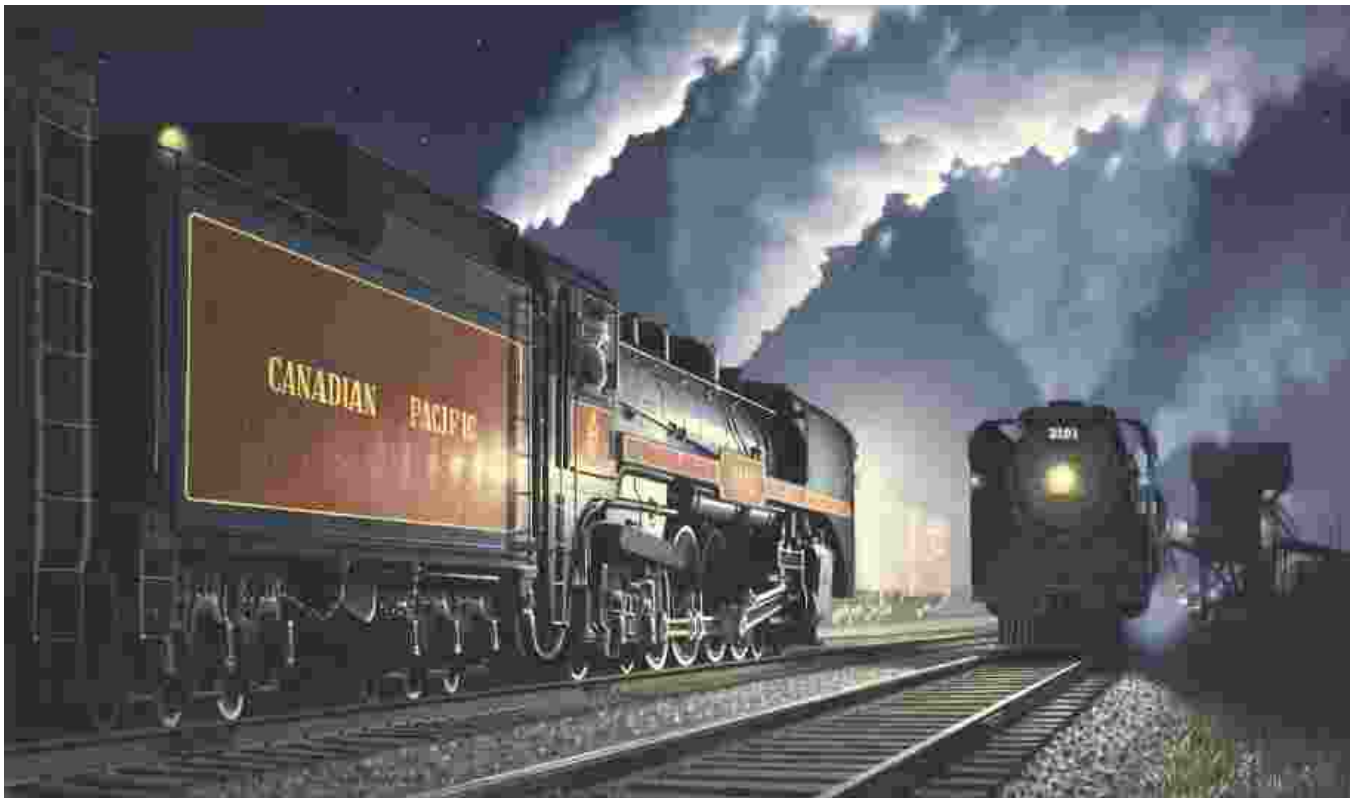
Yellow board at Tichborne! Twin CPR RS-3's led by unit 8452 cant to the curve at Tichborne on the CPR Belleville Subdivision in August 1955. This delightful Don Wilson image demonstrates the time honoured tradition of hooping up train orders. The train is likely manifest freight No 915 westbound for Toronto.

Panneau jaune à Tichborne! En août 1955, une paire de RS-3 du CPR, la 8452 en tête, s'inscrit dans la courbe à Tichborne, sur la subdivision Belleville de la compagnie. Cette merveilleuse image de Don Wilson illustre la longue tradition de la transmission d'ordres de train à l'aide d'un cerceau. Le convoi est en toute probabilité le train de marchandises à l'indicateur no 915, en direction ouest vers Toronto.



'Rolling 'em!' Extra 5142 West is at Lens, on the CPR Belleville Subdivision, in October 1956 with westbound tons making haste for Trenton. The 5142's engineer gazes intently as Don makes a memorable image of a Mikado on a manifest at speed.

Ça roule ! L'Extra 5142 West est à Lens, sur la subdivision Belleville du CPR, en octobre 1956, avec du tonnage pressant en direction ouest vers Trenton. Le regard du mécanicien de la 5142 est des plus concentrés alors que Don prend une photo mémorable d'une Mikado en pleine vitesse à la tête d'un convoi de marchandises à l'indicateur.



Looking eastward on the CPR Belleville Subdivision at Tichborne, the main line coal chute still stands in this October 1958 view by Don Wilson. Tichborne was where the overnight Montreal-Toronto passenger trains 21 and 22 would pause to take on coal on their nightly treks across the Belleville Subdivision. This event was the subject of a David Oram painting commissioned some years ago by Jim Brown. We present it here for your enjoyment courtesy of Jim Brown and David Oram.

Regardant en direction est sur la voie de la subdivision Belleville du CPR à Tichborne, la tour de ravitaillement en charbon sur la voie principale est encore présente sur cette photo d'octobre 1958 de Don Wilson. Tichborne était l'endroit où les locomotives des trains de nuit nos 21 et 22 Montréal-Toronto faisaient un arrêt pour un plein de charbon lors de leur passage sur cette subdivision. Cet événement fut le sujet d'une commande de tableau passée à David Oram par Jim Brown. Nous vous présentons ce dernier ici pour votre agrément, courtoisie de Jim Brown et David Oram.



Same location as the 5142 shot but nine months later. Don Wilson lensed CPR D4g 4-6-0 456 at a great gallop rolling through Lens bound for Trenton, Ontario. The photo is dedicated to the memory of the late Duncan Du Fresne, ex CPR fireman who could pronounce in a quite colourful fashion as to the riding qualities of a CPR D4 class Ten Wheeler at speed, like 456 in this photo!

Au même endroit que pour la 5142, mais neuf mois plus tard. Don Wilson a saisi la 456, une 4-6-0 classe D4g du CPR, roulant à pleine vitesse à travers Lens en route vers Trenton. La photo est dédiée à la mémoire de Duncan du Fresne, un ex-chauffeur du CPR qui pouvait décrire en termes fort imagés les qualités de tenue de route des « Ten-Wheeler » de la classe D4 du CPR lorsqu'à pleine vitesse, comme l'est la 456 sur cette photo.



Times change. Twin RS-18's with 8791 in the lead have what appears to be hotshot manifest freight 915 westbound at Lens in October 1958. Newly installed CTC home signal 609 and dual control switch are both evident in this view, but the level crossing in the previous two images seems to have disappeared.

Les temps changent. Une paire de RS-18, avec la 8791 à sa tête, tracte ce qui semble être le convoi de marchandises rapide no 915, en direction ouest à Lens, en octobre 1958. Le signal proche no 609 de la CCC (Commande centralisée de la circulation) récemment installée et l'aiguillage à double commande sont bien en évidence sur cette photo, mais le passage à niveau visible sur les deux photos précédentes semble avoir disparu.



The Don Wilson photography collection acquired by Jim Brown contained no CNR images except this view which shows the grade separated crossing of the CPR Belleville Subdivision over the CNR Montreal-Toronto main line near Shannonville, Ontario. It is June 1959 and CNR No 5, 'the LaSalle' has FP9 6508 in the lead as it passes westward below the competition. FP9 6508 survives today on the Ontario Southland Railway as one of the only F units anywhere still in regular freight service. Note the double track 'tell tales' straddling the engine consist of CNR No. 5.

La collection de photographies de Don Wilson acquise par Jim Brown n'incluait aucune photo du CNR à l'exception de celle-ci qui montre le croisement à niveaux séparés de la voie de la subdivision Belleville du CPR au-dessus de la voie principale Montréal-Toronto du CNR près de Shannonville, Ont. Nous sommes en juin 1959 et la FP9 6508 est à la tête du train no 5 du CNR, le LaSalle, alors qu'il roule vers l'ouest sous la voie de la compétition. La 6508 survit de nos jours au chemin de fer Ontario Southland en tant que l'une des seules unités F encore en service régulier de marchandises à travers l'Amérique du Nord. Notez, au-dessus des locomotives du convoi, le gabarit de hauteur libre sous le viaduc.



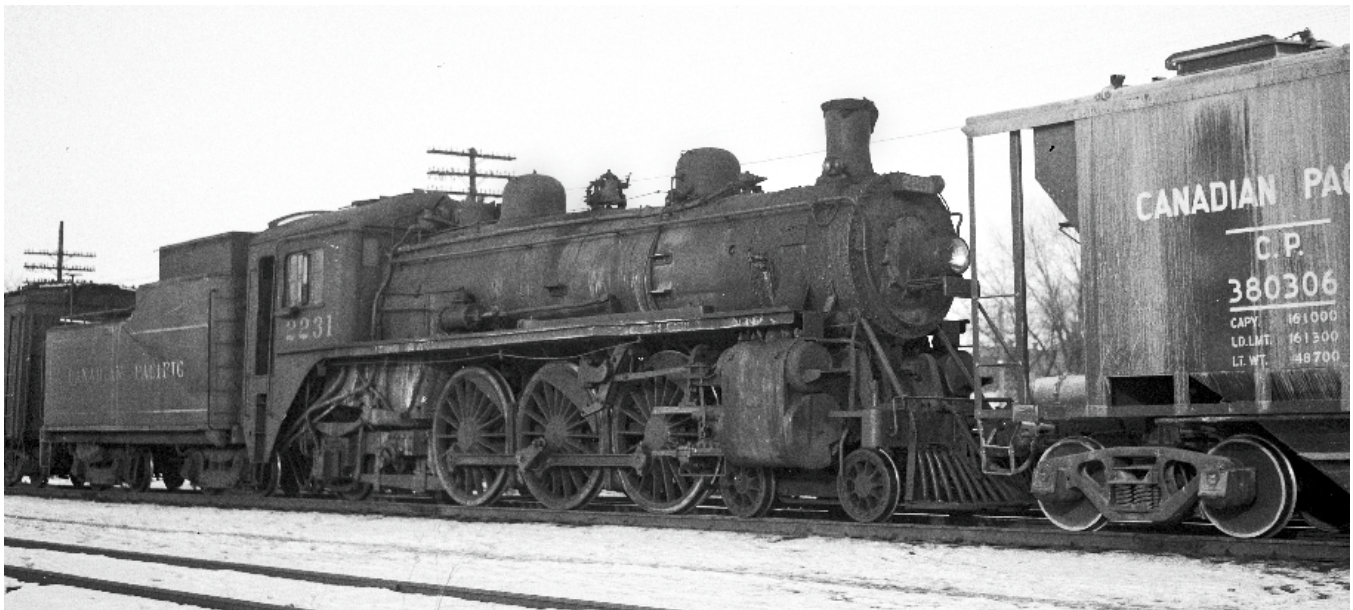
The banjo signal at the highway 2 crossing east of Belleville, Ontario admonishes the multi-coloured Plymouth to 'Stop Look and Listen.' CPR RS-18 8743 is on what appears to be an eastbound drag freight operating as No. 86 heads for Smiths Falls. It is June 1958 and new 8700 series RS-18's are everywhere!

Le signal banjo au passage à niveau de la route 2, à l'est de Belleville, exhorte le conducteur de la Plymouth multicolore à s'arrêter, regarder et écouter (« Stop Look and Listen »). La RS-18 8743 du CPR est à la tête de ce qui semble être un convoi lent de marchandises en direction est roulant en tant que train no 86 vers Smiths Falls. Nous sommes en juin 1958 et les nouvelles RS-18 de la série 8700 sont partout!



The 'hoodoo' engine. Infamous because of its involvement in the disastrous December 27, 1942 rear end collision at Almonte, Ontario, CPR H1a 4-6-4 2802 is making a reverse move at Belleville on April 4, 1947. As of this date, the infamous Hudson still sports its smoke deflectors and is missing a left side cylinder head cover.

La locomotive de malheur ! De mauvaise réputation à cause de son implication dans la désastreuse collision du 27 décembre 1942 à Almonte, Ont., la 4-6-4 classe H1a 2802 du CPR, fait une manœuvre de recul à Belleville, le 4 avril 1947. À cette date, la piteuse Hudson exhibe encore ses pare-fumée et un couvercle de cylindre est manquant du côté gauche.



A chosen one. Retired steam locomotives 'dead in train' were a familiar sight on CPR and CNR freight trains in the 1950s as new diesels were put in service. Case in point, CPR G1v 4-6-2 2231 dead in train at Belleville in December 1956. CPR 2231 would be donated to the CRHA in March 1963 and is one of the only two older CPR light Pacific's in existence.

Une préservée de marque ! Des locomotives à vapeur retirées du service et au feu de foyer éteint étaient vues fréquemment sur les trains de marchandises du CNR et du CPR au cours des années 1950, alors que les nouvelles diesels entraient en service. En exemple, la 2231, une 4-6-2 classe G1v hors d'état de marche du CPR, fait partie d'un convoi à Belleville, en décembre 1956. Le CPR fit don de la 2231 à l'ACHF, en mars 1963, et elle est l'une des deux seules anciennes Pacific légères en existence.



Eastbound near Belleville station is CPR G3j 4-6-2 2470 carrying green signals possibly as First 902. It is March 1956 and 2470 will operate for another four years before being retired in March 1960.

La 2470, une 4-6-2 classe G3j du CPR, est en direction est près de la gare de Belleville avec ses fanions verts indiquant vraisemblablement que son train est la première section du train no 902. Nous sommes en mars 1956 et la 2470 va encore être en service pendant quatre ans avant d'en être retirée en mars 1960.



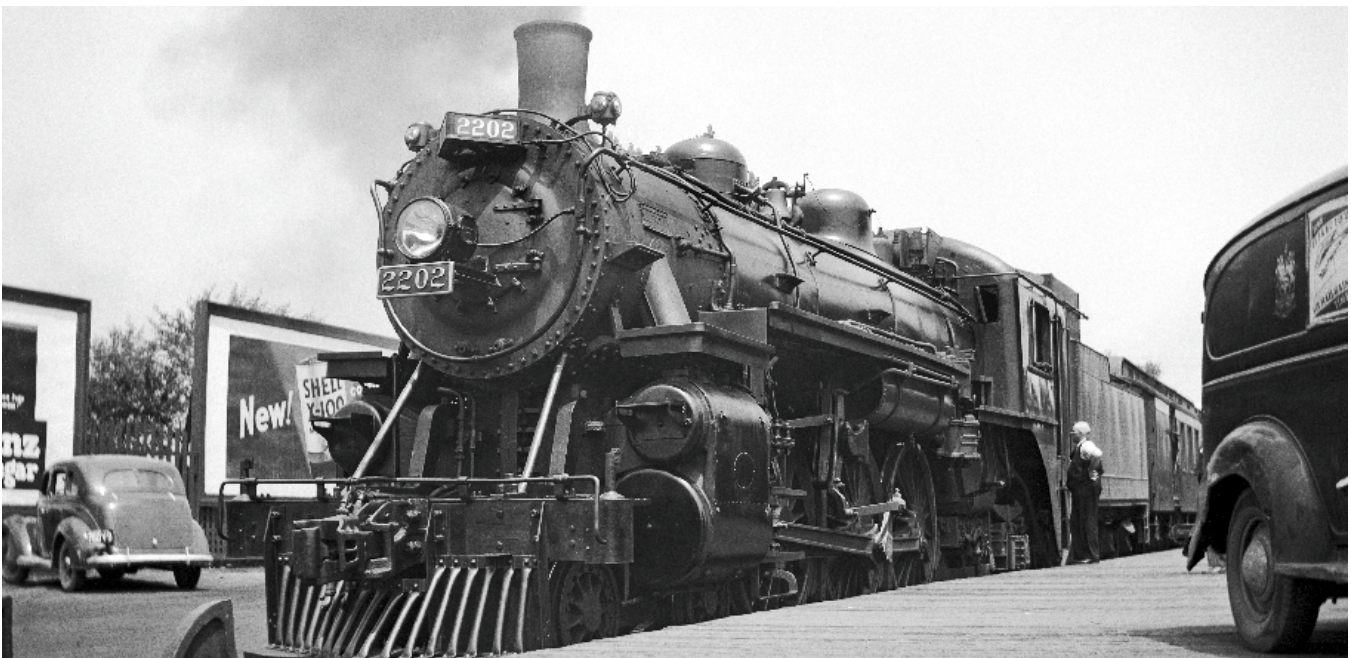
A marvellous panoramic shot by Don Wilson in April 1956 shows a westbound manifest freight crossing the Moira River at Belleville powered by CPR FA-1 4009 and FB-1 4403. The 4403 displays its as-delivered livery applied by ALCO in June 1949. What was Don standing on when he took this photo?

Une merveilleuse vue panoramique capturée par Don Wilson, en avril 1956, montre un convoi de marchandises à l'indicateur en direction ouest traversant la rivière Moira à Belleville derrière la FA-1 4009 et la FB-1 4403 du CPR. La 4403 exhibe la livrée peinte par l'American Locomotive Company au temps de sa fabrication en juin 1949. Sur quoi Don était-il juché lorsqu'il a pris cette photo ?



Double your pleasure! Twin H1a CPR standard Hudsons led by class leader 2800 have westbound tonnage headed for Trenton between Belleville and Bayside, Ontario on the CPR Belleville Subdivision in April 1957. By 1958, both Hudsons would be retired leaving H1b 2816 as the sole example of non-stream styled CPR 4-6-4 in preservation.

Doublez votre agrément ! En avril 1957, deux Hudson non carénées de la classe H1a du CPR, avec, à l'avant, la 2800, la première de la classe, tracte du tonnage en direction ouest vers Trenton entre Belleville et Bayside, Ont., sur la subdivision Belleville de la compagnie. Par 1958, les deux Hudson auront été retirées du service laissant la 2816, de la classe H1b, comme seul exemplaire préservé d'une Hudson non carénée du CPR.



CPR G1a 4-6-2 2202 has arrived at Brockville, Ontario with train 563, the Ottawa connection for the CNR-CPR pool train between Montreal and Toronto. With its station work done, 2202 will reverse then head for the Church Street wye via the Brockville Loop Line. Note the 'Royal Mail' truck on the right; it's there to meet the RPO just visible behind the locomotive.

La 2202, une 4-6-2 classe G1a du CPR, est arrivée à Brockville, Ont. avec le train no 503, le convoi venant d'Ottawa faisant la correspondance avec le train en commun CNR-CPR entre Montréal et Toronto. Lorsque les opérations en gare auront été terminées, la 2202 va reculer puis se diriger vers le triangle de virage de la rue Church via la « Loop Line » de Brockville. Remarquez le camion de la Poste royale sur la droite ; il est là pour rencontrer la voiture postale tout juste visible derrière la locomotive.



Like its 4-4-0 class companions in New Brunswick, CPR J3d class 2-6-0 3011 survived late in the steam era because of civil engineering constraints on its operating territory. Mogul 3011 was the largest CPR steam power that could operate through the Brockville tunnel. Seen here near the famous tunnel in 1951, 3011 has three more years to work before being replaced by an MLW-Alco S-series switcher. Doug Smith, this one's for you!

Tout comme ses compagnes du type 4-4-0 au Nouveau-Brunswick, la 2-6-0 classe J3d 3011 du CPR a survécu tard dans l'ère de la vapeur à cause de considérations techniques sur son territoire d'opération. La Mogul 3011 était la plus grosse locomotive à vapeur du CPR qui pouvait traverser le tunnel de Brockville. Vue ici près du célèbre tunnel en 1951, la 3011 a encore trois années à servir avant d'être remplacée par une locomotive de manœuvre MLW-ALCo de modèle S. Doug Smith, celle-ci est pour vous!



Resplendent at Trenton on January 13, 1957, almost-new CLC-FM CPR H-16-44's 8609 and 8610 have an RS-3 for company as they prepare to propel an extra freight westward to Toronto. After shakedown runs in the east, these CLC-FM's will join the ranks of Fairbanks-Morse motive power on CPR lines in the west.

Resplendissantes à Trenton, le 13 janvier 1957, les 8609 et 8610, des locomotives CLC-FM de modèle H-16-44 presque neuves, ont une RS-3 comme compagne alors qu'elles se préparent à tracter un extra de marchandises vers l'ouest et Toronto. Suite à des essais de mise au point dans l'Est, ces CLC-FM vont rejoindre les rangs du parc moteur Fairbanks-Morse sur les lignes du CPR dans l'Ouest.

End of the CLRV era in Toronto

By / Par John D. Thompson

The end of 2019 seems likely to see the retirement of a unique, Canadian-designed and built streetcar: the Toronto Transit Commission (TTC's) Canadian Light Rail Vehicle (CLRV) after 40 years of service, a near-record in today's transit industry. As Autumn descended on Toronto, the once 196 car fleet had dwindled to about 40 serviceable units.

The CLRV was the third new car type ordered by the TTC, the predecessors being the legendary Presidents Conference Committee (PCC) and Peter Witt streetcars. Thankfully, both the first TTC PCC, car 4000, and the first Witt, 2300, have been preserved in museums.

Development of the CLRV, a completely new design, occurred as the result of a confluence of events in the early 1970s. At that time the Commission's PCC fleet, which had been the world's largest, was 20 - 25 years old and showing the effects of heavy service on Toronto's streets (the last Peter Witts were retired from regular service in 1963). PCC production had ended in North America in 1952.

TTC management had prepared a plan for the orderly abandonment of all streetcar service by 1980. Their rationale was that the newest PCCs (delivered in 1951) would have reached the end of their economical service lives by then. European designs were not considered suitable for Toronto operating conditions.

However, neither the TTC nor Toronto Council were anti-streetcar, as had been the case in cities such as Vancouver or Montreal; they were simply reacting to perceived circumstances.

At this point concern for the environment was growing rapidly, and many people in Toronto questioned the wisdom of replacing clean, high-capacity streetcars with polluting diesel buses.

A citizens group, the Streetcars for Toronto Committee, felt that there was a viable alternative to abandonment and, in 1972, convinced City Council to instruct the TTC to cancel that plan. The Commission agreed to undertake a major overhaul of 173 of its best PCCs over a three-year period, and to investigate the purchase of 200 new streetcars to replace the rest of the PCCs.

In 1973 the Province of Ontario stepped in. Premier Bill Davis was riding high on his 1971 decision to cancel the controversial Spadina Expressway, which would have decimated central Toronto. In fact, this act represented the end of Toronto's expressway construction program.

Fin de l'ère des CLRV à Toronto

La fin de 2019 marquera probablement le retrait d'un tramway unique, conçu et construit au Canada : le Canadian Light Rail Vehicle (CLRV) de la Toronto Transit Commission (TTC). Leur service d'une durée de 40 ans est presque un record dans le monde contemporain du transport urbain. Au début de l'automne, des 196 unités livrées, il n'en restait qu'une quarantaine en bon état de fonctionnement.

Le CLRV était le troisième type de tramway neuf commandé par la TTC, les prédécesseurs ayant été les célèbres tramways PCC (Presidents Conference Committee) et les tramways Peter Witt. Heureusement, le premier PCC de la TTC, le 4000, et le premier Witt, le 2300, ont été conservés dans des musées.

Le développement du CLRV, incorporant un tout nouveau design, est le résultat de la conjoncture du début des années 1970. À l'époque, la flotte de PCC de la Commission, la plus importante au monde, était âgée de 20 à 25 ans. Elle montrait les effets du service intensif auquel elle avait été soumise durant cette période. Rappelons que les derniers Peter Witts furent retirés du service régulier en 1963. Quant à la production de PCC, elle avait cessé en Amérique du Nord en 1952.

La direction de la TTC projetait l'abandon du service par tramway pour 1980. On prévoyait que les PCC les plus récents, livrés en 1951, auraient alors atteint la fin de leur vie utile. Les modèles européens n'avaient pas été jugés adaptés aux conditions d'exploitation de Toronto.

Cependant, ni la TTC ni le conseil de ville de Toronto n'étaient contre le tramway, comme ce fut le cas de certaines villes telles que Vancouver et Montréal ; il fallait simplement prendre les meilleures décisions compte tenu des circonstances.

À ce moment, la cause de l'environnement prenait de l'importance et nombre de Torontois s'interrogeaient sur la pertinence de remplacer les tramways, des véhicules propres et de capacité supérieure, par des autobus diesel.

Un groupe de citoyens, le Streetcars for Toronto Committee, estimait qu'il existait une solution de rechange viable à l'abandon des tramways et a convaincu en 1972 le conseil municipal de demander à la TTC d'annuler ce plan. La Commission a accepté d'entreprendre une révision majeure de 173 de ses meilleurs PCC sur une période de trois ans et de se pencher sur la pertinence d'acheter 200 nouveaux tramways pour remplacer le reste des PCC.

En 1973, la province de l'Ontario est intervenue. Le premier ministre Bill Davis se félicitait de sa décision de

The provincial government established the Ontario (later Urban) Transportation Development Corporation (UTDC) to, in a nutshell, develop and market new transportation systems. UTDC was given the contract to procure new streetcars for the TTC. The cost would be largely borne by the province.

UTDC launched a world-wide study of available technology and designs; their relation to the defined requirements, not just of the TTC, but other transit properties; and, ultimately, the decision was made to develop a new design, that would belong to UTDC for manufacturing and marketing purposes.

Prior to UTDC's involvement, the TTC had solicited proposals from North American railcar builders. Hawker Siddeley Canada Ltd. (HSCL) of Thunder Bay, Ontario, builder of most of the TTC's subway car fleet, submitted a proposal, with an artist's conception and a scale model. Their version was called the Municipal Service Car (MST); it had a bus-like body and semi-low floor design. HSCL's involvement ended with UTDC's arrival on the scene.

The TTC had already developed its operational and design requirements. The loading gauge was to be as large as possible, within clearances (basically, the dynamic envelope of a Large Witt car). A single unit car, with multiple unit (MU) capability, was specified, as the TTC was not interested in articulated streetcars at this time.

1971 d'annuler le projet controversé de l'autoroute Spadina, qui aurait ravagé le centre de Toronto. En fait, cette loi marqua la fin du programme de construction d'autoroutes à Toronto.

Le gouvernement provincial a créé la Société de développement des transports de l'Ontario devenue par la suite l'Urban Transportation Development Corporation (l'UTDC) ayant pour mission de développer et commercialiser de nouveaux systèmes de transport. L'UTDC a obtenu le contrat d'achat des nouveaux tramways pour la TTC. Leur coût serait en grande partie assumé par la province.

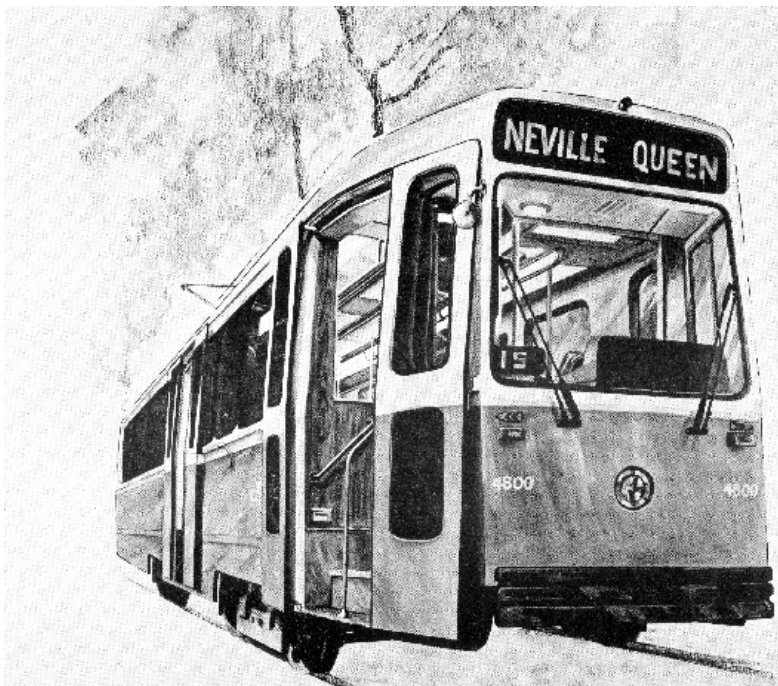
L'UTDC a mené une étude d'envergure mondiale sur la technologie et les modèles disponibles, leur relation avec les exigences définies, non seulement pour la TTC, mais aussi pour d'autres sociétés de transport. Finalement, la décision fut prise de développer un modèle nouveau, propriété de l'UTDC aux fins des fabrication et commercialisation.

Avant l'entrée en scène de l'UTDC, la TTC avait sollicité des propositions auprès de constructeurs nord-américains de matériel roulant ferroviaire. Hawker Siddeley Canada Ltd. (HSCL) de Thunder Bay, en Ontario, constructeur de la plupart des voitures de métro de la TTC, avait soumis une proposition accompagnée d'un rendu d'artiste et d'un modèle réduit. Leur véhicule était appelé Municipal Service Car ou MST (voiture de service municipal); sa carrosserie ressemblait à celle d'un autobus et il bénéficiait d'un plancher semi-surbaissé. L'arrivée en scène de l'UTDC mit fin à l'implication de la HSCL.

La TTC avait déjà élaboré ses exigences opérationnelles et de design. Le gabarit intérieur devait être aussi grand que possible, tout en respectant les dégagements (essentiellement les mêmes que pour un tramway Witt, modèle long). La TTC n'étant pas intéressée par les tramways articulés à ce moment-là, elle désirait un tramway standard pouvant circuler en unités multiples.

Les tests de dégagement des courbes furent effectués de façon inédite. On fixa aux extrémités de l'une des motrices à plate-forme de la TTC des pots de peinture; cette motrice négocia toutes les courbes du système, laissant tomber une traînée de peinture permettant de vérifier si les dégagements étaient conformes aux spécifications. Les courbes des intersections firent l'objet d'une attention particulière.

La conception de base du CLRVR est le fruit d'un effort conjoint des ingénieurs de la TTC et de l'UTDC. Le personnel de la Commission était supervisé par Len Bardsley, Ing., directeur du service de l'équipement, et par Ray Corley, Ing.,



Artist conception of proposed Hawker Siddeley next generation streetcar for Toronto presented to the TTC in 1974. Hawker Siddeley, Ted Wickson collection
Rendu artistique du projet de tramway Hawker Siddeley de nouvelle génération pour Toronto présenté à la TTC en 1974. Hawker Siddeley, collection Ted Wickson



UrbanTransportation Development Corporation (UTDC) mock up of their proposed new streetcar design arrives at Hillcrest shops in September, 1975. TTC Photo, Ted Wickson collection

Une maquette du nouveau tramway que propose l'UTDC arrive aux ateliers Hillcrest en septembre 1975. TTC, collection Ted Wickson

Clearance testing of special work curves was performed in a novel fashion. One of the TTC's flat motors had paint cans attached to its extremities; the work car traversed all system curves giving off a trail of paint to confirm that clearances were within specification. Specialwork at intersections received particular attention.

Basic design of the CLRV was a joint effort of TTC and UTDC engineers. Commission staff were headed up by Len Bardsley, P.Eng., Manager of the Equipment Department, and Ray Corley, P.Eng., a veteran of 16 years with Canadian General Electric, who came aboard in 1974 as Superintendent of Design and Development. Early concepts were prepared by Canadian industrial designer, ClaudeGidman.

UTDC wished to market the CLRV to other transit systems, and consequently the car possessed design features to assist this process. These included the capability for double ended operation, and high level loading, if requested by a customer.

MU capability was designed in, with Scharfenberg couplers. At this time the TTC was operating multiple unit (MU) cars on the busy Queen route, however MU operation was discontinued in 1977. It was expected, though, that 22 CLRVs would be assigned to the approved Scarborough LRT line, operating in two car trains. This became redundant when UTDC persuaded Scarborough Council

bénéficiant de 16 ans d'expérience chez la Canadian General Electric. Ce dernier devint, en 1974, surintendant du design et du développement. Les premiers concepts furent élaborés par Claude Gidman, un designer industriel canadien.

L'UTDC espérait vendre le CLRV à d'autres systèmes de transport en commun. Par conséquent, le tramway offrait des caractéristiques propres à favoriser cette possibilité : ceci incluait la possibilité d'opérer de façon bidirectionnelle et l'embarquement à partir de quais élevés, si demandés par le client.

Pour le service en unités multiples, on a choisi les attelages Scharfenberg. À ce

moment-là, ce type de service était offert sur l'importante ligne Queen, mais l'exploitation en unités multiples a cessé en 1977. On s'attendait toutefois à ce que 22 CLRV circulent en couple sur la ligne de train léger (LRT) déjà approuvée de Scarborough. Cette option fut jugée inutile lorsque l'UTDC a persuadé le Conseil de ville de Scarborough et la TTC de donner son aval au projet Intermediate Capacity Transit System (ICTS) de la Corporation.

L'UTDC avait choisi un modèle de bogie à châssis extérieur pour les CLRV, en vue d'une possibilité d'utilisation suburbaine à vitesse élevée. Ce choix fut lui aussi jugé malavisé. En ville, un bogie plus lourd que la version à châssis intérieur a causé de nombreux problèmes: le bruit et les vibrations ayant donné lieu à de nombreuses plaintes du public, des déraillements aux aiguillages et de la détérioration au béton bordant les rails.

Certains de ces problèmes furent résolus en remplaçant les roues Bochem originales par des roues SAB, similaires aux roues des PCC. Les roues Bochem comportaient un manchon de caoutchouc entre le moyeu et la jante en acier, qui fléchissait plutôt que de tirer carrément la roue opposée lors du passage dans un appareil de voie à aiguille simple.

L'UTDC avait octroyé les contrats de tous les principaux sous-systèmes du CLRV directement à leurs vendeurs. Le contrat pour la conception détaillée définitive

and the TTC to accept the Corporation's Intermediate Capacity Transit System (ICTS) for this operation.

UTDC had specified an outside frame truck for the CLRVs, with higher speed suburban operation in mind. Again, this became a redundancy - a troublesome and expensive one - with city street operation. The heavier truck, as compared to an inside frame version, caused problems in operation, with noise and vibration issues resulting in numerous public complaints; derailments at switches; and deterioration of the concrete-encased track structure.

Some of these problems were resolved by replacing the original Bochem wheels with SAB wheels, similar to PCC wheels. The Bochem wheels had a rubber layer between the hub and the steel rim, which would flex rather than pulling the opposite wheel through a single point switch.

UTDC had contracted all major CLRV sub-systems directly with vendors. The contract for final detailed design, and construction of 10 prototypes, was awarded to the Swiss Industrial Company (SIG), located at Neuhausen am Rheinfall, Switzerland. This company may have been chosen, rather than one of the majors, because of its willingness and ability to build such a small order.

The contract for 10 cars was later reduced to six; thus, fleet numbers were 4000 - 4005, and 4010 - 4199.

et la construction de 10 prototypes fut attribué à la société industrielle suisse SIG, située à Neuhausen am Rheinfall, en Suisse. Cette société a peut-être été choisie, à la place d'une des compagnies majeures, pour son bon vouloir et sa capacité de produire une commande aussi modeste.

Le contrat pour 10 tramways fut par la suite réduit à six, numérotés de 4000 à 4005. Quant aux 190 autres, on leur attribua les numéros 4010 à 4199 (les numéros des PCC dits électropneumatiques).

Dans le cadre du contrat pour les six tramways fournis par SIG, le numéro 001 fut soumis à des essais dans une enceinte climatique à Vienne, en Autriche. Les nos 001 et 002 effectuèrent des essais opérationnels sur le chemin de fer privé Orbe-Chavornay, près de Lausanne, en Suisse. Ces tramways furent ensuite testés en mode unité-multiple. Deux ensembles de bogies CLRV à écartement standard furent fournis pour ces essais (l'écartement de voie prédominant de la TTC est différent, soit 4 pieds, 10 7/8 pouces). Ils furent munis temporairement de pantographes.

Le premier CLRV arrivé à Toronto fut le 4002, déchargé aux ateliers Hillcrest, le 29 décembre 1977, par un temps glacial. Plus tôt, en novembre, le contrat de fabrication de 190 unités avait été attribué à la Hawker-Siddeley.



One of the ten prototype TTC streetcars under construction at Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) in Neuhausen, Switzerland. UTDC, Ted Wickson collection

L'un des prototypes de tramways de la TTC en construction à la Schweizerische Industrie Gesellschaft (SIG) à Neuhausen, en Suisse. UTDC, collection Ted Wickson

As part of the contract for the six cars supplied by SIG, tests were conducted in a climate chamber in Vienna, Austria, with car 001. Cars 002 and 001 performed operational testing on the private Orbe-Chavornay Railway, near Lausanne, Switzerland. These cars later operated in MU mode. Two sets of standard gauge CLRV trucks were supplied for this testing (the TTC's track gauge is mainly 4 feet, 10 7/8 inches). Pantographs were temporarily applied.

Arrival of the first CLRV in Toronto was car 4002, which was unloaded at Hillcrest Shop on a frigid December 29, 1977. Earlier, in November, the contract for 190 production cars had been awarded to Hawker-Siddeley (HSCL).



Arrival of car 4002, the first prototype car from SIG in Switzerland. TTC, Ted Wickson collection

Arrivée du tramway 4002, le premier prototype de SIG en Suisse. TTC, collection Ted Wickson

Interior view of 4002 as delivered. Ted Wickson
Vue intérieure du 4002 tel que livré. Ted Wickson





New TTC streetcars being manufactured at Hawker Siddeley's plant in Thunder Bay, Ontario in the fall of 1978. Hawker Siddeley, Ted Wickson collection

Nouveaux tramways de la TTC en cours de fabrication à l'usine Hawker Siddeley de Thunder Bay, Ont., à l'automne 1978. Hawker Siddeley, collection Ted Wickson

The first production model car 4010 arrived at Hillcrest Shops on April 24, 1979. Ted Wickson

L'arrivée du 4010, le premier exemplaire de production, aux ateliers Hillcrest, le 24 avril 1979. Ted Wickson



Canadian Light Rail Vehicle (CLR) 4004 and mate operating in multiple-unit test mode in November 1978. The iconic CN Tower is ever present in this view taken at Exhibition Loop in Toronto. Ted Wickson

Deux tramways CLR couplés dont le 4004, en mode d'essai, en novembre 1978. L'emblématique tour du CN, à Toronto, apparaît sur cette photo prise à la boucle Exhibition. Ted Wickson

The last of the Swiss cars arrived in Toronto on July 13, 1978. Deliveries of the HSCL CLRVs commenced on April 24, 1979, with the last car being received on November 19, 1981.

Almost two years elapsed before the CLRVs were considered ready for revenue service (on September 30, 1979, on the Long Branch route). Compare this with 1938, when the first PCCs reached the TTC in August, and entered service within two months.

In fairness, the CLRV is a far more sophisticated car, with such features as on-board computers, spin/slide control, and energy-saving traction chopper controls, to name a few. Maintenance staff at both Hillcrest and the carhouses had to be trained and qualified on the CLRVs, as well as operating employees. A mockup of a CLRV control area was installed at Hillcrest for Operator training.

Various mechanical and electrical modifications were made before service began. Overall commissioning of the CLRVs was performed under the direction of Ray Corley, who became a familiar figure in his TTC bump cap and shop coat.

The six Swiss cars were accepted between September and December, 1978; the final HSCL CLRV received approval on February 22, 1982.

Several of the changes were quite visible; white doors were eliminated; coupler openings covered over after the couplers were removed; sealed windows replaced with windows that opened, after numerous rider complaints (the CLRVs were not air conditioned, except for car 4041, much later); angled seating on the Swiss cars was replaced with conventional seats. The interior red paint scheme on the Swiss cars essentially remained to the end. [the red stanchions in place with angled seating were replaced with unpainted stainless steel stanchions when standard 2 and 1 lateral seating applied, similar to the H-S fleet of CLRVs]

A new paint scheme of bright red, white, black and grey was created for the CLRVs. This was subsequently adopted for buses and trolley coaches as well. In the early 1980s, the couplers were removed as being redundant and adding unnecessary weight. Protective shrouds were placed over the front coupler opening, as a safety measure.

Rather surprisingly, the CLRVs used pressurized air to operate the suspension, braking, windshield wipers, doors and rail sanders. The postwar PCCs had all electric systems, which increased reliability. By 2013 - 2014, as Toronto suffered extremely cold winters, the deteriorating CLRV air systems caused reliability issues. Work was carried out to correct these problems.

By about 1990 Ray Corley, newly-retired from the TTC, stated, in print, that "the CLRV is as good now as it will ever be". He evidently did not elaborate on this enigmatic statement.

Le dernier des tramways suisses est arrivé à Toronto, le 13 juillet 1978. Les livraisons des CLRV de la HSCL ont commencé le 24 avril 1979, et le dernier tramway fut reçu le 19 novembre 1981.

Près de deux ans passèrent avant l'entrée en service régulier des CLRV, lequel fut inauguré le 30 septembre 1979, sur le circuit de Long Branch. Notons qu'en 1938, les premiers PCC sont entrés en service moins de deux mois après leur arrivée à Toronto, en août.

En toute honnêteté, le CLRV était un tramway beaucoup plus sophistiqué. Il était doté d'ordinateurs de bord, d'un système de contrôle de rotation et de glissement des roues et d'un système de commande de traction diminuant la consommation d'énergie, pour ne nommer que quelques caractéristiques nouvelles. Le personnel d'entretien des ateliers Hillcrest, celui des différentes remises ainsi que celui de l'exploitation durent être formés puis qualifiés. La formation des opérateurs se fit au moyen d'une maquette du pupitre de commandes d'un CLRV installée à Hillcrest.

Diverses modifications mécaniques et électriques furent apportées à chacun des tramways. La mise en service générale des CLRV s'est effectuée sous la gouverne de Ray Corley, qui devint un personnage familier dans son habit d'atelier et son casque protecteur de la TTC.

Les six tramways suisses furent acceptés entre septembre et décembre 1978; le dernier CLRV de la Hawker Siddeley le fut le 22 février 1982.

Plusieurs changements furent apparents : les portes blanches furent éliminées; les ouvertures des attelages furent recouvertes après l'enlèvement des attelages; les fenêtres scellées furent remplacées par des fenêtres ouvrantes suite à de nombreuses plaintes des usagers (les CLRV ne furent pas climatisés, sauf le 4041 beaucoup plus tard); les sièges en angle des unités suisses furent remplacés par des sièges classiques. L'agencement intérieur rouge des tramways suisses demeura essentiellement tel quel jusqu'à la fin (les poteaux rouges d'origine furent remplacés par des poteaux en acier inoxydable non peints lorsque des sièges standard doubles, d'un côté, et simples, de l'autre, furent installés à la façon de ceux de la Hawker Siddeley).

Une nouvelle livrée de rouge brillant, de blanc, de noir et de gris fut créée pour les CLRV. Elle fut par après aussi adoptée pour les autobus et les trolleybus. Au début des années 1980, les coupleurs furent enlevés, jugés non nécessaires et ajoutant du poids superflu. Par mesure de sécurité, des plaques de protection furent installées au travers des ouvertures des coupleurs avant.

Fait assez surprenant, les CLRV utilisaient l'air comprimé pour le fonctionnement de la suspension, du freinage, des essuie-glaces, des portes et des sablières. Les PCC de l'après-guerre étaient tous équipés de systèmes

As previously noted, the CLRVs debuted in revenue service on Sunday, September 30, 1979, following ceremonies the previous day at Roncesvalles Carhouse and Humber Loop.



électriques, plus fiables. En 2013 et 2014, alors que Toronto a subi des hivers extrêmement froids, le vieillissement des systèmes pneumatiques des CLRV fut la cause de problèmes auxquels il fut nécessaire de remédier.

Vers 1990, Ray Corley, nouvellement retraité de la TTC, déclara, et ce fut imprimé, que « le CLRV est maintenant aussi bon qu'il ne le sera jamais ». Sans surprise, il n'a pas commenté cette déclaration énigmatique.

Comme mentionné précédemment, les CLRV entrèrent en service régulier le dimanche 30 septembre 1979, le lendemain de cérémonies à la remise Roncesvalles et la boucle Humber.

Opening ceremony on September 29, 1979 launching the CLRV era in Toronto. Ted Wickson

La cérémonie d'ouverture du 29 septembre 1979 marquant le début de l'ère des CLRV à Toronto. Ted Wickson

By this time the streetcar routes had been assigned numbers and added to names on sign box liners, for example, 504 King.

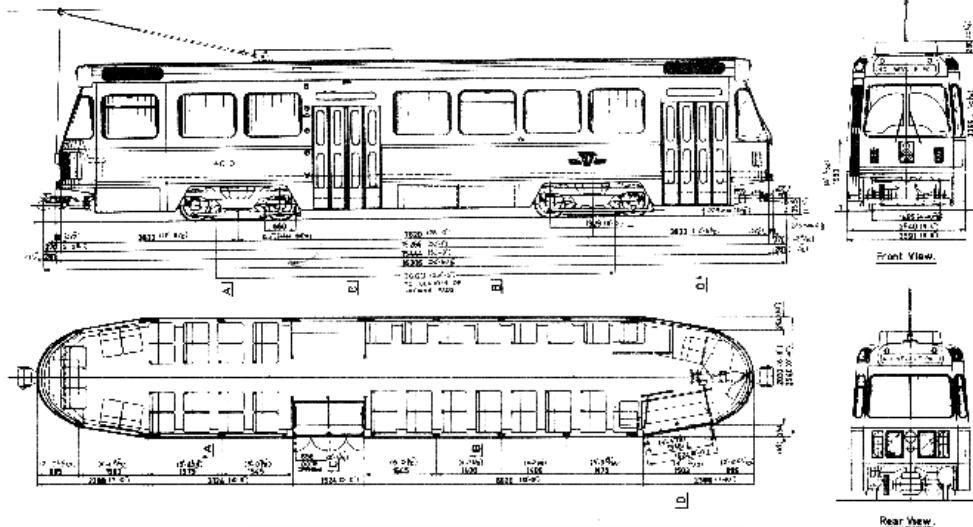
The CLRVs entered service as follows:

- Feb. 29, 1980 Route 511 Bathurst.
- Apr. 16, 1980 Route 512 St. Clair, including Earls court short turn.
- June 9, 1980 Route 503 Kingston Road
- Aug. 7, 1980 Route 502 Downtowner
- Jan. 4, 1981 Route 501 Queen
- July 20, 1981 Route 504 King
- Oct. 23, 1981 Route 505 Dundas and 506 Carlton

À ce moment-là, des numéros avaient été attribués aux différents circuits de tramway et avaient été ajoutés dans les boîtes de panneaux de signalisation, par exemple, 504 King.

Voici l'échéancier d'entrée en service des CLRV :

- 29 fév. 1980 circuit 511 Bathurst.
- 16 avr. 1980 circuit 512 St. Clair, incluant le circuit abrégé à la boucle Earls court
- 9 juin 1980 circuit 503 Kingston Road
- 7 août 1980 circuit 502 Downtowner
- 4 janv. 1981 circuit 501 Queen
- 20 juillet 1981 circuit 504 King
- 23 oct. 1981 circuit 505 Dundas et circuit 506 Carlton



CLR V PLAN / CROQUIS DIMENSIONNEL DU CLR V

As the CLRVs arrived, the second-hand PCCs from cities such as Cleveland were retired. In the late 1980s, 52 high capacity Articulated Light Rail Vehicles (ALRVs) joined TTC's streetcar fleet. The ALRV, also unique to Toronto, shared much of the CLRV's industrial design. The new cars were soon sufficient to handle all service demands, especially during the onset of a long period of declining ridership beginning in the early 1990s. The remaining fleet of nineteen A-15 class PCCs were retired in 1995, with the TTC retaining two cars, 4500 and 4549 (class A-15H), for historic purposes.

UTDC had hoped to sell CLRVs to other transit systems, but these sales never materialized. Three cars, 4027, 4029, 4031, were fitted with standard gauge trucks and sent to Boston in the spring of 1980 for several months of operational testing and evaluation by the Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA). However, in the end, MBTA bought a Japanese car design. UTDC was eventually sold at a loss to Lavalin in 1981, it was later acquired by Bombardier.

The CLRVs had, by the early 1980s, settled in to an operational routine at the TTC. Passengers praised their smooth riding, bright fluorescent lighting, and big picture windows.

By 2010, though, the CLRVs were nearing the end of their theoretical 30-year life cycles. The TTC had begun considering replacement cars as early as 2005. This was partly driven by the legal requirement that all Ontario public transit be fully accessible by 2025.

The Commission, after considerable investigation, and several bids, chose the Bombardier Flexity Outlook low floor car, ordering 204, with an option for 60 more.

It was initially intended to retain some of the CLRVs and ALRVs for rush hour service until 2024, and to this end a number of them were refurbished at Hillcrest. However, the deteriorating condition of the cars made this impractical.

The well-documented delays in arrival of the Flexities resulted in some CLRVs and ALRVs being overhauled as a stopgap measure. It now appears that the Flexity order will be completed by, or close to, December 31, 2019. The TTC has not exercised the 60-unit option with Bombardier, and currently is experiencing a severe streetcar shortage, partly due to increased ridership.

Forty-four CLRVs remained in service as of September, 2019, on the Bathurst and Carlton routes.

Maintenance of the CLRVs has become difficult, for example, replacement parts for the computer systems, are no longer available from outside suppliers. The TTC Equipment Department is very capable and resourceful, though, and has been able to keep the aging CLRVs in service.

À l'arrivée des CLRV, les PCC achetés d'occasion de villes telles que Cleveland furent retirés. À la fin des années 1980, 52 exemplaires de l'Articulated Light Rail Vehicle (ALRV), un tramway articulé à haute capacité, vinrent s'ajouter au parc de tramways de la TTC. L'ALRV, lui aussi unique à Toronto, partageait une grande partie du design du CLRV. Les nouveaux tramways s'avèrent suffisants pour répondre à toutes les demandes de service, en particulier lors d'une longue période de déclin de l'achalandage qui s'amorça début des années 1990. La flotte des dix-neuf PCC restants de la classe A-15 fut mise hors de service en 1995, à part deux, les 4500 et 4549 (de la classe A-15H), qui furent conservés par la TTC pour des raisons historiques.

L'UTDC avait espéré vendre des CLRV à d'autres réseaux de transport en commun, mais ces ventes ne se sont jamais concrétisées. Trois tramways, les 4027, 4029 et 4031, furent équipés de bogies à écartement normal et envoyés à Boston au printemps 1980. La Massachusetts Bay Transportation Authority (MBTA) effectua durant plusieurs mois des essais d'opération et d'évaluation. Cependant, en fin de compte, la MBTA acheta un tramway japonais. La société UTDC fut éventuellement vendue à perte à Lavalin, en 1981, et elle fut plus tard acquise par Bombardier.

Vers le début des années 80, les CLRV assuraient un service que la TTC jugeait satisfaisant. Les passagers appréciaient la douceur de roulement, le bon éclairage fluorescent et les grandes baies vitrées.

En 2010, cependant, les CLRV approchaient de la fin de leur espérance de vie de 30 ans. La TTC avait commencé à étudier des tramways de remplacement dès 2005, une des raisons étant l'obligation légale de rendre tous les transports en commun de l'Ontario entièrement accessibles d'ici 2025.

Suite à de nombreuses considérations et l'étude de plusieurs soumissions, la Commission a choisi le tramway à plancher surbaissé Flexity Outlook de Bombardier, en commandant 204 unités, avec une option pour 60 de plus.

Au départ, il était prévu de conserver jusqu'en 2024 une partie des CLRV et des ALRV pour le service aux heures de pointe. À cette fin, un certain nombre d'entre eux furent remis à neuf aux ateliers Hillcrest. Cependant, l'état de détérioration des tramways rendit ceci irréalisable.

Les délais de livraison des Flexity ont souvent fait les manchettes et entraînent la remise en état de certains CLRV et ALRV comme mesure palliative. Il semble maintenant que la livraison des Flexity sera complétée le, ou autour du, 31 décembre 2019. La TTC n'a pas exercé son option pour les 60 unités supplémentaires auprès de Bombardier et connaît actuellement une sérieuse pénurie de tramways, en partie causée par une recrudescence de l'achalandage.

Quarante-quatre CLRV étaient toujours en service en septembre 2019 sur les circuits de Bathurst et de Carlton.

L'entretien des CLRV est devenu difficile. Pour ne donner qu'un exemple, il est devenu impossible de se

CLRV 4005 and 4001 are operating MU in test service along The Queensway in Toronto in January 1979. The test train is being followed by a regular service PCC car. Ted Wickson

Les CLRV 4005 et 4001 sont en essai d'opération en unité-multiple le long du Queensway, à Toronto, en janvier 1979. La rame en essai est suivie d'un PCC en service régulier. Ted Wickson



By early November 2019, three of the four 'modern' TTC cars were on site at the Halton County Radial Railway Museum; from right to left – ALRV 4204, CLRV 4003 and 4010. CLRV 4039 arrived the day after this photo was taken. Gord McQuat

Au début de novembre 2019, trois de quatre tramways « modernes » de la TTC étaient présents sur le site du Halton County Radial Railway Museum; de droite à gauche, l'ALRV 4204, le CLRV 4003 et le CLRV 4010. Le CLRV 4039 arriva le lendemain du jour de la prise de cette photo. Gord McQuat

CLRV 4063 was the first car to be scrapped, in March, 2009. Rather ironically, PCC 4063 was the first such unit to meet the scrapper, following a 1947 accident.

Car 4000, the first CLRV, met its end in December, 2017. Preservation had been considered, but the car's poor condition did not permit this.

The Halton County Radial Railway Museum in North Milton, Ontario, is preserving two CLRVs--Swiss car 4003 and the first HSCL unit, car 4010; ALRV 4204 is also part of the HCRR collection. CLRV 4039 is going to Halton County to serve as a source of spare parts for the other 2 cars. It is expected the TTC will keep at least one CLRV and ALRV for charters, special events and a planned future museum.

Another CLRV, the 4034 has been acquired by the Illinois Railway Museum at Union, Illinois. They also acquired a spare set of trucks which will be standard gauged so they can switch-out those under the car now which are TTC gauge.

A suitable retirement ceremony will likely be held when the last CLRVs are withdrawn.

Although the CLRVs never achieved the status of the beloved and legendary PCCs in Toronto, they served the city well for 40 years. They were a unique, Canadian-designed streetcar in which the TTC may take pride

procurer des pièces de rechange pour les systèmes informatiques auprès de fournisseurs externes. Le maintien en service des CLRV n'est possible que grâce à la compétence et à la débrouillardise du service de l'équipement de la TTC.

Le 4063 fut le premier tramway CLRV à être mis à la casse, en mars 2009. Ironiquement, le PCC 4063 fut le premier PCC à subir le même sort suite à un accident en 1947.

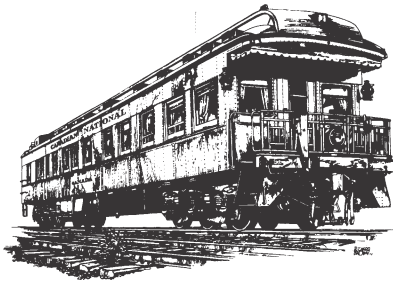
Le premier CLRV, le 4000, fut détruit en décembre 2017. La préservation avait été envisagée, mais son mauvais état ne le permit pas.

Le Halton County Radial Railway Museum, à North Milton, Ont., conserve deux CLRV, le 4003, fabriqué en Suisse, et le 4010, le premier fabriqué par la Hawker Siddeley; l'ALRV 4204 fait également partie de sa collection. Le CLRV 4039 est aussi destiné à ce musée pour servir de réserve de pièces de rechange pour les deux autres. On s'attend à ce que la TTC conserve au moins un CLRV et un ALRV pour des locations, des événements spéciaux et un futur musée projeté.

Un autre CLRV, le 4034, a été acquis par l'Illinois Railway Museum à Union, en Illinois. Ils ont également fait l'acquisition d'un jeu de bogies de rechange qui seront calibrés à l'écartement normal pour être ensuite substitués aux originaux.

Une cérémonie de mise à la retraite appropriée aura probablement lieu lorsque les derniers CLRV seront retirés.

Bien que les CLRV n'aient jamais atteint à Toronto le statut légendaire des bien-aimés PCC, ils ont bien servi la ville pendant 40 ans. Ils ont été des tramways uniques, de conception canadienne, dont la TTC peut être fière.



Heritage Business Car

By John Godfrey

Edited by David Gawley

CP Reaches the Atlantic Ocean Once More: Acquires Central Maine & Quebec

In November, the CPR announced that it had reached an agreement with Fortress Transportation and Infrastructure Investors to acquire the Central Maine &

Quebec Railway (CMQ). The CM&Q owns 481 miles of rail lines, primarily in Quebec and Maine. The end-to-end transaction will provide CP customers with access to ports at Searsport, Me., and to Saint John, New Brunswick, via Eastern Maine Railway Company and New Brunswick Southern Railway.

“This strategic acquisition gives CP a true coast-to-coast network across Canada and an increased presence in the eastern U.S.,” said CP President and CEO Keith Creel. “With additional port access, more dots on the map and our proven Precision Scheduled Railroading operating model, we are confident this transaction will bring benefits to all stakeholders moving forward.”

Canadian Pacific will upgrade Central Maine & Quebec trackage so that the route linking Montreal and Atlantic ports can handle premium intermodal and automotive traffic.

The transaction is currently expected to close at the end of 2019 and remains subject to customary closing conditions. Over the coming weeks, CP, FTAI, and other stakeholders will move towards closing. (Based on Railway Age and CP press release)



Old Montreal Metro car gets new life as place for Polytechnique students to relax



Evoarchitecture website

After decades of service, an original MR-63 Montreal Metro car has reached the end of the line, but it will continue to be a gathering place for Montrealers: a place where engineering students at Polytechnique Montréal can take a study break and relax. The car is suspended in the Lorne-M Trottier atrium at Polytechnique Montreal.

The project was the brainchild of a group of students who pitched the idea when the old MR-63 metro cars - on the tracks since 1966 - were phased out to make way for the new AZUR cars. Getting the 17 metre long, 13 tonne MR-63 into the Lorne-M.-Trottier atrium was no easy feat. The space, called Station Polytechnique, will host events to help raise awareness about mental health on campus and provide a place for community events like pet therapy and reminders to reduce screen time. Alstom provided the lion's share of the funding for the project. (CBC)

Last of the Great Steam Era Facilities Nears End of Use: Retirement of Toronto's Union Station almost 90 year old interlocking system looms



Thane Burnett

A remarkable system of handle-pulls, audible clicks and banks of early 20th century electrical technology – all housed in three castle-like downtown towers – is about to be retired, though it could have lasted, arguably, a century more.

Banks of glass K-type relays comprising four electro-mechanical interlockings control 180 signals and 250 track switches that dictate the movement of 900 train trips – from GO to freight to UP Express to VIA Rail – travelling daily along the 6.4 kilometres that make up Union Station's rail corridor. The system is operated by two Toronto Terminals Railway (TTR) train movement directors working their shifts inside the John Street tower. The Union Station system is perhaps the last of its kind in North America.



Thane Burnett

Metrolinx will be installing a new microprocessor based interlocking system to control the entire corridor within the next few years. The needed modernization, including remote access points to quickly collect diagnostic data, will involve 258 track circuits, 35.4 kilometres of conduit and more than 305 kilometres of cable.

Metrolinx does not dispatch trains right now. As the interlocking system is being brought into the digital age, the transit agency is preparing to dispatch all GO and UP Express trains using the 'GO Transit Train Control System'. (Metrolinx News edited)

Locomotive 6167 will stay in Guelph



At Guelph City council meeting recently, council agreed to spend the estimated \$650,000 required to relocate the ex CNR 6167 steam engine from its current location on Farquhar Street to a new location in John Galt

Park beside the River Run Centre. The 79-year-old locomotive is part of the Guelph Museums collection.

Metrolinx, the crown corporation that operates the rail line, owns the land where the locomotive currently sits and needs the space for future expansion. The city's lease runs out at the end of 2020. (Guelph Mercury)

The Fate of the Bridge at Almonte



The Town of Mississippi Mills, Ontario was contemplating removing the steel girder bridge that used to carry the CP Chalk River Subdivision over Little Bridge Street, near the old Almonte Town Hall, as part of the renewal of the roadway.

The town staff recommended the bridge's removal since 'the railway trestle is an older steel girder structure with little architectural or aesthetic value.' However, there was considerable public opposition because of the historical value. Hence the town council unanimously voted to retain the bridge. (Carleton Place Almonte Canadian Gazette)

Streetcar sculpture brings 1919 Winnipeg General Strike to life



Tourism Winnipeg website

A streetcar sculpture, framed in stadium-grade steel and designed to appear half-tilted over, was hauled earlier this summer from a steel fabrication shop in the city's Transcona neighbourhood, through the intersection of Portage Avenue and Main Street - a location that holds many of its own ghosts from 1919 - and set in place across

from city hall.

On June 21, 1919, steps from where the sculpture now stands, a violent and climactic event in the general strike erupted. Strikers and supporters gathered in front of city hall to protest the arrests of several strike leaders when a streetcar approached.

The car was being run by replacement workers, which the crowd took as an inflammatory attempt to break the strike. They surrounded it, rocked it from side to side, and pushed it off the tracks but were unable to tip it over entirely. They then smashed the windows, climbed inside, slashed the seats and set it on fire.

As smoke billowed from it, the North West Mounted Police, along with special constables hired by the city, moved in on foot and horseback. A violent clash ensued with two people killed by police bullets and many others beaten. (CBC)

Group seeks funds to restore Canadian National 4-8-2 to operation



Kevin Quigley

CN 6060, which operated on Alberta Prairie Steam Train at Settler, Alberta under the auspices of the Rocky Mountain Rail Society (RMRS), has not been under steam since September of 2011 due to boiler problems.

CN 6060 is a class U-1-f semi-streamlined 4-8-2 Mountain-type steam locomotive was built in 1944 by the Montreal Locomotive Works for the Canadian National Railways. It operated high-speed passenger and freight service in Canada until 1960 and when it was then put on static display in Jasper, Alberta. Then in 1972 it was restored and became CN's main excursion engine until the 1980's, when it was retired. It was donated to the province of Alberta which eventually gave it to RMRS.

RMRS and Boiler Tube Industries of Edmonton have developed a repair plan that has been approved by Alberta Boiler Safety Association (ABSA) the Alberta provincial authority for ensuring the safety of boiler. Work will commence soon.

Coincident with the plan to repair the boiler, RMRS received a donation of CN 6060's log book covering its excursion runs between 1974 and 1976. The log book will be placed on display at the train station in Big Valley, Alberta (RMRS news)

Discovery of a late 19th Century Turntable



Windsor Star

The breakup of a concrete floor during the renovation of the Walker Power Building in the Walkerville section of Windsor Ontario resulted in the discovery of a late 19th century railway turntable. The area had been the site of the Walkerville rail yard of the Lake Erie, Essex and Detroit River Railway, started by whisky baron Hiram Walker to bring grain from the county to his distillery and to bring tourists to Lake Erie. The site is beside the distillery.

Also in the area were a water tower, whose foundation has been discovered, and a roundhouse, whose site has not yet been determined, A short distance away near the foot of Devonshire Road was the railway's passenger station, which was demolished in 1957.

The turntable had been covered over at the time of the Walker Building construction between 1911 and 1913. The plan is to preserve the 70-foot turntable and cover it with glass so that people can walk over it.

The Lake Erie, Essex and Detroit River Railway was built in 1892, and eventually extended from Walkerville (Windsor) to Port Stanley Ontario. The LEDR eventually merged with the Huron & Erie Railway, owned by the Pere Marquette Railroad which in turn was folded into the

Chesapeake & Ohio. This segment of the railroad was abandoned in 1987 with part of the right-of-way of the Chrysler Canada Greenway. (Walkerville Times, Canadian Rail No. 241, February 1972)

Hooping the orders - back for a day



Locomotive engineer, Terry Kist handed in his reverser key as he retired from railroading a second time. After forty years of combined service with Canadian Pacific and Northern Plains Railroad (NPR) in Kerrobert, Saskatchewan.

John Anderson, facility supervisor for the Kerrobert Unit Train Terminal hails from BC Rail running trades and knows how to send a hogger to pension. The hoop that John is holding is from the Toronto Hamilton & Buffalo Railway's Hunter Street head office in Hamilton, Ontario. The following train order is written on a Canadian Pacific form 19Y and will be snatched by Terry Kisk aboard NPR2854, an ex Union Pacific SD40T-2:

The Order # 1 to Engineer TA Kisk at Kerrobert
 Proceed to retirement with right over all trains
 Protecting against no one
 All schedules are annulled
 Congratulations on your retirement
 Operator Anderson

An old tradition was back - at least for one day. (Adrian Telizyn)



COMMUNICATIONS

President's Report

In September the West Coast Railway Association (WCRA) hosted the annual fall conference of the Heritage Rail Alliance (HRA) at WCRA's Heritage Railway Park in Squamish, BC. HRA is a US-based organization, with significant Canadian membership, which brings together tourist railways and railway museums in North America to share experiences, knowledge and best practices.

More than one hundred delegates attended this conference, which is a mix of fun and business. WCRA showed off their impressive park and shops complex, and we were able to take rides on their tourist train and operating Budd RDC. Outings were made to visit the CPR Engine 374 Pavilion in downtown Vancouver, and to climb aboard the Rocky Mountaineer's beautiful coaches. In suburban Surrey, we were treated to rides on refurbished interurban cars and an excellent lunch by the members of the Fraser Valley Heritage Railway Society.

Preserving railway heritage is a complex and important subject, and the HRA makes a good contribution through conferences such as this. But this is a world-wide issue too, and there are other organizations - like the World Alliance of Tourist Trams and Trains (WATTRAIN), and the International Association of Transport and Communications Museums (IATM) - which operate in the same area.

The CRHA makes its contribution by membership and participation in these conferences and events. Exporail played host to a one-day combined tour and seminar for IATM in 2018, and will organize and host HRA's annual fall conference in Montreal in November 2021, for

Rapport du Président

En septembre, la West Coast Railway Association (WCRA) a été l'hôte de la conférence d'automne annuelle de la Heritage Rail Alliance (HRA) sur son lieu d'exposition, le Heritage Railway Park, localisé à Squamish, Colombie-Britannique. La HRA est une association basée aux États-Unis qui a un nombre important de membres canadiens et qui réunit chemins de fer touristiques et musées ferroviaires à travers l'Amérique du Nord dans un partage d'expériences, de connaissances et de meilleures pratiques d'exploitation.

Plus d'une centaine de délégués ont assisté à cette conférence, un mélange de divertissement et d'affaires. La WCRA a fait l'exhibition de son vaste parc d'attractions et de ses ateliers et nous avons pu faire des randonnées à bord de son train touristique et de son autorail RDC fonctionnel. Des excursions nous ont permis de visiter le pavillon de la locomotive 374 du CPR, dans le centre-ville de Vancouver, et de monter à bord des luxueuses voitures du Rocky Mountaineer. Dans la banlieue de Surrey, nous avons pu nous promener sur des tramways interurbains restaurés et apprécier un excellent repas servi par les membres de la Fraser Valley Heritage Railway Society.

Il y eut nombre de séminaires et d'ateliers qui ont traité de problèmes qui touchent pratiquement toutes nos opérations tels que les levées de fonds, l'administration des collections, la publicité au moyen des médias sociaux en ligne et la planification des successions. Le conseil canadien de la HRA s'est aussi réuni pour discuter comment nous pourrions stimuler la communication et la



This photo of our President J. Robert Robinson, was taken at the recent Heritage Rail Alliance fall conference hosted by the West Coast Railway Association in Squamish, BC. The Alberta, was an official car built by National Steel Car / CPR Angus Shops in 1929. After having had several owners and being modified numerous times it came to the WCRA in 2002. They have restored it as a prestige dinner train / business car where they run it at their Heritage Railway Park in Squamish. Peter Murphy

Cette photographie de notre président, J. Robert Robinson, fut prise à la récente conférence d'automne de la Heritage Rail Alliance (HRA) dont la West Coast Railway Association (WCRA) a été l'hôte à Squamish, Colombie-Britannique. L'Alberta est une voiture de fonction construite, en 1929, par la National Steel Car et les ateliers Angus du CPR. Après avoir appartenu à plusieurs propriétaires et avoir été modifiée à plusieurs reprises, elle s'est retrouvée à la WCRA en 2002. Cette dernière l'a restaurée en une voiture-restaurant de prestige et l'utilise, comme telle, sur sa propriété, le Heritage Railway Park, à Squamish, C.-B. Peter Murphy

which planning is already underway.

The key to success in the railway heritage movement is the passionate participation of so many people who love being involved in this. And most of them are volunteers who give so much of their time and energy to our shared interest. That includes CHRA volunteers who collectively put in almost 27,000 hours last year, such as those producing the editorial content of Canadian Rail, an exclusively volunteer-driven magazine, and the men and women volunteers at EXPORAIL.

Almost everywhere in Canada there are opportunities to get involved. I encourage you to go for it!

Robbie Robinson, President CRHA



Peter Murphy

et femmes, pour la bonne marche d'Exporail.

Il y a des opportunités de devenir impliqué dans ce mouvement presque partout à travers le Canada. Je vous encourage à le rejoindre!

Robbie Robinson, président ACHF

coopération entre les membres canadiens de l'association.

La préservation de l'héritage ferroviaire est un sujet complexe et important et la Heritage Rail Alliance y contribue favorablement par des conférences telles que celle-ci. Cependant, c'est aussi une considération à travers le monde et il y a d'autres associations, telles que la World Alliance of Tourist Trams and Trains (WATTRAIN) et l'International Association of Transport and Communications Museums (IATM), qui oeuvrent dans le même domaine.

L'ACHF contribue en étant membre et en participant à ces conférences et événements. Exporail a été l'hôte d'un séminaire et visite combinés d'un jour de la IATM en 2018 et elle va organiser et être l'hôte en novembre 2021, de la conférence d'automne de la HRA, à Montréal ; la planification de cet événement est déjà commencée.

La clé du succès dans le domaine de l'héritage ferroviaire est la participation passionnée de tellement de personnes qui aiment y être impliquées. Et la majeure partie de celles-ci sont des bénévoles qui contribuent énormément de leur temps et de leur énergie à notre intérêt

à tous. Ceci inclut les bénévoles de l'ACHF qui ont fait don, l'an dernier, de presque 27 000 heures, dont celles qui ont servi à l'élaboration du contenu d'édition de Canadian Rail/Le rail canadien, une publication entièrement produite par des bénévoles, et celles données par les bénévoles, hommes

Canadian Rail is seeking volunteer translators (English to French)

We are seeking English to French translators to help 'share the load' of our translators already volunteering to make Canadian Rail as bilingual as possible. If you are interested please contact your Co-Editor, Peter Murphy at psmurphy@videotron.ca or Gilles Lazure at g.lazure@bell.net

Canadian Rail est à la recherche de bénévoles traducteurs (de l'anglais au français)

Nous sommes à la recherche de traducteurs de l'anglais au français pour partager la charge de travail des bénévoles traducteurs actuels afin de rendre le « Canadian Rail » aussi bilingue que possible. Si vous êtes intéressé(e), prenez contact avec votre coéditeur, Peter Murphy, à l'adresse de courriel psmurphy@videotron.ca ou avec Gilles Lazure, à l'adresse g.lazure@bell.net



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!

Steam locomotive John Molson returns to service at Exporail

In the early 1960s when the assembly of the steam locomotive collection for Exporail, the Canadian Railway Museum was underway, it was discovered that there were few, if any, original early main line steam locomotives to preserve due mainly to the changing rail gauge in Canada between 1850 and 1870. This prompted Exporail in 1970 to propose the construction of a reproduction of a functional steam locomotive from the period 1836 to 1870. There were five reasons for the choice of steam locomotive John Molson:

1. It embodied a period distinct from the Dorchester, namely the late 1840s.
2. The 2-2-2 wheel arrangement was the most commonly used type between the years 1830 and 1850.
3. The so-called "single-driver" locomotives were renowned for their particular aesthetics.
4. The John Molson had been used on a number of important railway lines of the time.
5. It resembled two other famous locomotives from this period, the James Ferrier and the Montreal.



Bruno Cordellier

Retour en service de la locomotive à vapeur John Molson à Exporail

Au début des années 1960 lorsque fut commencé le rassemblement d'une collection de locomotives à vapeur pour Exporail, le musée ferroviaire canadien, il fut découvert qu'il y avait peu de, pour ne pas dire aucune, locomotive à vapeur de voie principale des premiers temps des chemins de fer à préserver à cause principalement de l'écartement variant des rails au Canada entre 1850 et 1870. Ceci amena Exporail, en 1970, à proposer la construction d'une réplique d'une locomotive à vapeur fonctionnelle de la période allant de 1836 à 1870. Il y eut cinq raisons principales pour le choix de la locomotive John Molson :

1. Elle incarnait une période distincte de la Dorchester, soit la fin des années 1840.
2. L'arrangement de roues 2-2-2 était le type le plus utilisé entre les années 1830 et 1850.
3. Les locomotives dites « single-driver » (un seule paire de roues motrices) étaient renommées pour leur esthétique particulière.
4. La John Molson avait roulé sur nombre de voies ferrées importantes de l'époque.
5. Elle ressemblait à deux autres célèbres locomotives de cette époque, soit la James Ferrier et la Montreal.

It is difficult to be precise about the origin of the locomotive's name. There are indications that it could have been named after John Molson, one of the leading businessmen behind the Champlain & St-Lawrence Rail Road (1763-1836), but also for John Molson 'Junior' (1787-1860) who was President of the railway company between 1848 and 1849.

Constructed in Scotland, it was delivered in the summer of 1848. The locomotive used wood as a fuel throughout its service life. It was known not for its pulling power, but rather for speed and an unfortunate tendency to derail. A few years after delivery, a lantern was added to the front, and a rudimentary cab.

It was assigned as an express courier locomotive between St-Lambert and Rouses Point in the United States between 1852 and 1857, a 68-km ride lasting 75 minutes. Later, it was assigned to service between St-Jean-sur-Richelieu and Granby (1859), then Waterloo (1861). It ended its service in 1874 on the Lachine division on the Island of Montreal.

The 1971 reproduction

To carry out the project, a number of issues had to be resolved, including financing the cost of construction, production of engineering drawings, research to determine the design of the original locomotive and finding a builder. The Molson Foundation generously agreed to donate the cost of building the locomotive. Gordon Small, the draughting instructor at Alloa Academy in Alloa, Scotland (and a master builder of live steam model locomotives of the era) generously prepared, at no cost to Exporail, the complete set of engineering drawings for the locomotive. Kawasaki Heavy Industries Ltd of Kobe, Japan undertook to build the locomotive. Mr. S. Hirota was the engineer supervising its construction. The construction of the reproduction began in 1970, the locomotive left Japan on June 18, 1971 and arrived at Exporail in August, in time for Exporail's 10th anniversary celebrations when the John Molson steam locomotive made its debut.

After 45 years of faithful service at Exporail, the John Molson steam engine was taken out of service in October 2016 due to some concerns with the boiler's condition. After further assessment, a call for tender was issued for the planned repairs, including the crown sheet replacement, re-tubing and full internal boiler inspection and repair.

Il est difficile de préciser l'origine exacte du nom de la locomotive. Il y a des indications qu'elle pourrait tout aussi bien avoir été nommée en l'honneur de John Molson (1763-1836), l'un des principaux hommes d'affaires promoteurs du Champlain & St-Lawrence Rail Road, mais également en l'honneur de son fils John Jr. (1787-1860) qui fut président de cette compagnie de chemin de fer entre 1848 et 1849.

Fabriquée en Écosse, elle fut livrée à l'été 1848. La locomotive utilisa le bois comme source de combustible durant toute sa carrière. Elle fut reconnue non pas pour sa force, mais pour sa rapidité et... sa tendance à dérailler. Quelques années après sa livraison, on lui ajouta une lanterne à l'avant et une cabine rudimentaire.

Elle fut affectée, entre 1852 et 1857, au train de courrier rapide entre St-Lambert et Rouses Point aux États-Unis, un trajet de 68 km d'une durée de 75 minutes. Plus tard, elle fut affectée au service entre St-Jean-sur-Richelieu et Granby (1859), et ensuite Waterloo (1861). Elle termina sa carrière en 1874 sur la division de Lachine, sur l'Île de Montréal.

La reproduction de 1971

Pour réaliser le projet, un nombre de difficultés devaient être résolues; elles comprenaient le financement du coût de la construction, la production de dessins d'atelier, la recherche pour préciser les critères de conception de la locomotive originelle et la trouvaille d'un constructeur. La Fondation Molson accepta généreusement de prendre à sa charge le coût de construction de la locomotive. Gordon Small, le professeur de dessin industriel à l'Académie Alloa, à Alloa, Écosse (et un maître-constructeur de modèles de locomotives à vapeur vive de l'époque) fit généreusement don de son temps pour préparer un ensemble complet de dessins d'atelier de la locomotive. Kawasaki Heavy Industries Ltd., de Kobe, Japon, entreprit de construire la locomotive. Monsieur S. Hirota fut l'ingénieur qui en supervisa la fabrication. La construction de la réplique débuta en 1970; la locomotive quitta le Japon le 18 juin 1971 et arriva à Exporail en août, à temps pour les célébrations du 10^e anniversaire du musée durant lesquelles la John Molson fit ses débuts.

Après 45 ans de loyaux services à Exporail, la John Molson fut mise hors de service en octobre 2016 à cause de quelques inquiétudes quant à l'état de sa chaudière. Suite à un



Michael Berry

The H.C. Vidal firm, boiler-makers since 1936, was retained and after a generous donation from the Molson-Coors Foundation, the repairs were carried out this summer. A team of volunteers from Exporail assisted in the repairs, as well as carrying a full inspection of the engine and its accessories. Boiler sheeting and insulation were removed and re-installed, injectors were overhauled, a new safety valve was installed, etc.

A successful boiler hydro-test, as well as a live pressure test, were carried out in late August, the engine was re-united with its tender and is now back in service.

Many thanks to team members Dave Barnard, John Bryan, Andrew Cameron, François Gaudette, Jean-Luc Jault, Pierre Jean, Joseph-Jean Pâques and Section Head Richard Desmarais, with special mention of three boiler specialists; Pierre Tessier, Jacquelin Massé and Daniel Pineault from H.C. Vidal Ltd.

examen plus approfondi, un appel d'offres fut fait pour les réparations planifiées, incluant le remplacement du ciel du foyer et des tubes de la chaudière et une inspection en profondeur et la réparation de cette dernière. La firme H.C. Vidal, chaudronniers depuis 1936, fut choisie pour effectuer les travaux et suite à un généreux don de la Fondation Molson-Coors, les réparations furent effectuées cet été. Une équipe de bénévoles d'Exporail participa aux réparations, en plus d'effectuer une inspection complète de la locomotive et de ses accessoires. Entre autres travaux, la chemise de la chaudière et son isolant furent enlevés et réinstallés, les injecteurs furent remis à neuf et une nouvelle soupape de sécurité fut installée.

Un essai hydrostatique de la chaudière, ainsi qu'un essai sous pression de vapeur vive, furent faits avec succès vers la fin d'août; la locomotive a été re-accouplée à son tender et elle est maintenant retournée en service.

Grand merci à l'équipe de bénévoles: Dave Barnard, John Bryan, Andrew Cameron, François Gaudette, Jean-Luc Jault, Pierre Jean, Joseph-Jean Pâques ainsi qu'au chef de section Richard Desmarais, avec une mention particulière aux trois spécialistes en chaudière, Pierre Tessier, Jacquelin Massé and Daniel Pineault de la firme H.C. Vidal Ltée.

Best Wishes
From the CRHA
for the Holiday Season



Meilleurs Vœux
De l'ACHF
pour la période des Fêtes

BACK COVER TOP: Port Dover was served by CNR and also by the Grand River Railway, a Canadian Pacific Electric Line. Here express motor 624 is doing its station work in October 1951. Robert Sandusky

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Port Dover était desservie par le CNR et aussi, par le Grand River Railway, une ligne électrifiée du Canadien Pacifique. Sur cette photo d'octobre 1951, la motrice express numéro 624 est l'objet de transactions à la gare. Robert Sandusky

BACK COVER BOTTOM: It's that time of year again when guest hogger Santa appears to bring joy to children visiting Exporail! Bruno Cordellier

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : C'est de nouveau le temps de l'année quand apparaît Père Noël, le mécanicien invité, pour faire la joie de tous les enfants visitant Exporail! Bruno Cordellier

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



CANADIAN RAIL

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

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

