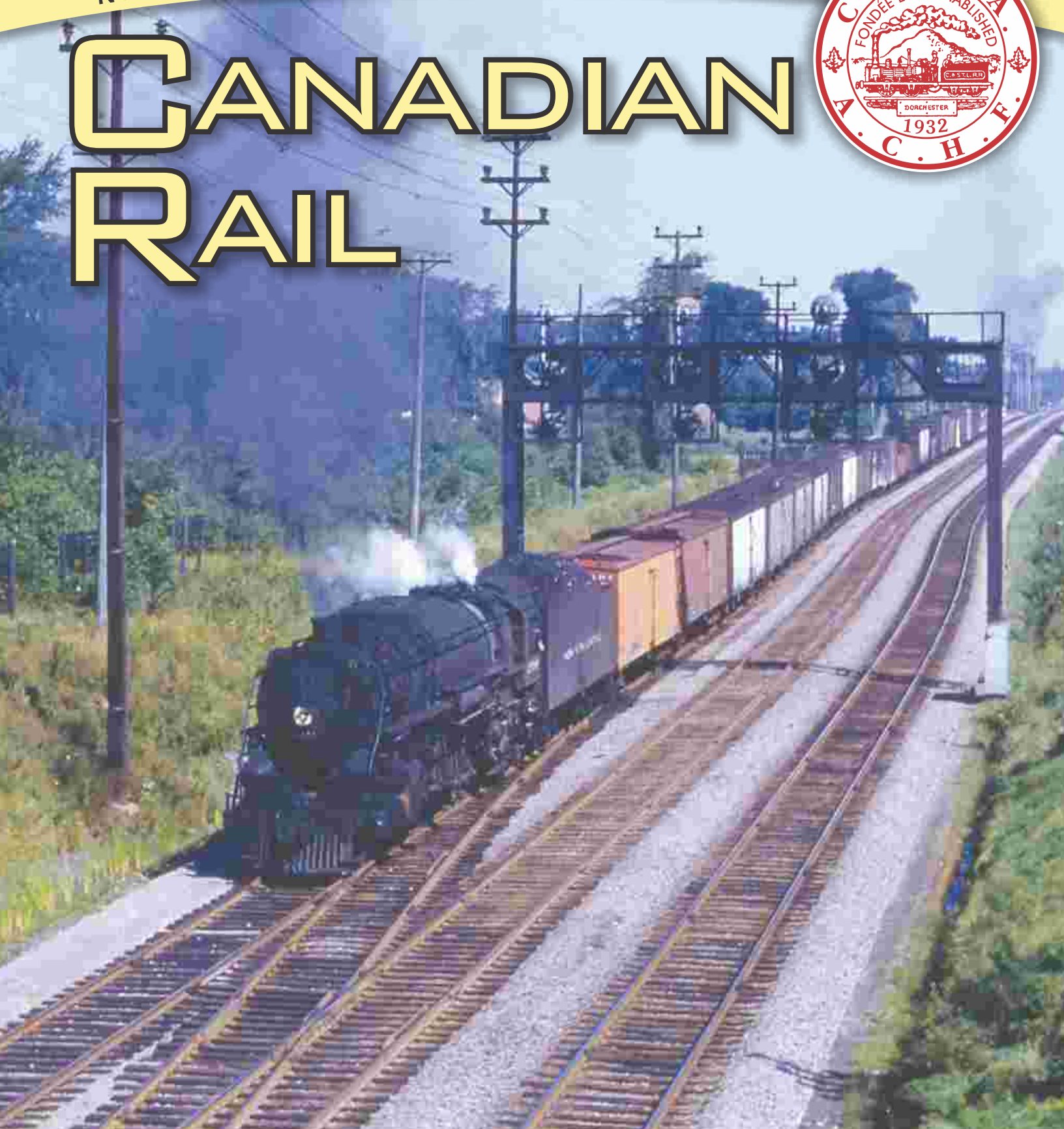


- The Newfoundland Railway during World War II
- Stan's Photo Gallery - The NYC in Quebec Part 1
- Heritage Business car
- CRHA Communications

- Le chemin de fer de Terre-Neuve pendant la Seconde Guerre mondiale
- Les Photos de Stan - Le NYC au Québec – 1re partie
- Le patrimoine ferroviaire
- ACHF Communications

No. 596 • MAY/MAI - JUNE/JUIN • 2020

# 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

- 123** The Newfoundland Railway During World War II / *Le chemin de fer de Terre-Neuve pendant la Seconde Guerre mondiale* by/par Annette Hurley and/et Ralph Beaumont
- 150** Stan's Photo Gallery | The NYC in Quebec, Part 1 / *Les Photos de Stan | Le New York Central au Québec – 1re partie*, by / par Stan J. Smaill
- 171** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 174** 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](http://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](http://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 2020:

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](mailto: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, Jasmine Goupil, Gilles Lazure et Jacques Loïselles

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: A real find! Not surprisingly, the great Ron Ritchie was in the right place at the right time to photograph New York Central L2d 4-8-2 2999 southbound at North Junction, Quebec in the CPR Montreal Terminals in the summer of 1951. The New York Central employed the massive 4-8-2s displaced from NYC main-line freight service for a year before Alco Diesels arrived in 1951. R.S. Ritchie

PAGE COUVERTURE: Une vraie trouvaille! Sans surprise, le renommé Ron Ritchie fut au bon endroit au bon moment pour photographier la 4-8-2 classe L-2d 2999 du New York Central en direction sud à North Junction jusqu'au terminus de Montréal du CPR au cours de l'été 1951. La compagnie utilisa ses énormes 4-8-2 réaffectées de ses convois de marchandises sur ses lignes principales aux États-Unis pendant un an jusqu'à ce que les diesels ALCo arrivent en 1951. R.S. Ritchie

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](http://www.exporail.org) or by telephone at 450-638-1522  
L'ACHF peut être contactée à son site web : [www.exporail.org](http://www.exporail.org) ou par téléphone au 450-638-1522

# The Newfoundland Railway During World War II

## Le chemin de fer de Terre-Neuve pendant la Seconde Guerre mondiale

By / Par Annette Hurley and Ralph Beaumont

All photographs courtesy Library and Archives Canada, Special Collections, Fonds Andrew Merrillees unless credited otherwise.

Toutes les photographies sont une gracieuseté de Bibliothèque et Archives Canada, Collections spéciales, Fonds Andrew Merrillees, sauf indication contraire.

French Version / Version française : Jean-Maurice Boissard

Newfoundland Railway 'The Overland Route' pre-war 1939 public timetable cover. CRHA / Exporail Archives



Newfoundland Railway « The Overland Route » avant la guerre, couverture de l'indicateur 1939 pour le public. ArchivesACHF/Exporail

### Introduction

The Railway Coastal Museum is located in the historic Newfoundland Railway station in downtown St. John's. I, Annette Hurley, have been the Collections Manager there since 2011. In 2013 a gentleman dropped by and gave me copies of a selection of Newfoundland Railway photos that he had found in the Andrew Merrillees Collection at the Library and Archives Canada in Ottawa. He explained they were unique in that they appeared to have all been taken at the same time, and probably by the same photographer. They were all numbered and labelled as part of a set that inventoried many aspects of the

### Introduction

Le Railway Coastal Museum est situé dans la gare historique du Newfoundland Railway, au centre-ville de St. John's. Moi, Annette Hurley, je suis la gestionnaire de la collection depuis 2011. En 2013, un homme est venu me voir et m'a donné des copies d'une sélection de photos du Newfoundland Railway qu'il avait trouvées dans la collection Andrew Merrillees de Bibliothèque et Archives Canada à Ottawa. Il a expliqué qu'elles étaient uniques en ce sens qu'elles semblaient toutes avoir été prises en même temps, et probablement par le même photographe. Elles étaient toutes numérotées et étiquetées comme

railway, and being dated May of 1941, they were quite a find.

He introduced himself as Ralph Beaumont and he thought that the Museum should have copies of the entire collection. I met Ralph twice in Ottawa after that to search the Merrilees Collection for these and other photos relating to Newfoundland rail and coastal transportation. We have kept in touch ever since. Ralph had always wanted to do something with the inventory photos, but a lot of them are poorly focused so publishing them as a complete collection in book form was not an attractive option. Finally, with Ralph's assistance and a great deal of background research accomplished, the best and most interesting of the photos have been selected for this article.

### Photographic Survey and Wartime Reports Regarding the Newfoundland Railway

Ralph knew the collection was part of a wartime photographic survey of the Newfoundland Railway's stations and rolling stock, as one of the photos was specifically dated May 7, 1941. The photos are numbered 1 through 171, but the search for their true significance started with Photo 90 that depicts two men identified as 'W Hicke, Roadmaster and L S Dorsey RFC at Placentia Junction'.



**Photo 90:** W Hicke, Roadmaster and L S Dorsey, Reconstruction Finance Corporation (RFC) at Placentia Junction

*W. Hicke, chef de canton et L.S. Dorsey, Reconstruction Finance Corporation (RFC) à Placentia Junction*

faisant partie d'un ensemble qui inventoriait de nombreux aspects du chemin de fer, et étant datées de mai 1941, c'était toute une trouvaille!

Il se présentait comme Ralph Beaumont et il pensait que le Musée devrait avoir des copies de toute la collection. J'ai rencontré Ralph à deux reprises à Ottawa après cela pour rechercher dans la collection Merrilees ces photos et d'autres concernant le transport ferroviaire et côtier à Terre-Neuve. Nous sommes restés en contact depuis. Ralph a toujours voulu faire quelque chose avec les photos d'inventaire, mais beaucoup d'entre elles étaient floues, donc les publier comme collection complète sous forme de livre n'était pas une option attrayante. Enfin, avec l'aide de Ralph et après de nombreuses recherches de fond, les photos les meilleures et les plus intéressantes ont été sélectionnées pour cet article.

### Relevé photographique et rapports de guerre concernant le chemin de fer de Terre-Neuve

Ralph savait que la collection faisait partie d'une enquête photographique en temps de guerre sur les gares et le matériel roulant du Newfoundland Railway, car l'une des photos était spécifiquement datée du 7 mai 1941. Les photos étaient numérotées de 1 à 171, mais la recherche de leur véritable signification commençait avec la photo 90 qui représentait deux hommes identifiés comme « W Hicke, Roadmaster and L S Dorsey RFC at Placentia Junction ».

La Reconstruction Finance Corporation (RFC) était une agence fédérale américaine créée pendant la Grande Dépression pour financer les grands projets étatiques et locaux. Étant donné la date de la guerre et l'affiliation de Dorsey au RFC sur le sol de Terre-Neuve, il s'agissait certainement d'un inventaire photographique réalisé pour les militaires. Par conséquent, l'étape suivante consistait à rechercher un M. L S Dorsey. Une visite au Centre for Newfoundland Studies (CNS) à la bibliothèque de la Reine Elizabeth II de l'Université Memorial, a permis de retracer l'insaisissable M. Dorsey, ainsi que son partenaire, M. L D Freeman. Le CNS avait une copie d'un rapport préparé par eux intitulé « Report on the Rehabilitation of the Newfoundland Railway » (Rapport sur la réhabilitation du chemin de fer de Terre-Neuve). Une lettre portant la mention « Secret » avait été envoyée au secrétaire du RFC le 1er mai 1941 par le lieutenant-colonel AC Lieber, Jr., adjoint de direction à la division Engineer Eastern Division, Corps of Engineers, United States Army, Washington, demandant un tel rapport.

Un deuxième rapport sur le Newfoundland Railway avait également été découvert au CNS. Écrit par l'Américain Jesse E Floyd, il s'intitulait « Report on The Newfoundland Railway and Transportation To, And Within, Newfoundland (Rapport sur le chemin de fer de Terre-Neuve et le transport vers et à l'intérieur de Terre-Neuve). Floyd était ingénieur de la circulation industrielle,

The Reconstruction Finance Corporation (RFC) was an American federal agency created during the Great Depression, to fund major state and local projects. Given the wartime date, and Dorsey's RFC affiliation on Newfoundland soil, this was definitely a photographic inventory done for the military. Therefore the next step was to search for a Mr. L S Dorsey. A trip to the Centre for Newfoundland Studies (CNS) at the Queen Elizabeth II Library, Memorial University yielded the elusive Mr. Dorsey, as well as his partner Mr. L D Freeman. The CNS had a copy of a report prepared by them entitled 'Report on the Rehabilitation of the Newfoundland Railway'. A letter marked 'Secret' had been sent to the Secretary of the RFC on May 1, 1941 from Lieutenant Colonel A C Lieber, Jr., Executive Assistant to Division Engineer Eastern Division, Corps of Engineers, United States Army, Washington, requesting such a report.

A second report on the Newfoundland Railway was also discovered at the CNS. Written by American Jesse E Floyd, it is titled 'Report on The Newfoundland Railway and Transportation To, And Within, Newfoundland'. Floyd was Industrial Traffic Engineer, Commercial Traffic Branch, Office of the Quartermaster General. His report included many of the documents, maps and photos that were gathered by Freeman and Dorsey. Floyd credits the Newfoundland Railway and the, 'Freeman – Dorsey (RFC) railway report dated May 21, 1941', for the information and photos included in his report.

The next sections of this article will give a brief background to the scope of Newfoundland's involvement in the war effort, which illustrates the immense new wartime pressures put on the Newfoundland Railway. This will set the context for a detailed look at key pictures in the photograph collection, followed by a general overview of the improvements recommended by the two railway reports.

The main line of the Newfoundland Railway was completed in 1897, running from St. John's and heading 547 miles west across the island to Port aux Basques, where the railway's ferries would take passengers and cargo to North Sydney, Nova Scotia. The main line, as well as its branches, were built to what has been called the British colonial narrow gauge of 3'6". This rail and sea network formed Newfoundland's link to mainland North America.

Robert G Reid was a major contractor of the railway, and he assumed operations in 1901 under the auspices of his Reid-Newfoundland Company. Facing financial difficulty, the line was taken over by the Newfoundland government in 1923, and a number of the early branch lines were abandoned during the Great Depression.

Direction de la circulation commerciale, Bureau du quartier-maître général. Son rapport comprenait de nombreux documents, cartes et photos rassemblés par Freeman et Dorsey. Floyd attribuait au Newfoundland Railway et au rapport de Freeman et Dorsey (RFC), daté du 21 mai 1941, les informations et les photos incluses dans son rapport.

Les prochaines sections de cet article donnent un bref aperçu de l'ampleur de la participation de Terre-Neuve à l'effort de guerre, ce qui illustre les nouvelles pressions immenses en temps de guerre exercées sur le chemin de fer de Terre-Neuve. Cela établira le contexte pour un examen détaillé des images clés de la collection de photographies, suivi d'un aperçu général des améliorations recommandées par les deux rapports ferroviaires.

La ligne principale du Newfoundland Railway est achevée en 1897, allant de St. John's et se dirigeant sur 880 km (547 mi) à l'ouest à travers l'île jusqu'à Port aux Basques, où les ferries du chemin de fer transportent les passagers et le fret jusqu'à North Sydney, en Nouvelle-Écosse. La ligne principale, ainsi que ses embranchements sont construits selon ce que l'on a appelé l'écartement colonial britannique de 3 pi 6 po (1067 mm). Ce réseau ferroviaire et maritime forme le lien entre Terre-Neuve et le continent nord-américain.

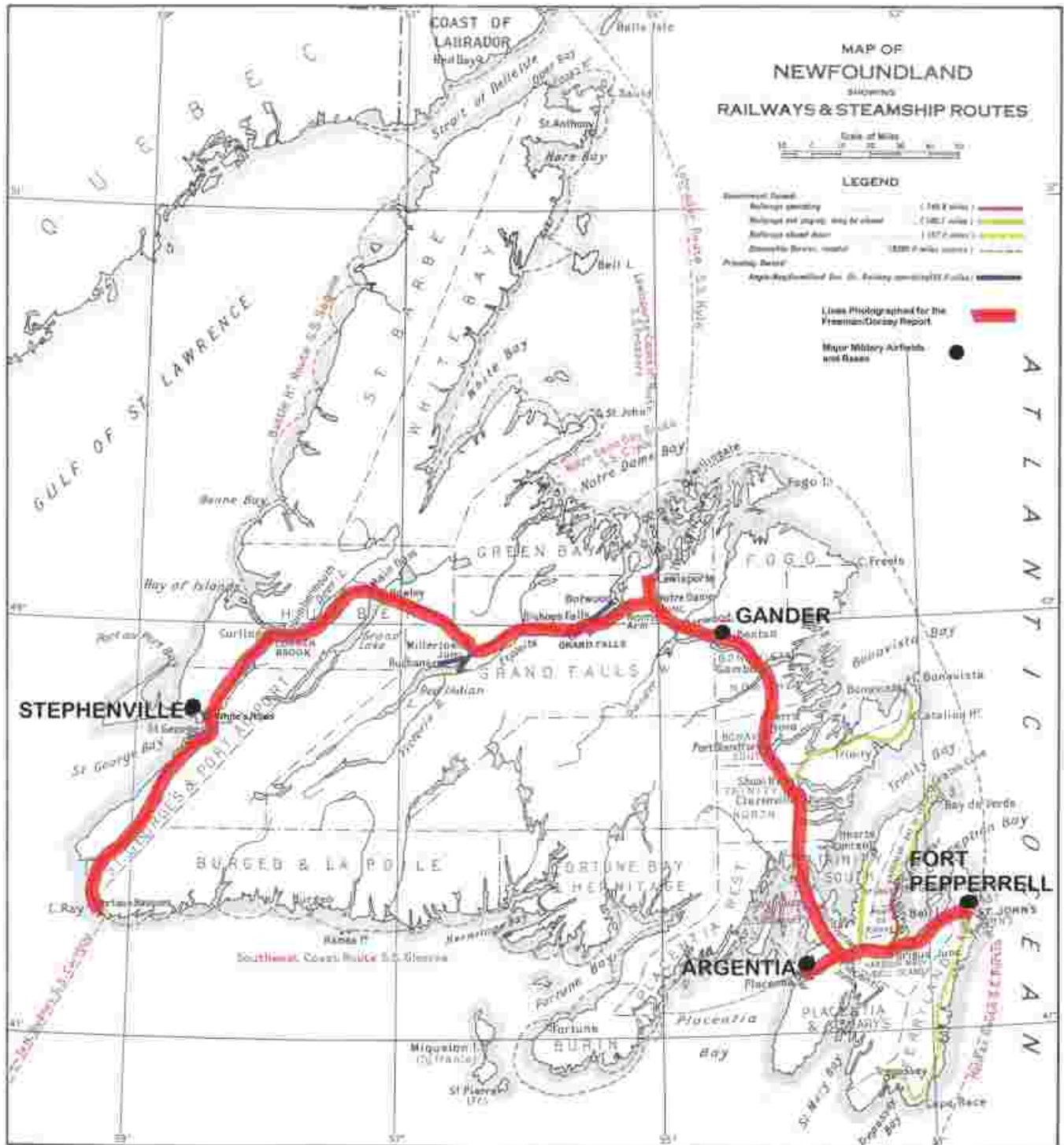
Robert G Reid était un important entrepreneur du chemin de fer et il en assumait l'opération en 1901 sous les auspices de sa Reid-Newfoundland Company. Face à des difficultés financières, la ligne est reprise par le gouvernement de Terre-Neuve en 1923 et un certain nombre de lignes secondaires sont abandonnées pendant la Grande Dépression.

### Contexte de la Seconde Guerre mondiale

Terre-Neuve était un Dominion britannique, mais en 1934, elle perd son droit à l'autonomie gouvernementale en raison de la dette paralysante qui subsiste de la Première Guerre mondiale et du fardeau financier de l'exploitation du chemin de fer. L'Angleterre accepte d'aider financièrement Terre-Neuve, mais ce faisant, elle suspend le gouvernement élu et le remplace par une commission de six membres, trois d'Angleterre et trois de Terre-Neuve. Le gouverneur colonial, nommé par l'Angleterre, voterait en cas d'égalité - ce qui garantit que l'Angleterre aura toujours un vote décisif. Par conséquent, les Terre-Neuviens n'ont pas eu grand-chose à dire dans les négociations de 1940 qui ont mené à la location de terres aux Américains et aux Canadiens pour des bases aériennes et maritimes stratégiques.

Étant le point le plus à l'est de l'Amérique du Nord, Terre-Neuve est stratégiquement située comme point de ravitaillement important pour les premiers vols commerciaux transatlantiques, sur ce qui était connu sous

Background to World War II



Newfoundland was a British Dominion, but in 1934 lost its right to self government due to crippling debt remaining from World War I, and the financial burden of running the railway. Britain agreed to assist Newfoundland financially, but in doing so suspended the elected government and replaced it with a commission of six members, three each from Britain and Newfoundland. The colonial Governor, appointed by Britain, would vote in the

le nom de Great Circle Route. En 1939, l'aéroport de Terre-Neuve, rebaptisé plus tard aéroport de Gander, disposait d'excellentes installations construites en vertu d'un accord entre le Royaume-Uni, le Canada et l'État libre d'Irlande. Bien que cela ait eu lieu avant le début de la guerre, l'aéroport allait jouer un rôle militaire majeur et, pendant la guerre, est devenu un acteur principal du transport aérien d'avions à l'étranger, ainsi que de la surveillance

event of a tie - which ensured that Britain always had a deciding vote. Therefore Newfoundlanders had little say in the negotiations in 1940 that led to the leasing of land to the Americans and Canadians, for strategic air force and maritime bases.

Being the most easterly point in North America, Newfoundland was strategically located as an important refueling stop for early trans-Atlantic commercial flights, on what was known as the Great Circle Route. By 1939 the Newfoundland Airport, later renamed Gander Airport, had built excellent facilities under an agreement with the United Kingdom, Canada and the Irish Free State. Although this was before the outbreak of war, the airport would come to play a major military role, and during the war became a main player in the ferrying of aircraft overseas, as well as for aerial surveillance of the western waters of the Atlantic.

On September 1st, 1939, Germany invaded Poland and on September 3rd Britain and France declared war on Germany. Canada supported Britain by declaring war a week later on September 10th. Although not formally involved, the United States amended its Neutrality Act in 1939 to enable it to send military aid and supplies to Britain. They did this because U.S. President Roosevelt knew Britain needed help to defeat Germany, and that if Britain and its allies fell, it would then be up to the United States to defeat Germany alone.

The military aid included aircraft, but they could not fly out of the U.S. because of the Neutrality Act. To circumvent this, the aircraft were brought to the Canadian border and then pulled across using tractors and even horses. Some aircraft were transported to England in ships, but many of these did not make it because of U-boat activity. Single engine fighter planes did not have a great range, and the best route was for the aircraft to fly out of mainland Canada to Newfoundland, where they would be refueled to complete their onward flight segments to Goose Bay Labrador, Greenland, Iceland and on to various points in Great Britain. Using Newfoundland as a top-up refueling point, multi-engined planes, such as bombers, could make the trip directly to England.

With the surrender of France on June 22, 1940, Britain was on its own. While Britain needed help, the United States also realized the need for defence bases to secure both its own country, and the overall Western Hemisphere. Therefore on September 2, 1940 the 'Destroyers for Bases' agreement was signed whereby 50 aging WWI United States destroyers would be made available to Britain, in exchange for the U.S. obtaining rent-free lands for a 99 year period. These would be used for U.S. military bases in Newfoundland and the Caribbean - and thus set the stage for the American bases constructed in Newfoundland.

aérienne des eaux occidentales de l'Atlantique.

Le 1er septembre 1939, l'Allemagne envahit la Pologne et le 3 septembre l'Angleterre et la France déclarent la guerre à l'Allemagne. Le Canada soutient l'Angleterre en déclarant la guerre une semaine plus tard, le 10 septembre. Bien que n'étant pas officiellement impliqués, les États-Unis modifient leur Neutrality Act en 1939 pour leur permettre d'envoyer de l'aide et des fournitures militaires en Angleterre. Ils le font parce que le président américain Roosevelt sait que l'Angleterre a besoin d'aide pour vaincre l'Allemagne, et que si l'Angleterre et ses alliés tombent, ce sera alors aux États-Unis de vaincre l'Allemagne seuls.

L'aide militaire comprend des avions, mais ils ne peuvent pas décoller des États-Unis en raison du Neutrality Act. Pour contourner cela, les avions sont amenés à la frontière canadienne, puis remorqués à l'aide de tracteurs et même de chevaux. Certains aéronefs sont transportés en Angleterre à bord de navires, mais bon nombre d'entre eux ne le seront pas en raison de l'activité des U-Boots. Les avions de combat monomoteurs n'ont pas une grande autonomie, et la meilleure route pour ces avions est de voler du Canada continental jusqu'à Terre-Neuve, où ils seraient ravitaillés pour terminer leurs segments de vol vers Goose Bay au Labrador, au Groenland, en Islande et de là, jusqu'à divers points en Grande-Bretagne. En utilisant Terre-Neuve comme point de ravitaillement en carburant, des avions multimoteurs, comme des bombardiers, peuvent faire le voyage directement en Angleterre.

Avec la capitulation de la France le 22 juin 1940, l'Angleterre reste seule. Alors que l'Angleterre a besoin d'aide, les États-Unis réalisent également la nécessité de bases de défense pour sécuriser à la fois leur propre pays et l'ensemble de l'hémisphère occidental. Par conséquent, le 2 septembre 1940, l'accord « Destroyers for Bases » est signé en vertu duquel 50 vieux destroyers américains de la Première Guerre mondiale seront mis à la disposition de l'Angleterre, en échange de l'obtention par les États-Unis de terres sans loyer pour une période de 99 ans. Ces terrains seraient utilisés pour des bases militaires américaines à Terre-Neuve et dans les Caraïbes - et prépareraient ainsi les bases américaines construites à Terre-Neuve.

L'accord donne aux États-Unis le droit de choisir les sites qu'ils souhaitent pour leurs bases et ils ne sont pas tenus de payer d'impôts ou des droits sur tout matériel importé dans le pays. Ils ont une autonomie totale sur les terres louées, y compris la juridiction sur leur propre personnel, peu importe où les crimes ou délits peuvent être commis.

Anticipant le ressentiment des Terre-Neuviens d'avoir à abandonner autant sans être consultés, Churchill publie une lettre pour les apaiser. « Je peux facilement

The Agreement gave the United States the right to choose whatever sites they wanted for their bases and they were not required to pay taxes or duties on any material brought into the country. They had total autonomy over their leased land, including jurisdiction over their own people no matter where any crimes or offences might be committed.

Churchill anticipated the potential resentment of Newfoundlanders, who were asked to give up so much without being consulted. He published a letter stating he readily appreciated this feeling, but impressed upon them the important part that they were playing, “in strengthening co-operation between two great democracies in the struggle for the freedom of mankind.”

In a parallel move, Roosevelt stepped up arms production and agreed to share up to 50% of the United States’ output on a 'Cash & Carry' basis. Under this arrangement Britain purchased more than \$4 Billion worth of war materials, but this level of expenditure couldn't last. Therefore the 'Lend-Lease' agreement was implemented on March 11, 1941, whereby Britain and its Allies would be “loaned” military armaments such as warships, planes and ammunition for the duration of the war, with whatever remained ostensibly to be returned after the war.

With these developments in place, the United States began building its Newfoundland bases in earnest - and just in time as it was to formally enter the war after the attack on Pearl Harbor on December 7, 1941.

### **Newfoundland's Role in the War Effort**

St. John's had a population of 40,000 in 1940. During the war years, it was estimated that on any given day there were more than 13,000 American and Canadian armed forces personnel in the city. By 1943 it was estimated that there were 10,000 American and 6,000 Canadian personnel stationed in Newfoundland. This does not include the personnel from the navy and merchant ships coming in and out of the St. John's harbour for repairs and supplies.

Newfoundland's economic growth was unprecedented during the war years because of the many military construction projects, and there were also plenty of new job opportunities for women. Canadians also joined the Americans in the 'friendly invasion' of Newfoundland and Labrador. Only American companies were allowed to bid on the construction of the bases but many local people were hired. Because of the American and Canadian investments, the money that saturated the economy improved living and working conditions for many Newfoundlanders. But this prosperity came at a cost, families were ousted from their land which was suddenly needed for base construction.

There were many U.S. facilities built in Newfoundland during World War II, but the following is a

comprendre le sentiment qui... pourrait survenir du fait que Terre-Neuve est sollicitée dans cet accord... ne manquera pas d'impressionner (les Terre-Neuviens) avec l'importance du rôle qu'ils jouent dans le renforcement de la coopération entre les deux grandes démocraties dans la lutte pour la liberté de l'humanité.»

Parallèlement, Roosevelt intensifie sa production d'armes et accepte de partager jusqu'à 50 % de la production des États-Unis sur une base de libre-service « Cash & Carry ». Dans le cadre de cet arrangement, l'Angleterre achète pour plus de 4 milliards de dollars de matériel de guerre, mais ce niveau de dépenses ne peut pas durer. Par conséquent, l'accord de « prêt-bail » est mis en œuvre le 11 mars 1941, en vertu duquel l'Angleterre et ses alliés se verront « prêter » des armements militaires tels que des navires de guerre, des avions et des munitions pendant toute la durée de la guerre, qui devraient ostensiblement être restitués après la guerre.

Avec ces développements en place, les États-Unis commencent à construire leurs bases de Terre-Neuve pour de bon - et juste à temps alors qu'ils entreront officiellement en guerre après l'attaque de Pearl Harbor le 7 décembre 1941.

### **Le rôle de Terre-Neuve dans l'effort de guerre**

St. John's compte 40 000 habitants en 1940. Pendant les années de guerre, on estime que chaque jour, il y a plus de 13 000 militaires américains et canadiens dans la ville. En 1943, on estime qu'il y a 10 000 Américains et 6 000 Canadiens en poste à Terre-Neuve. Cela ne comprend pas le personnel de la marine et les navires marchands entrant et sortant du port de St. John's pour des réparations et l'approvisionnement.

La croissance économique de Terre-Neuve est sans précédent pendant les années de guerre en raison des nombreux projets de construction militaire, et il y a également de nombreuses possibilités d'emploi pour les femmes. Les Canadiens se sont également joints aux Américains dans « l'invasion amicale » de Terre-Neuve-et-Labrador. Seules les entreprises américaines sont autorisées à soumissionner pour la construction des bases, mais de nombreux habitants sont embauchés. Grâce aux investissements américains et canadiens, l'argent qui sature l'économie améliore les conditions de vie et de travail de nombreux Terre-Neuviens. Mais cette prospérité a un prix, des familles sont évincées de leur terre qui était soudainement nécessaire à la construction d'une base.

De nombreuses installations américaines sont construites à Terre-Neuve pendant la Seconde Guerre mondiale, voici une brève liste des principales. C'est pour l'approvisionnement en hommes et en matériel de ces bases que le relevé photographique du chemin de fer de Terre-Neuve a été effectué, car la ligne principale et les embranchements clés seraient sollicités à leur limite pour





This is part of a group of seven Lockheed Hudson maritime patrol aircraft that left Gander on 10 November 1940, seen over the fields of Britain. John Cadoulis Fonds, Maritime History Archive, Image PF-306.866

*Vue au-dessus de champs, en Angleterre, ceci est une partie d'un groupe de sept avions de patrouille maritime Lockheed Hudson qui avait quitté Gander, le 10 novembre 1940. Fonds John Cadoulis, Maritime History Archive, Image PF-306.866*

brief list of the major ones. It was for the supply of men and material to these bases that the photographic survey was conducted of the Newfoundland Railway, as the main line and key branches would be stretched to the limit to handle the increased traffic.

Gander Airport has already been mentioned – constructed in 1938 as a joint project of Newfoundland, Canada, Britain and the Irish Free State. Originally built for commercial aviation, it soon took on an important role in the war effort as one of the final North American stops for planes being ferried to Britain, and as a base for North Atlantic aircraft patrols.

**Fort Pepperrell** Air Force Base was located near St. John's, eventually housing 5,500 American personnel. Nearby, the Americans chose Signal Hill as the best place to protect the St. John's harbour and their troop ship Edmund B. Alexander. They installed an anti-aircraft battery and would eventually have 68 buildings. The site was closed in August of 1961.

**Goose Bay** in Labrador was constructed as a stop for some of the planes being ferried to Britain, after they had left Newfoundland. It was taken over by Canada's RCAF in July 1976, and remains a military and commercial base to the present day.

**Stephenville** Army Airfield was built solely by the Americans, and was originally named the Ernest Harmon Army Airfield. It would become the largest U.S. Army Air Force base outside the continental USA. A ten mile spur was built by the Americans in 1941, to link the base with the Newfoundland Railway main line at White's Road – just east of Stephenville Crossing. The base was closed in December 1966, at which time it reverted to Canada and is now the Stephenville Airport. The rail line was removed when the main line was abandoned after 1988.

faire face à l'augmentation du trafic.

**L'aéroport de Gander** a déjà été mentionné, construit en 1938 dans le cadre d'un projet conjoint de Terre-Neuve, du Canada, de la Grande-Bretagne et de l'État libre d'Irlande. Prévu à l'origine pour l'aviation commerciale, il joue rapidement un rôle important dans l'effort de guerre en tant que l'un des derniers arrêts nord-américains pour les avions transportés vers la Grande-Bretagne et en tant que base pour les patrouilles aériennes de l'Atlantique Nord.

La base aérienne de **Fort Pepperrell** est située près de St. John's, abritant finalement 5 500 membres du personnel américain. À proximité, les Américains choisissent Signal Hill comme le meilleur endroit pour protéger le port de St. John's et leur navire de troupes Edmund B. Alexander. Ils y installent une batterie antiaérienne et disposeront éventuellement de 68 bâtiments. Le site a été fermé en août 1961.

**Goose Bay**, au Labrador, est construite comme escale pour certains des avions transportés vers la Grande-Bretagne, après leur départ de Terre-Neuve. Elle est reprise par l'ARC du Canada en juillet 1976 et demeure une base militaire et commerciale à ce jour.

L'aérodrome militaire de **Stephenville** est construit uniquement par les Américains et a été initialement nommé Ernest Harmon Army Airfield. Il deviendra la plus grande base de l'armée de l'air américaine en dehors des États-Unis continentaux. Un embranchement de 16 km (10 mi) a été construit par les Américains en 1941, pour relier la base à la ligne principale du chemin de fer de Terre-Neuve à White's Road - juste à l'est de Stephenville Crossing. La base a été fermée en décembre 1966, date à laquelle elle est revenue au Canada et est maintenant l'aéroport de Stephenville. La ligne de chemin de fer a été supprimée lorsque la ligne principale a été abandonnée après 1988.

La station aéronavale d'**Argentia** est construite près de Placentia et des améliorations sont apportées à l'embranchement de Placentia dans le cadre de ces travaux. La base a été fermée en 1994 et le site est maintenant le terminal d'Argentia du service de traversier de Marine Atlantique vers North-Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Au début de la guerre, on craint que l'ennemi ne tente de prendre pied à Terre-Neuve. Lewisporte est considéré comme le site le plus probable pour une telle tentative, car les Allemands pourraient y atterrir par la mer et se frayer un chemin sur terre pour attaquer l'aéroport de Gander. Des mesures sont prises pour empêcher de telles actions, notamment des veilles de nuit à Lewisporte et des points de sécurité le long de la voie ferrée. Il est recommandé que des plans de démolition soient élaborés pour le chemin de fer, au cas où les forces d'invasion



Warships and an aircraft carrier tied up at the Argentia Naval Station. *John Cardoulis Fonds, Maritime History Archives, Image PF-306.469*

*Des navires de guerre et un porte-avions amarrés à la base navale d'Argentia. Fonds John Cardoulis, Maritime History Archive – Image PF-306.469*

**Argentia** Naval Air Station was built near Placentia, and improvements were made to the Placentia branch as part of that work. The base was closed in 1994, and the site is now the Argentia terminal of the Marine Atlantic ferry service to North Sydney, Nova Scotia.

In the early years of the war there was a fear that the enemy would try to get a foothold in Newfoundland. Lewisporte was thought to be the most likely site for such an attempt, as the Germans could land there by sea and make their way over land to attack Gander Airport. Measures were taken to prevent such action, including all-night watches at Lewisporte and security points along the rail line. It was recommended that demolition plans be made for the railway, in the event that invading forces should try to commandeer a locomotive or other rolling stock in an attempt to reach the airport.

essaieraient de s'emparer d'une locomotive ou d'autre matériel roulant pour tenter d'atteindre l'aéroport.

En février 1942, il y a une augmentation de l'activité des U-boot et les naufrages du navire de la France libre *Abysses* et du HMCS *Spikenard* sont vivement ressentis par le Newfoundland Command. En octobre 1942, le SS *Caribou* est coulé lors d'une attaque de sous-marins, emportant avec lui 136 passagers et membres d'équipage, y compris du personnel militaire, mais principalement des Terre-Neuviens. Ce navire assurait la principale liaison par ferry entre Port aux Basques (Terre-Neuve) et Sydney (Nouvelle-Écosse) et sa perte a été fortement ressentie.

Après ces pertes, dix chalutiers promis par les Britanniques arrivent finalement à St. John's pour aider à résoudre le problème des sous-marins sur la côte est. Même avec la protection de ces escortes de convois, les Terre-Neuviens qui se rendaient habituellement de St. John's aux collectivités côtières par voie maritime ont maintenant choisi de voyager par voie terrestre en utilisant le chemin de fer. Cela augmente l'affluence pour le chemin de fer déjà surchargé, et le gestionnaire des chemins de fer demande qu'on limite le nombre de militaires à bord d'un



**Photo 137:** Docks at Lewisporte looking towards the station, MP254

*Les quais de Lewisporte en regardant vers la gare. MP254.*

In February, 1942 there was an increase of U-boat activity and the sinkings of Free French ship *Abyse* and HMCS *Spikenard* were acutely felt by the Newfoundland Command. In October of 1942, the SS *Caribou* was lost to a U-boat attack, along with the lives of 136 passengers and crew, including military personnel but mainly Newfoundlanders. This ship provided the main ferry link from Port aux Basques, Newfoundland to Sydney, Nova Scotia, and its loss was keenly felt.

After these losses, ten trawlers promised by the British finally arrived in St. John's, to help with the U-boat problem on the eastern seaboard. Even with the protection of these convoy escorts, Newfoundlanders who normally travelled from St. John's to coastal communities by sea now chose to travel over land using the railway. This added to the already over-worked railway, and the railway manager asked that there be a limit to the number of military personnel to board any one train. This was not agreed because military travel was critical at that time.

### **A Detailed Look at the 1941 Newfoundland Railway Inventory Photos**

As stated, the Freeman/Dorsey and Floyd Reports were written to inventory Newfoundland's strategically important rail lines, and to make recommendations for improvements that would enable the railway to cope with the burgeoning military traffic. The 173 photographs were a key component of this. The prints in the collection were numbered 1 through 171, although there are two number 4 prints, and one that has no number. There are unfortunately 39 photos missing, and these were probably extracted for use in various reports and not replaced.

The original black & white prints are small format, only 8.75 cm height x 12.25 cm width (roughly 3" x 5"), and they were apparently taken on a very inexpensive camera. Some of the missing photos are contained in the Freeman Report. Unfortunately only a photocopy exists of this report, meaning that while we know the photograph numbers and subject matter, we do not have the original photographic print images.

The sequential photo numbers have only a general continuity, and their geographic location jumps around considerably. As a result, it may be assumed that the prints were numbered simply in the order that the random rolls of negatives were developed.

The Freeman Report uses 49 of the photos, with the first 32 in their proper geographical sequence, covering the main line westward from St. John's to Port Aux Basques. There are then four shots on the *Argentia* branch, followed by two shots of *Lewisporte* at the end of its branch. The report ends with 11 sample photos of rolling stock and locomotives.

Note that the photographer was certainly not a professional, and probably only had a poor quality box

train. Cela est refusé, car les voyages militaires sont essentiels à cette époque.

### **Un aperçu détaillé des photos de l'inventaire des chemins de fer de Terre-Neuve de 1941**

Comme indiqué, les rapports Freeman / Dorsey et Floyd ont été rédigés pour répertorier les lignes ferroviaires stratégiquement importantes de Terre-Neuve et pour faire des recommandations d'améliorations qui permettraient au chemin de fer de faire face au trafic militaire naissant. Les 173 photographies en étaient un élément clé. Les tirages de la collection étaient numérotés de 1 à 171, bien qu'il y ait deux tirages numéro 4 et un sans numéro. Il manque malheureusement 39 photos qui ont probablement été extraites pour être utilisées dans divers rapports et non remplacées.

Les tirages originaux en noir et blanc sont de petit format, seulement 8,75 cm de hauteur x 12,25 cm de largeur (environ 3 po x 5 po), et ils ont apparemment été pris sur un appareil photo très bon marché. Certaines des photos manquantes figurent dans le rapport Freeman. Malheureusement, il n'existe qu'une photocopie de ce rapport, ce qui signifie que même si nous connaissons les numéros et le sujet des photographies, nous n'avons pas les images imprimées originales.

Les numéros séquentiels des photos n'ont qu'une continuité générale et leur emplacement géographique varie considérablement. En conséquence, on peut supposer que les tirages ont été numérotés simplement dans l'ordre dans lequel les rouleaux de négatifs ont aléatoirement été développés.

Le rapport Freeman utilise 49 des photos, dont les 32 premières dans leur séquence géographique appropriée, couvrant la ligne principale vers l'ouest de St. John's à Port aux Basques. Il y a ensuite quatre plans sur l'embranchement *d'Argentia*, suivis de deux plans de *Lewisporte* au bout de sa branche. Le rapport se termine par 11 exemples de photos de matériel roulant et de locomotives.

Notez que le photographe n'était certainement pas un professionnel et n'avait probablement qu'un appareil photo de mauvaise qualité. Le temps semblait avoir été assez atroce le jour de l'inventaire, ce qui n'a pas aidé. De nombreuses photos sont très floues, causées par une mauvaise mise au point ou des mouvements de l'appareil, en raison de leur prise effectuée depuis l'arrière d'un train en mouvement.

Cela dit, la plupart des photos sont adéquates pour publication, et même celles qui sont floues fournissent des informations utiles sur les installations à de nombreux endroits qui n'étaient pas normalement photographiés. Notez que la plupart des photographies du matériel roulant et des plans de suivi des installations d'entretien importantes à des endroits tels que St. John's,

camera. The weather looked to have been pretty atrocious on the days the inventory was taken, which didn't help with the quality. Many photos are very blurry, caused by poor focus or camera movement, due to being taken from the rear of a moving train.

That said, many of the photos are adequate for publication, and even the blurry ones provide a useful record of the facilities at many locations that weren't normally photographed. Note that most photographs of rolling stock, and follow-up shots of significant maintenance facilities at locations such as St. John's, Clarenville and Bishop's Falls, were taken 'on the ground', and therefore their quality is much better.

### The Freeman/Dorsey Report

The purpose of the Freeman/Dorsey report, prepared in May of 1941, was to quantify the condition of the Newfoundland Railway, and to make recommendations for improvements that would enable it to handle the immense increase in military traffic.

The topics covered included the physical condition of the 547 mile main line, the militarily strategic Argentia and Lewisporte branches (with a combined total of 31.49 miles), the capabilities of the railway's maintenance facilities, and the quantity and condition of the rolling stock. From this the authors made recommendations for action, and because the report was done for the Reconstruction Finance Corporation, it would be used to develop cost estimates.

As to the route's physical condition, the report noted that curves over 6 degrees, up to a maximum of 12 degrees, covered 17% of the total mainline. An up-and-down profile also limited locomotive haulage capacity. There were no tunnels, but there were 153 significant bridges on the main line, with 143 of them being more than 100 feet in length.

Clarenville et Bishop's Falls ont été prises « sur le sol » et, par conséquent, leur qualité est bien meilleure.

### Le rapport Freeman/Dorsey

Le rapport Freeman / Dorsey, préparé en mai 1941, avait pour but de quantifier l'état du chemin de fer de Terre-Neuve et de faire des recommandations d'améliorations qui lui permettraient de gérer l'immense augmentation du trafic militaire.

Les sujets abordés comprenaient l'état physique de la ligne principale de 880 km (547 mi), les embranchements militairement stratégiques d'Argentia et de Lewisporte avec un total combiné de 50 km (31,5 mi), les capacités des installations de maintenance du chemin de fer et la quantité et l'état du matériel roulant. À partir de cela, les auteurs ont formulé des recommandations d'action et, comme le rapport a été rédigé pour la Reconstruction Finance Corporation, elles seraient utilisées pour établir des estimations de coûts.

En ce qui concerne l'état physique de l'itinéraire, le rapport notait que des courbes de plus de 6 degrés, jusqu'à un maximum de 12 degrés, couvraient 17 % de la ligne principale totale. Le dénivellement limitait également la capacité de transport des locomotives. Il n'y avait pas de tunnels, mais il y avait 153 ponts importants sur la ligne principale, dont 143 avaient plus de 30 m (100 pi) de longueur.

Une firme d'ingénierie avait été engagée en 1939 pour développer un programme de remplacement et de renforcement, afin d'accueillir les locomotives plus lourdes 2-8-2 Mikado qui avaient été commandées. Tous les ponts étaient construits en acier, mais dix ponts risquant d'être endommagés par la glace de printemps, il a donc été recommandé de les inspecter régulièrement aux moments appropriés de l'année.

On recommandait également de remplacer le rail de 24,8 kg/m (50 lb/yd) sur les embranchements et sur certaines voies d'évitement de la ligne principale, avec des rails plus lourds de 37,2 kg/m (70 lb/yd), ainsi que la construction d'un maximum de 50 voies d'évitement



**Photo 131:** Rattling Brook bridge replacement looking west, MP 256.

*Le remplacement du pont de Rattling Brook en regardant vers l'ouest au PM 256.*

**Photo 87:** Rock cut and curve on the Placentia branch line with Dunville Arm in the background, MP 16.

*Le talus rocheux et la courbe sur l'embranchement de Placentia, et le bras de Dunville (NDT : Bras du nord-est) en arrière-plan au PM 16.*



**Photo 11:** Robinson's Bridge, MP 481

*Le pont Robinson's, PM 481.*

An engineering firm had been engaged in 1939 to develop a program of replacement and reinforcement, to accommodate the heavier 2-8-2 Mikado locomotives being ordered. All bridges were constructed of steel but there were ten bridges at risk of spring ice damage, so it was recommended that they be regularly inspected at the appropriate times of the year.

Other recommendations were to relay the 50 pound rail on the branch lines, and on certain main line sidings, with heavier 70 pound rail, as well as the construction of up to 50 additional sidings.

Tie replacement was a major issue, and this was discussed at length. In springtime, frost would remain in the centre of the roadbed while the edges thawed, resulting in tie breakage. It was estimated that there were more than 1.4 million ties on the mainline and that more than 288,000 would be required each year for a five year program of renewal – and 600,000 new ties would need to

**Photo 91:** Stub switch and 50 pound rail on a typical branch line.

*Aiguillage sans lame et rail de 24,8 kg/m (50 lb/yd) typique sur les embranchements.*



be imported for this purpose. Weather was of course a major consideration, and the report noted that work on the roadbed could not take place during the winter months.

Trains were dispatched by telegraph, with much detail on this vital communications line in the report. A single wire circuit ran 267 miles between St. John's and Bishop's Falls, with a separate wire to Bonavista from St. John's. The western side of the province had a separate line running 280 miles from Bishop's Falls to Port aux Basques, with a jumper in the Bishop's Falls dispatcher's office that could be used to form a through circuit. This was not a reliable system, because extreme weather conditions often caused breaks in the line. As the line was of poor construction, it was recommended that the entire system be reconstructed. In the end, new poles were erected for

supplémentaires.

Le remplacement des traverses était un problème majeur, et cela a été longuement discuté. Le givre restait au centre de la voie tandis que les bords dégelaient, entraînant la rupture des traverses. On estimait qu'il y avait plus de 1,4 million de traverses sur la ligne principale et que plus de 288 000 seraient nécessaires chaque année pour un programme de renouvellement sur cinq ans - et 600 000 nouvelles traverses devraient être importées à cette fin. La météo était bien sûr une considération majeure, et le rapport notait que les travaux sur la voie ne pouvaient pas avoir lieu pendant les mois d'hiver.

La circulation des trains était assurée par télégraphe, avec beaucoup de détails dans le rapport sur cette ligne de communication vitale. Le circuit à fil unique parcourait les 430 km (267 mi) entre St. John's et Bishop's Falls, avec un fil séparé entre Bonavista et St. John's. Le côté ouest de la province avait une ligne distincte qui s'étendait sur 450 km (280 mi) de Bishop's Falls à Port aux Basques, avec un cavalier dans le bureau du répartiteur de Bishop's Falls utilisé pour former un circuit traversant. Ce n'était pas un système fiable, car des conditions météorologiques extrêmes provoquaient souvent des ruptures de ligne. La ligne étant de mauvaise construction, il a été recommandé de reconstruire l'ensemble du système. Finalement, de nouveaux poteaux ont été érigés pour la ligne téléphonique construite par Bell Telephone Company of Canada.

Le ravitaillement des locomotives était préoccupant. Le charbon était expédié par bateau à vapeur de North Sydney (de Grande-Bretagne avant la guerre), principalement à Port aux Basques, mais aussi à St. John's, ainsi qu'à Lewisporte et Humbermouth lorsque ces ports n'étaient pas bloqués par les glaces. La conversion au mazout n'était pas possible, et même si le mouvement du charbon à partir de ces quatre ports exigeait beaucoup de main-d'œuvre, toute amélioration était jugée trop coûteuse et non recommandée.



**Photo 151:** Decayed ties at Grand Falls.

*Traverses pourries sur l'embranchement de Grand Falls.*



**Photo 34:** Railway, telegraph lines and snow near the summit of the line, MP327

*La voie, la ligne téléphonique et de la neige près du point le plus haut de la ligne au PM327.*

the telephone line constructed by Bell Telephone Company of Canada.

The supply of locomotive fuel was a concern. Coal was shipped by steamer from North Sydney, (prior to the war from Britain), primarily to Port aux Basques but also to St. John's, as well as Lewisporte and Humbermouth when those ports were not icebound. Conversion to oil fuel was not feasible, and while the movement of coal from these four ports was very labour intensive, any upgrades were considered too costly and not advisable.

Le rapport indique que le chemin de fer ne dispose d'aucun équipement substantiel de dépannage, utilisant principalement quelques crics, des cordes et des palans. Le rapport recommande l'acquisition de deux grues à vapeur d'une capacité de 75 tonnes adaptées à l'écartement étroit, l'une stationnée à Clareville et l'autre à Humbermouth.

Les installations d'entretien et de réparation des locomotives sont abordées, y compris un inventaire complet et des détails sur la capacité de chacune des rotondes et des ateliers. À l'extérieur de St. John's, il y a une



**Photo 37:** Manual coaling by wheelbarrow at St. John's, MP0.

*Ravitaillement du charbon par brouette à St. John's, PM0.*



**Photo 105:** Coaling station at Clarendville.  
*Toboggan à charbon à Clarendville.*

The report stated that the railway lacked any substantial wrecking equipment, using primarily a few jacks and rope, block and tackle. The report recommended that two steam cranes of 75 ton capacity that would fit the narrow gauge be acquired, with one stationed at Clarendville and the other at Humbermouth.

Locomotive maintenance and repair facilities were discussed, including a full inventory and capacity detail on each of the roundhouses and shops. Outside of St. John's there was a serious lack of skilled workers and workspace, with only one boilermaker at Bishop's Falls - and one boilermaker, machinist and blacksmith at Humbermouth (near Corner Brook). Much additional machinery was recommended, giving fascinating detail of those current operations. The St. John's car shop was also reported on in detail, with recommendations for a new freight car shop, and the old shop concentrating solely on passenger cars.



**Photo 50:** Four stall engine house with turn table probably at St. John's.  
*La rotonde de quatre stalles avec le pont tournant, probablement à St. John's*



**Photo 166:** Coaling station and fresh water bogs at Gaff Topsail, MP 333.  
*Poste de ravitaillement en charbon et marais d'eau douce à Gaff Topsail, PM 333.*

grave pénurie de travailleurs qualifiés et d'espaces de travail, avec seulement un chaudronnier à Bishop's Falls - et un chaudronnier, machiniste et forgeron à Humbermouth (près de Corner Brook). De nombreuses machines supplémentaires sont recommandées, donnant des détails fascinants sur ces opérations en cours. L'atelier de voitures de St. John's fait également l'objet d'un rapport détaillé, avec des recommandations pour un nouvel atelier pour les wagons de marchandises, l'ancien se concentrant uniquement sur les voitures de passagers.

L'inventaire des locomotives indique que sur les 32 locomotives disponibles, 15 sont vieilles et ne peuvent être utilisées que pour des travaux légers. Les 17 autres sont en service sur la ligne principale et les embranchements. Quatre locomotives Mikado 2-8-2 étaient en commande, une première devant être livrée en juin, une seconde en juillet et les deux dernières en



**Photo 59:** Newfoundland Railway's St. John's shop which was built in 1931. The photo was taken from the station platform at MP 0.  
*L'atelier du Newfoundland Railway à St. John's construit en 1931. La photo fut prise du quai de la gare au PM 0*



**Photo 128:** Nine stall engine house at Bishop's Falls.

*Remise de 9 stalles pour les locomotives à Bishop's Falls.*



The locomotive inventory stated that of the 32 locomotives on hand, 15 were old and only capable of light duty. The remaining 17 were responsible for servicing the main line and branches. Four Mikado 2-8-2 engines were on order, with one each to be delivered in June and July, and an additional two in December. The U. S. Army had 5 more engines to add to the number and it was recommended that "...motive power requirements could best be met by the purchase of three sets of Diesel-electric locomotives, consisting of two power units of 1000 H. P., each mounted on six wheel trucks in order to meet weight restrictions, by this means releasing several of the 1000 class Mikado (2-8-2) type locomotives now used in passenger service for the movement of either freight or troop trains."

décembre. L'armée américaine avait 5 locomotives supplémentaires à ajouter à celles-ci et il a été recommandé que «... les besoins de puissance motrice pourraient être mieux satisfaits par l'achat de trois ensembles de locomotives diesel-électriques, consistant en deux unités de puissance de 1000 HP chacune, montées sur des bogies à six roues afin de respecter les contraintes de poids, libérant ainsi plusieurs des locomotives de type Mikado de classe 1000 (2-8-2) actuellement utilisées pour le service voyageurs pour la circulation des trains de marchandises ou de troupes.»

**Photo 171:** Locomotive 153 was home built by the Reid Newfoundland Company in 1916. It was a 2-8-0 Consolidation type, photographed at Curling hauling a pulp extra.

*La locomotive 153, construite localement par la Reid Newfoundland Company en 1916, type Consolidation (2-8-0), photographiée à Curling tirant un convoi extra de pulpe.*





**Photo 54:** Engine 194 was a 4-6-2 Pacific Type built with a Belpaire firebox in 1920 (builder unknown) and delivered to the Reid Newfoundland Company. In 1949 it became CNR 594 (2). In the late 1950s it was held for preservation but was later scrapped, although thankfully sister 593 has been preserved in Corner Brook.

*La locomotive 194, une Pacific (4-6-2) avec une chaudière Belpaire construite en 1920 (constructeur inconnu) et livrée à la Reid Newfoundland Company. Elle deviendra la CNR 594 (2), à la fin des années 50; elle était préservée, mais sera détruite ultérieurement. Heureusement sa sœur, la 593, sera conservée à Corner Brook.*

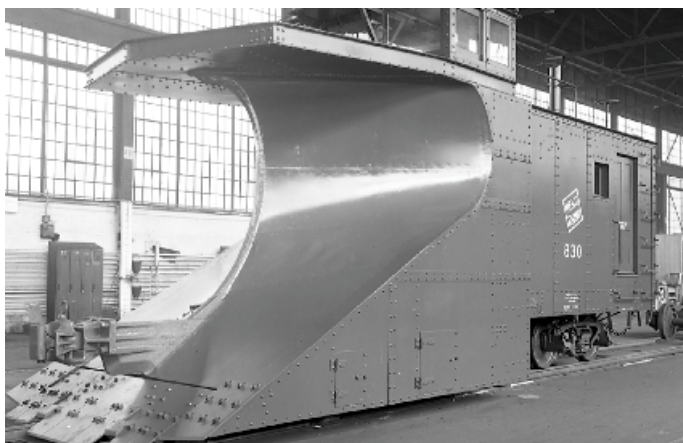
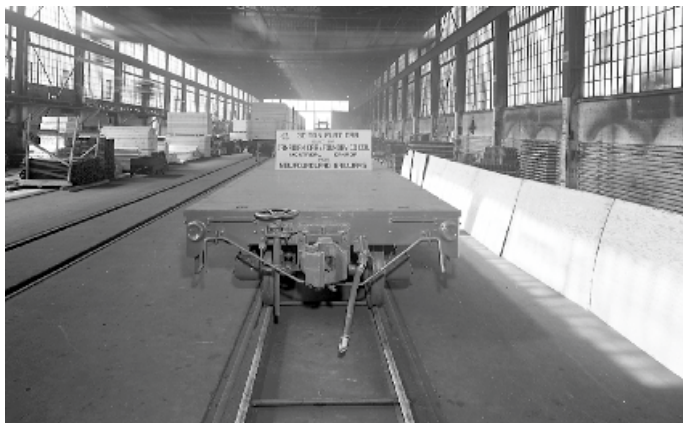


**Photo 39:** Locomotive 120, a 4-6-0 ten-wheeler, was photographed just after an overhaul in St. John's. It was ordered in 1911 and was the last in the first series of 10 engines (111 - 120) to be built by the Reid Newfoundland Company on the island; it was completed in 1915. It was retired before 1949 and never became part of the CNR roster.

*La locomotive 120, une 4-6-0 « Ten-Wheeler », fut photographiée juste après une révision à St. John's. Elle avait été commandée en 1911 et fut la dernière de la première série de 10 locomotives (les nos 111 à 120) construite sur l'île par la Reid Newfoundland Company; elle fut complétée en 1915. Elle fut retirée avant 1949 et ne devint jamais partie du tableau de service des locomotives du CNR.*

The report recommended that 128 of the current 358 wooden freight cars be retired, although many of these continued in service because of the heavy rail traffic. There were 100 new steel flat cars with the ability to carry 30 tons. Half of these were provided by the U. S. Army and another 50 were needed. There were 369 box cars, of which 269 were wooden. The delivery of 50 new steel-framed cars was expected by September 1941, and at least 50 more were on order. The report noted that wooden cars should never be used to transport explosives, and that 50 tank cars were on order for the transport of fuels.

Le rapport recommande le retrait de 128 des 358 wagons de marchandises en bois d'alors, bien que nombre d'entre eux soient restés en service en raison du trafic ferroviaire intense. La moitié des 100 nouveaux wagons plats en acier pouvant transporter 30 tonnes sont fournis par l'armée américaine et 50 autres restent nécessaires. Il y a 369 wagons couverts, dont 269 en bois. La livraison de 50 nouveaux wagons à châssis en acier est prévue pour septembre 1941, et au moins 50 autres restent en commande. Le rapport note que les wagons en bois ne doivent jamais être utilisés pour transporter des explosifs et que 50 wagons-citernes sont en commande pour le transport de carburants.



Canadian Car and Foundry of Montreal built many freight, work and passenger cars for the Newfoundland Railway during and after the war years. Some examples are flat and refrigerator cars, snowplows and sleeping cars. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Car and Foundry

*Canadian, Car and Foundry, à Montréal, a construit de nombreux wagons de marchandises, de service et de passagers pour le Newfoundland Railway pendant et après les années de guerre. Quelques exemples : les wagons plats, wagons- frigorifique, chasse-neige et voitures-lits. ACHF / Archives Exporail, Fonds Canadian, Car and Foundry.*

There was a definite lack of passenger cars to move the huge volume of troops, military base construction workers, plus the normal domestic passenger traffic. It was estimated that to move 2,400 troops a distance of 100 miles in 24 hours, the railway would need 10 baggage-express cars, 16 coaches, 3 diners and 6 sleepers. The railway currently had only 10 mail-baggage cars, 13 coaches, 2 diners and 7 sleepers, and there was therefore a need to increase the number of passenger cars.

The report ended by stating that Public Utilities, under the Commission of Government, managed and operated the Newfoundland Railway, headed by General Manager Herbert Russell. His staff was aware of the important task that lay before them, and considering the limitations of the railway, were working to improve transportation on rails. It concluded by stating that if the recommendations in the report were implemented, the railway should be able to handle the expected traffic.

The copy of the report found in the Centre for Newfoundland Studies, in the Queen Elizabeth II Library at Memorial University, does not contain any graphics such as maps or photos, but fortunately these were found in the subsequent Floyd Report.

### The Floyd Report

Il y a un manque certain de voitures de passagers pour déplacer l'énorme volume de troupes et de travailleurs de la construction des bases militaires, ainsi que pour le trafic normal de passagers intérieurs. On estime que pour déplacer 2 400 soldats sur une distance de 160 km (100 mi) en 24 heures, le chemin de fer aurait besoin de 10 fourgons à bagages express, 16 voitures-coach, 3 voitures-restaurants et 6 voitures-lits. Le chemin de fer ne comptait alors que 10 fourgons à bagages, 13 voitures-coach, 2 voitures-restaurants et 7 voitures-lits, et il était donc nécessaire d'augmenter le nombre de voitures.

Le rapport conclut en déclarant que les services publics, sous la responsabilité de la Commission du gouvernement, gèrent et exploitent le chemin de fer de Terre-Neuve, dirigé par le directeur général Herbert Russell. Son personnel est conscient de la tâche importante qui lui incombe et, compte tenu des limites du chemin de fer, s'efforce d'améliorer le transport sur rails. Il conclut en déclarant que si les recommandations du rapport sont mises en œuvre, le chemin de fer devrait être en mesure de gérer le trafic attendu.

La copie du rapport trouvé au Centre for Newfoundland Studies, à la bibliothèque Queen Elizabeth II de l'Université Memorial, ne contient aucun graphique tel que des cartes ou des photos, mais heureusement, on les retrouve dans le rapport suivant de Floyd.

Jesse E Floyd was an Industrial Traffic Engineer and his report used the research done by Freeman and Dorsey to make his own report to the Commercial Traffic Branch of the Office of the Quartermaster General of the United States Army. It was submitted on November 19, 1941.

His report was longer, and in two volumes, because it included not just the railway network, but the logistics of the connecting coastal boats and all the seaports that could be utilized in getting men and supplies to the island. It was also very visual, containing all the maps, charts, diagrams and selected photographs that were collected by Freeman and Dorsey.

Using this data, Floyd's survey determined the strengths and deficiencies of the railway and the availability of transportation and storage facilities for the U.S. Forces. It gave recommendations as to what supplies, personnel, and equipment would be needed to build and supply each specific base. He went deeper into the physical description of the different ports because recognizing their capabilities and limitations would become critical in formulating an overall transportation plan. Most ports were closed three to four months of the year, so it was important to identify those that were open year-long to reduce interruption to transportation.

St. John's harbour had rail connection and was open year-round, but all material had to be transported by trucks through the city streets. The roads weren't built for this kind of traffic, resulting in severe congestion, damage to the streets and disruption to residents.

Argentia was the site of a new U. S. Naval Base and was just over 80 miles from St. John's. It was ice free, had good anchorage and rail connection on the docks. This was Floyd's favourite because it had plenty of room to expand, and was actually closer to the other bases than St. John's. It was easily accessed by sea, and was more secure because of the new naval base. The road between Argentia and Holyrood was upgraded by the military in 1942-43, perhaps to take pressure off the railway in transporting supplies to Fort Pepperrell, just north of St. John's.

Lewisporte was the terminus of a 9.5 mile branch, running north from Notre Dame Junction at roughly Mile 245 on the main line. Floyd stated that the port had good anchorage, and at 40 miles was the shortest rail haul to Gander Airport. On the downside, he noted that it was ice-bound each year from January to May, but that enough aviation fuel could be stored to last during the period that the port was closed.

Port aux Basques, the western terminus of the railway, was ice-free most of the year with only a few days when transportation would be interrupted by ice or high winds. It was already working at capacity however, but with additional storage facilities built by the U. S. Army

### Le rapport Floyd

Jesse E. Floyd est un ingénieur de la circulation industrielle et son rapport a utilisé les recherches effectuées par Freeman et Dorsey pour établir son propre rapport à la direction de la circulation commerciale du bureau du quartier-maître général de l'armée des États-Unis. Il a été déposé le 19 novembre 1941.

Son rapport est plus long et en deux volumes, car il porte non seulement sur le réseau ferroviaire, mais sur la logistique des bateaux côtiers de liaison et de tous les ports maritimes qui peuvent être utilisés pour acheminer des hommes et des fournitures vers l'île. Il est également très visuel, contenant toutes les cartes, graphiques, diagrammes et photographies sélectionnées qui ont été collectés par Freeman et Dorsey.

À partir de ces données, l'enquête de Floyd détermine les forces et les lacunes du chemin de fer et la disponibilité des installations de transport et de stockage pour les forces américaines. Il formule des recommandations sur les fournitures, le personnel et l'équipement nécessaires pour construire et approvisionner chaque base spécifique. Il approfondit la description physique des différents ports, car la reconnaissance de leurs capacités et de leurs limites deviendrait cruciale dans la formulation d'un plan de transport global. La plupart des ports sont fermés de trois à quatre mois de l'année, il est donc important d'identifier ceux qui restent ouverts toute l'année pour réduire les interruptions de transport.

Le port de St. John's avait une connexion ferroviaire et était ouvert toute l'année, mais tout le matériel devait être transporté par camions à travers les rues de la ville. Les routes n'étaient pas construites pour ce type de circulation, entraînant de graves embouteillages, des dommages aux rues et des perturbations pour les résidents.

Argentia est le site d'une nouvelle base navale américaine et se trouve à un peu plus de 130 km (80 mi) de St. John's. Il est libre de glace, a un bon mouillage et une bonne connexion ferroviaire sur des quais. C'est le point préféré de Floyd, car il a beaucoup de place pour s'étendre et est en fait plus proche des autres bases que St. John's. Il est facilement accessible par la mer et est plus sûr en raison de la nouvelle base navale. La route entre Argentia et Holyrood a été améliorée par les militaires en 1942-1943, peut-être pour réduire la pression sur le chemin de fer lors du transport de fournitures à Fort Pepperrell, juste au nord de St. John's.

Lewisporte est le terminus d'un embranchement de 14,5 km (9,5 mi), au nord de Notre Dame Junction aux environs du PM 245 sur la ligne principale. Floyd déclare que le port a un bon mouillage et que 64 km (40 mi) est le trajet ferroviaire le plus court vers l'aéroport de Gander. Par



**Photo 40:** Newfoundland Railway snowplow 806 with outside braced wooden boxcars in the background.

*Chasse-neige 806 du Newfoundland Railway avec en arrière-plan, des wagons couverts en bois à chassis externe.*

engineers, the port could be a good entry point for the import of aviation fuel, which in time would prove to be the case.

Most of the Newfoundland ports had undergone changes ever since priority had been placed on transportation for defence measures, and the construction of military bases. Floyd predicted that many more changes were to come under military planning by the Canadian and American Forces, and again he was right in his prediction.

As mentioned, Floyd's report contains many fascinating operational statistics about the railway, reading much like a detailed annual report. Also included were the quantity, type, and capacity of all rolling stock at that time. This encompassed motive power; freight cars such as flat and box cars; 'other' equipment such as cabin cars, refrigerator and tank cars; work cars; maintenance of way equipment such as snow plows and steam shovels, as well as passenger cars.

The positions and titles of railway personnel were listed as they existed in September 1941, with the exact number of people in each position itemized, from 'Officials and Department Heads' right down to 'Ditch Operators' and 'Cooks'.

The Marine department's roster of ships is listed, including their seasonal routes and approximate schedules, as were the operations of passenger trains and the various types of freight trains. Railway traffic volumes were itemized, including locomotive mileages and availability, along with recommendations for new equipment loans / purchases, and including "...a contract

contre, il précise qu'il est pris par les glaces chaque année de janvier à mai, mais que suffisamment de carburant d'aviation peut être stocké pour la période de fermeture du port.

Port aux Basques, le terminus ouest du chemin de fer, est libre de glace la plupart de l'année avec seulement quelques jours où le transport est interrompu par la glace ou des vents violents. Il fonctionne déjà à pleine capacité, mais avec des installations de stockage supplémentaires construites par les ingénieurs de l'armée américaine, le port pourrait être un bon point d'entrée pour l'importation du carburant d'aviation, ce qui s'avèrera à terme le cas.

La plupart des ports de Terre-Neuve subissaient des changements depuis que la priorité avait été accordée au transport pour les mesures de défense et à la construction de bases militaires. Floyd prédit que de nombreux autres changements devront être prévus dans la

planification militaire des Forces canadiennes et américaines, et encore une fois, sa prédiction s'avéra exacte.

Comme mentionné, le rapport de Floyd contient de nombreuses statistiques opérationnelles fascinantes sur le chemin de fer, se lisant comme un rapport annuel détaillé. La quantité, le type et la capacité de tout le matériel roulant à cette époque sont également inclus. Cela englobe la force motrice, les wagons de marchandises tels que les wagons plats et les wagons couverts; les « autres » équipements tels que les « cabooses », les wagons frigorifiques et les wagons-citernes, les wagons-ateliers; les équipements de l'entretien des passages tels que les chasse-neiges et les pelles à vapeur, ainsi que les voiture voyageurs.

Les postes et les titres du personnel ferroviaire sont énumérés tels qu'ils existaient en septembre 1941, avec le nombre exact de personnes dans chaque poste, des « fonctionnaires et chefs de départements » aux « cantonniers » et « cuisiniers ».

La liste des navires du Département de la marine est répertoriée, y compris leurs itinéraires saisonniers et leurs horaires approximatifs, de même que l'exploitation des trains de voyageurs et des différents types de trains de marchandises. Les volumes de trafic ferroviaire y sont détaillés, y compris les kilométrages et la disponibilité des locomotives, ainsi que des recommandations pour les prêts / achats de nouveaux équipements, et notamment « ... un contrat à venir avec le Newfoundland Railway

be made with the Newfoundland Railway covering the operation of the five (5) self-propelled 40-passenger units now about to be delivered at St. John's.....).

Volume II contains the many fascinating charts and graphics, and for modelers these include detailed yard plans of St. John's, Argentia, Clarenville, Bishop's Falls, Lewisporte, Humbermouth and Port aux Basques. There are two system maps. The first shows every locomotive servicing facility, including all water and coaling points, roundhouses and their dimensions, turntables and wyes. The second map shows every siding, including their capacity and the distance between them. If the location was a telegraph station, it is indicated whether it was open day and night, or a day office only.

couvrant l'exploitation des cinq (5) unités automotrices de 40 passagers sur le point d'être livrées à St. John's...».

Le volume II contient les nombreux tableaux et graphiques fascinants, et pour les modélistes, ceux-ci comprennent les plans détaillés des triages de St. John's, Argentia, Clarenville, Bishop's Falls, Lewisporte, Humbermouth et Port aux Basques. Deux cartes du réseau s'y trouvent. La première montre toutes les installations d'entretien des locomotives, y compris tous les points d'eau et de charbon, les rotondes et leurs dimensions, les ponts tournants et les triangles de retournement. La deuxième carte montre chaque voie d'évitement, y compris leur capacité et la distance entre elles. Si l'emplacement est une station télégraphique, il est indiqué si elle est ouverte jour et nuit, ou si c'est un bureau de jour uniquement.



**Photo 76:** Brigus Junction, station and water tank MP42.

*Brigus Junction, la gare et le château d'eau, PM42.*

**Photo 125:** Bishop's Falls looking east, MP267.

*Bishop's Falls en regardant vers l'est, PM267.*



**Photo 27:** Humbermouth Terminal, engine house and water tank, MP 404.

*Le terminus de Humbermouth, la remise des locomotives et le château d'eau, PM 404.*



**Photo 24:** Corner Brook, meet Train No. 3 westbound, MP 405.

*Corner Brook, rencontre avec le train No 3 vers l'ouest, PM 405.*

Military historians will appreciate the military maps of the Stephenville, Argentia and Gander Airport bases, while marine historians will note the diagrams of the SS Caribou and SS Kyle.

The report ends with a newspaper article regarding the damage caused to St. John's streets by military traffic, a list of major stations in the main line's current passenger timetable, and then a selection of 49 Freeman/Dorsey report photos.

#### **Further Reading and Research**

Further reading is available that deals with implementing the recommendations of the reports. This is in a file that encompasses correspondence in the period roughly October 1941 through February 1942. The file is in the Commission of Government Papers located in 'The Rooms', at the Provincial Archives of Newfoundland and Labrador. It starts with an even more precise report on the ability of the railway to meet the increased traffic and commitments for its improvement. Stating just the facts, on one hand the railway was seen as a weak link in the transportation system, while on the other hand it was not

Les historiens militaires apprécieront les cartes militaires des bases de Stephenville, d'Argentia et de l'aéroport de Gander, tandis que les historiens de la marine noteront les schémas des SS Caribou et SS Kyle.

Le rapport se termine par un article de journal concernant les dommages causés aux rues de St. John's par la circulation militaire, une liste des principales gares de passagers de la ligne principale dans l'indicateur en vigueur, puis une sélection de 49 photos du rapport Freeman/Dorsey.

#### **Lectures et recherches complémentaires**

De plus amples informations sur la mise en œuvre des recommandations des rapports sont disponibles. Il s'agit d'un dossier qui contient de la correspondance entre octobre 1941 et février 1942. Le dossier se trouve à la Commission des documents gouvernementaux située dans « The Rooms », aux Archives provinciales de Terre-Neuve-et-Labrador. Il commence par un rapport encore plus précis sur la capacité du chemin de fer à faire face à l'augmentation du trafic et aux engagements pour son amélioration. Simplement dit, d'une part, le chemin de fer

vulnerable to U-boat attacks that were a constant threat to ocean-borne transportation.

The Freeman / Dorsey and Floyd reports can be seen in St. John's at the Centre for Newfoundland Studies (CNS), located in Memorial University's Queen Elizabeth II Library. They are well worth study due to the absolute wealth of historical information they contain regarding the state of the railway in the pre- and early- World War II period.

The original photographs are held at the Library & Archives Canada, in the Special Collections photograph research room on the third floor of the national archives, 395 Wellington Street in Ottawa. Contact the archives if you wish to view and re-photograph the original photos in person. Note that they are rather small prints and occupy a corner of Bankers Box 725989 of the Andrew Merrilees Collection. It is important to quote this Box Number, as the Merrilees Collection contains more than 330,000 photos!

Of additional interest, Andrew Merrilees appears to have purchased the inventory of an early photography studio in St. John's. His collection contains many dozens, and perhaps hundreds, of photographs depicting not only the Newfoundland Railway, but also St. John's and the province's coastal shipping. Any of the photographs used in publications require credit to be given to the archives, and we are very grateful for their assistance with our research for this publication.

### **A New Exhibit on the Topic**

The entire narrow gauge rail system became part of Canadian National Railways in 1949, at which time Newfoundland became Canada's tenth province. The railway soon replaced its steam engines with modern diesels and continued operation for almost another 40 years, but service was abandoned in 1988 and the rails torn up over the next two years.

Today, the railway is commemorated at the Railway Coastal Museum, appropriately located in the historic railway station at 495 Water Street in St. John's. It has fascinating displays at any time, interpreting the province's railways and coastal shipping. Since summer 2019 there is a new exhibit that pays tribute to the men and women who kept the railway running, the coastal steamers sailing, and the dockyards working during the Second World War. Their strength came from a desire to serve their country with their own kind of 'War Work', sacrificing long hours and hard toil with time that would otherwise have been spent with their families.

The exhibit includes audio, video, photographs and text to build the story of Newfoundlanders working under the harshest extraordinary conditions. Included are artifacts and a chart showing the position of sunken vessels lost during the war around Newfoundland's coastal waters. Also included are many of the 1941 photos used in this article.

était considéré comme un maillon faible du système de transport, d'autre part, il n'était pas vulnérable aux attaques de sous-marins qui menaçaient constamment le transport maritime.

Les rapports Freeman / Dorsey et Floyd peuvent être consultés à St. John's au Centre for Newfoundland Studies (CNS), situé dans la bibliothèque Queen Elizabeth II de la Memorial University. Ils méritent d'être étudiés en raison de la richesse indéniable des informations historiques qu'ils contiennent concernant l'état du chemin de fer avant et au début de la Seconde Guerre mondiale.

Les photographies originales sont conservées à Bibliothèque et Archives Canada, dans la salle de recherche photographique des collections spéciales au troisième étage des archives nationales, 395, rue Wellington à Ottawa. Les copies numériques reproduites ici ne sont que des vignettes de résolution relativement basse, alors si vous souhaitez voir et rephotographier les originaux en personne, contactez les archives. Notez que ce sont des tirages plutôt petits qui occupent un coin de la boîte bancaire 725989 de la collection Andrew Merrilees. Il est important de citer ce numéro de boîte, car la collection Merrilees contient plus de 330 000 photos!

D'un autre intérêt, Andrew Merrilees semble avoir acheté l'inventaire d'un premier studio de photographie à St. John's. Sa collection contient plusieurs dizaines, et peut-être des centaines de photographies représentant non seulement le chemin de fer de Terre-Neuve, mais aussi St. John's et la navigation côtière de la province. Toutes les photographies utilisées dans les publications nécessitent un crédit pour les archives, et nous sommes très reconnaissants pour leur aide dans nos recherches pour cette publication.

### **Une nouvelle exposition sur le sujet**

L'ensemble du réseau ferroviaire à voie étroite a été intégré aux Canadian National en 1949, date à laquelle Terre-Neuve est devenue la dixième province du Canada. Le chemin de fer a rapidement remplacé ses locomotives à vapeur par des locomotives diesel modernes et a continué de fonctionner pendant près de 40 ans, mais le service a été abandonné en 1988 et les rails ont été arrachés au cours des deux années suivantes.

Aujourd'hui, le chemin de fer est commémoré au Newfoundland Railway Coastal Museum, situé bien à propos dans la gare historique du 495, rue Water à St. John's. Il présente en tout temps des expositions fascinantes, interprétant les chemins de fer et la navigation côtière de la province. Depuis l'été 2019, une nouvelle exposition rend hommage aux hommes et aux femmes qui ont fait fonctionner le chemin de fer, les bateaux à vapeur côtiers et les chantiers navals pendant la Seconde Guerre mondiale. Leur force est venue du désir de servir leur pays avec leurs propres « efforts de guerre », sacrifiant de



## Appendix I

### Detailed listing of the May, 1941 Photographic Collection

The following photographs are contained in the photographic inventory, and it is hoped this list will prove to be a help for modelers or local historians wanting more information on specific Newfoundland Railway locations. The photo number, subject matter and location are taken directly from the captions written on the back of each photo. Photos in Bold script were included in the Freeman Report, and caption information in Italics has been added by the author.

Photo No.	Location/Subject Matter
<b>1</b>	<b>Pier Head - Port aux Basques, May 7, 1941 - Mile 547</b>
2	Sand Hills east of Port aux Basques - May 7, 1941
3	Reverse Curves - MP 539.5
4	Cape Ray station & siding
4a***	Overfall Sporting Camp MP 518
5	St. Andrew's station
6*	
7	South Branch station
8	Codroy Pond station & siding
9	River Brook Grade - MP 493
10	Crabbe's Creek Bridge - MP 486
<b>11</b>	<b>Robinson's bridge - MP 481 (<i>Freeman Report Photo Inventory says Mile 480</i>) (<i>Le rapport Freeman mentionne le PM 480</i>)</b>
12	Robinson's Station
13	Siding at Flat Bay ballast pit - MP 467
14	Flat Bay bridge - MP 464.5
<b>15</b>	<b>St. George's showing wye track - Station at St. George's (on Flat Bay) - Mile 460</b>
<b>16</b>	<b>Main Gut bridge between St. George's &amp; Stephenville - Mile 455</b>
<b>17</b>	<b>Stephenville Crossing Station - Mile 453</b>
<b>18****</b>	<b>Black Duck Road siding - Mile 449</b>
<b>19</b>	<b>Curling station - Mile 408</b>
20	Humber River between Curling & Corner Brook
21	Humber River between Curling & Corner Brook

longues heures d'un dur labeur qu'ils auraient autrement pu passer avec leurs familles.

L'exposition comprend des présentations audio et vidéo, des photographies et du texte pour édifier l'histoire des Terre-Neuviens travaillant dans des conditions extrêmement dures. Sont inclus des artefacts et un graphique montrant la position des navires coulés, perdus pendant la guerre autour des eaux côtières de Terre-Neuve. De nombreuses photos de 1941 sont également incluses dans cet article.

## Annexe I

### Liste détaillée de la collection photographique de mai 1941

Les photographies suivantes sont contenues dans l'inventaire photographique, et nous espérons que cette liste s'avèrera utile pour les modélistes ou les historiens locaux qui souhaitent plus d'informations sur des emplacements spécifiques du Newfoundland Railway. Le numéro de la photo, le sujet et l'emplacement sont tirés directement des légendes inscrites au dos de chaque photo. Les photos en caractères gras ont été incluses dans le rapport Freeman, et des informations de légende en italique ont été ajoutées par l'auteur.

Photo No.	Location/Subject Matter
<b>22**</b>	<b>Bowater's Docks At Corner Brook - Mile 405</b>
23	Corner Brook
24	Corner Brook meet Train #3 Westbound
<b>25</b>	<b>Corner Brook looking West - Bowater's Dock at Corner Brook - Mile 405</b>
26	Humbermouth Station
<b>27</b>	<b>Humbermouth engine house &amp; water tank - Humbermouth Terminal (West Coast) - Mile 404</b>
28	MP 401 looking West in canyon
29*	
30	Power Plant Deer Lake
31	Miller's Camp looking West
32	Wolf Brook looking West
33	Snow Cut Summit - MP 328
34	Snow May 31 Near Summit of the Line - MP 327
35	MP 325.5
36**	Flat Car
<b>37</b>	<b>Coaling engine 194 - Coaling Station at St. John's - Mile 0</b>
38*	
39	Engine 120 just overhauled
40	Snow Plow 806
41	All wood ditcher 1631 (six only)
42	Flat Car 1205
43	Gondola, Car 616

## Photo

No.	Location/Subject Matter
44	Flat Car 1541
<b>45</b>	<b>Box Car 1770</b>
<b>46</b>	<b>Wood Mail, Car 206</b>
<b>47**</b>	<b>Passenger Coach</b>
48*	
49*	
50	Four stall engine house with turntable ( <i>probably St. John's</i> ) ( <i>probablement St. John's</i> )
51	Interior of Roundhouse ( <i>no location - probably St. John's</i> ) ( <i>endroit inconnu - probablement St. John's</i> )
52	Roundhouse ( <i>no location - probably St. John's</i> ) ( <i>endroit inconnu - probablement St. John's</i> )
53*	
<b>54</b>	<b>Engine 194</b>
<b>55**</b>	<b>Dining Car</b>
<b>56**</b>	<b>Sleeper Car</b>
<b>57**</b>	<b>Observation Car</b>
58*	
<b>59</b>	<b>St. John's Shop built 1931 - and Station - Mile 0</b>
60	West end Topsail Siding
<b>61**</b>	<b>Curve West of St. John's - Mile 14</b>
62	Bridge at MP 14-15
63*	
64*	
65	MP 29
66	Fill at MP 30
<b>67**</b>	<b>Curve around Conception Bay Near Holyrood - Mile 30</b>
68	Holyrood - Train #2 in distance
69	Horseshoe Curve east of Woodford's
70	Horseshoe Curve east of Woodford's
71*	
<b>72*****</b>	<b>Woodford's - Track + Snow Fences</b>
73	Avondale looking East
74	Fill MP 38
75*	
<b>76</b>	<b>Water Tank at Brigus Jct - Station &amp; Water Tank - Mile 42</b>
77*	
78	Steam shovels at Whitbourne
79	Whitbourne
80	Just East of Placentia Jct, looking East
81	<b>Placentia Jct</b>
82	MP 5.5 Placentia Branch
83	Water Crane MP 9 Placentia Branch
84	Dunville on Placentia Branch
85	Rock Cut between MP 15 & 16 Placentia Branch
86	MP 16 Placentia Branch
87	<b>MP 16 Placentia Branch, Rock Cut &amp; Dunville Arm</b>
88	Argentia Jct looking West
88a	Map sketch of Photo 88

## Photo

No.	Location/Subject Matter
89	Looking East Argentia Jct
90	W. Hicke Roadmaster (l) & L.S. Dorsey (RFC) (r) at Placentia
91	Stub switch 50# rail, branch line
92*	
<b>93</b>	<b>Argentia - Harbo(u)r - 82 Miles from St. John's</b>
<b>94</b>	<b>Argentia - Harbo(u)r - 82 Miles from St. John's</b>
95	Argentia
96	Argentia
97	Grading at Yard Limit for new side track Argentia
<b>98</b>	<b>Argentia Jct looking W - Placentia Branch MP 12 - 73 Miles from St. John's</b>
98a	Map sketch of photo 98
<b>99</b>	<b>Placentia Bay MP 15 - 76 Miles from St. John's</b>
100	Dunville on Placentia Bay
101*	
102*	
<b>103**</b>	<b>Roundhouse at Clarendville - Mile 131</b>
104	<b>Clarendville looking West - engine house, coaling station, water tower</b>
<b>105</b>	<b>Coaling station Clarendville - Mile 131</b>
106	Freight Train to Bishop's Falls
107	Shoal Harbour looking East
108*	
109*	
<b>110</b>	<b>Extra 123 distributing cross ties, Port Blanford</b>
111	Northwest Bridge just west of Port Blanford
<b>112</b>	<b>Bridge at Terra Nova - Over Terra Nova River - Mile 165</b>
<b>113</b>	<b>Gambo bridge - Bridge Over Fresh Water Bay - Gambo - Mile 190</b>
114	2.5% grade at MP 191 West of Gambo
115	Bridge at Benton - MP 204
116*	
<b>117</b>	<b>Gander River bridge at Glenwood - Mile 230</b>
118	Engine 195 on Lewisport Branch - Notre Dame Jct
119*	
120	Rattling Brook bridge - Note new girders in position for final placement without falsework
121*	
<b>122</b>	<b>Exploits Bridge Bishop's Falls - Mile 266</b>
<b>123</b>	<b>Exploits River bridge Bishop's Falls - Mile 266</b>
124	Exploits River bridge Bishop's Falls
<b>125</b>	<b>Bishop's Falls looking East - Yard Tracks - Mile 267</b>
126	Anglo Newfoundland Development Corporation at Bishop's Falls
127	Connection to ANDCo west of Bishop's Falls looking East
128	Nine stall engine house Bishop's Falls
129	<b>Coaling station, water tank, turntable Bishop's Falls</b>

Photo No.	Location/Subject Matter	Photo No.	Location/Subject Matter
130	Bishop's Falls looking West, connection Anglo Nfld interchange	151	Grand Falls showing typical decayed ties
<b>131</b>	<b>Bridge replacement, Rattling Brook looking W - Mile 256</b>	152	End of ANDCo Rly at Grand Falls
132	Notre Dame Junction	153	MP 293
133	Lewisport Branch MP 1 ( <i>all photo captions omit the "e" in Lewisporte</i> ) ( <i>toutes les légendes des photos omettent le "e" de Lewisporte</i> )	<b>154</b>	<b>Badger Brook bridge - MP 294</b>
134	( <i>No Caption – just the photo number</i> ) ( <i>pas de légende, juste un numéro de photo</i> )	155	Engine 2 Buchans Mining
135	Lewisport Branch - Rock Cut - MP 6	<b>156</b>	<b>Millertown Jct Looking East - Line to Buchans Mine - Mile 310</b>
<b>136</b>	<b>Oil Tanks Lewisport (3 old, 2 new) - End of Lewisport Branch – 254 Miles from St. John's</b>	157	Caribou
<b>137</b>	<b>Docks at Lewisport looking toward station - 254 Miles from St. John's</b>	158	Bridge over Mary March River
138 *		<b>159</b>	<b>Fresh Water Bogs - Bogs on Summit Section - Mile 330</b>
139	Placentia Junction looking West	160	Snow at MP 327
140	Whitbourne Station 50# rail, Sawmill	161	Snow at MP 327
<b>141</b>	<b>Descending 2.5% grade - St. John's Hydro Plant wood pipeline on right - MP 12</b>	<b>162</b>	<b>Summit MP 328 - Note Tie Shims - Bogs on Summit Section</b>
142	Brigus Jct looking West	163	Summit - MP 328
143	Brigus Jct looking East	164	Track swales - MP 330
144 *		165 *	
<b>145 **</b>	<b>Engine 1006</b>	<b>166</b>	<b>Coaling station Gaff Topsail - Fresh Water Bogs at Gaff Topsail - Mile 333</b>
146 *		<b>167</b>	<b>Kitty's Brook slide hazard - Sliding Cut near Kitty's Brook</b>
147 *			<b>– Showing Cut on Left Side – Kitty's Brook on right side - MP 343</b>
148	Diamond crossing ANDCo & NFRly	168 *	
149	Reverse Curve - MP 270	169	Pacadena
150 *		170 *	
		171	Curling - engine 153 on pulp extra

Un-numbered photo – captioned 'Marsh Land – MP 217' / *Photo non numérotée avec la légende « Marsh Land PM 217 »*

\* Missing Photo / Photo manquante

\*\* Missing Photo, but photocopy & caption contained in the Freeman Report / *Photo manquante mais photocopie et légende contenues dans le rapport de Freeman*

\*\*\* There are two different photos labelled number '4' / *Il y a deux photos différentes avec le numéro 4*

\*\*\*\* Freeman Report Inventory captions this photo as 'Station at White's Rd (US Spur Jct) Mile 449' / *Dans le rapport de Freeman, la légende de cette photo est « Gare de White's Rd (Embranchement US) PM 449 »*

\*\*\*\*\* Freeman Report Inventory captions this photo as 'Pulp Wood Train' / *Dans le rapport de Freeman, la légende de cette photo est « Train de pulpe ».*

**Photo 19:** Continuing our cross-Newfoundland tour - Curling Station, MP 408

*Poursuite de notre tournée à travers Terre-Neuve – Gare de Curling, PM408*





**Photo 12:** Robinson's Station, MP 480.  
*Gare de Robinson's, PM 480*

**Photo 5:**  
 St. Andrew's  
 Station, MP 528.  
*Gare de St. Andrew's,  
 PM 528*



**Photo 57:** Observation Car on the rear of the Overland Limited. It was probably from the rear platform of this car that most of the photos in the collection were taken.

*La voiture d'observation en queue de l'« Overland Limited ». C'est probablement de sa plateforme arrière que la plupart des photos de la collection furent prises.*

### Bibliography/Bibliographie

- Cardoulis, John N., *A Friendly Invasion, The American Military in Newfoundland 1940 – 1990*, Breakwater - St. John's, Newfoundland – 1990
- Collins, Paul W., *The Newfyjohn Solution: St. John's Newfoundland as a Case Study of Second World War Allied Naval Base Development During the Battle of the Atlantic*, WriteAdvice Press – Alberta – 2014
- High, Steven ED., *Occupied St. John's: A Social History of a City At War, 1939 – 1945*, McGill – Queen's University Press – 2010
- Lavallee, Omer, *Narrow Gauge Railways of Canada*, Railfare/Fitzhenry & Whiteside – Markham, Ontario – revised edition 2005
- McQueen, Donald R., *Canadian National Steam - Volume 2 Rosters*, Railfare DC Books, St. Laurent, Quebec 2013
- Pieroway, Kenneth G., *Rails Around the Rock*, Creative Publishers – St. John's, Newfoundland - 2014
- Prim, Joseph and Michael J McCarthy, *Those in Peril: the u-boat menace to allied shipping in Newfoundland and Labrador, World War I and World War II*, Jasper Street, St. John's, Newfoundland - 1995
- Unknown, *The Story of Newfoundland Railway in Wartime: Including the work of Newfoundland Dockyards, Railway Steamships, Railway Express Company*, Newfoundland Railway, St. John's, Newfoundland – 1946
- Branchline Magazine – Bytown Railway Society – Vol. 28 #2 Feb 1989 & Vol 28 #11 Dec 1989
- Library & Archives Canada, Special Collections, Andrew Merrilees Collection, Ottawa, Ontario
- Provincial Archives of Newfoundland, at “The Rooms”, St. John's, Newfoundland
- Centre for Newfoundland Studies (CNS), at Memorial University, Queen Elizabeth II Library, St. John's, Newfoundland
- Maritime History Archive, Memorial University, St. John's, Newfoundland
- Online Photo Database at [www.mun.ca/mha/publicphotos.php](http://www.mun.ca/mha/publicphotos.php)

### Individuals:

Gary Brown, CN Pensioners Association, Francesca Brzezicki, Rod Clarke and Bill Linley, Special thanks to Captain Joseph Prim



CNR Newfoundland Railway Train 1 at Harry's Brook in the mid 1950s. CRHA/ Exporail Archives Fonds Kemp 1339

*Le train no 1 du Chemin de fer de Terre-Neuve du Canadien National à Harry's Brook, au milieu des années 1950. Archives ACHF/Exporail, Fonds Kemp 1339*

## Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

**The New York Central in Quebec - Part One  
Le New York Central au Québec – 1re partie**

**“The grey and the black and the lightning stripes meant 'Central all the way!’”  
« Le gris, le noir et les bandes-éclair signifiaient Central sans aucun doute! »**

**From 'The Mine Run Song' by Stan J. Smail,  
Copyright - 1974 Smailways Music**

**De 'The Mine Run Song' par Stan J. Smail  
Copyright 1974 - Smailways Music**

**Translation / Traduction: Gilles Lazure**

### Introduction

In my seventieth year, I am fortunate to be able to pay tribute to a major influence in my life as a rail enthusiast, a working railroader and as a student of railway and social history. After much deliberation, it is my pleasure to present this project in the form of an expanded Photo Gallery in this and the next issues of Canadian Rail.

My roots are in the Chateauguay River valley of Quebec, specifically the community of Huntingdon. Since the 1890s, Huntingdon was a crossing of the former Grand Trunk Railway (GTR) and the St. Lawrence & Adirondack (SL&A), a subsidiary of the New York Central Railroad (NYC). The Smail family acknowledged the existence of the GTR (later Canadian National Railways), but it always seemed that my Dad, and his Dad too, considered Huntingdon to be a 'New York Central' town. Indeed my first railway remembrances were of NYC trains and by that time in the early fifties they were diesel hauled. Steam still powered both passenger and freight trains on the CNR, but the NYC trains were in the capable charge of Alco and EMD diesels decked out in the grey, black and the lightning stripes paint scheme of the famous NYC.

This Photo Gallery marks a slight departure from our usual format in that it, and some future offerings, are more of a photo story than a basic photo section. I appreciate Canadian Rail co-editor Peter Murphy's cooperation in encouraging this experiment. I think the results will speak for themselves.

This Gallery features mostly black and white images that I collected over the last fifty years in anticipation of a stillborn book project entitled "Adirondack Steelways." For any number of reasons, that project never came to fruition, and now has been eclipsed by the magnificent over 800 page tome entitled 'Silver Rails Through the Heart of the Park' published in 2019 by the New York Central System Historical Society. John Taibi, Peter Gores and David Link have done a wonderful job in

### Introduction

Dans ma soixante-dixième année, j'ai la bonne fortune de pouvoir rendre hommage à une personne qui a eu une influence majeure dans ma vie en tant que passionné de chemin de fer, cheminot de carrière et étudiant de l'histoire ferroviaire et sociale. Après y avoir beaucoup réfléchi, j'ai le plaisir de vous présenter ce projet sous la forme d'une galerie de photos plus longue qu'à l'ordinaire, dans ce numéro de *Rail canadien* et dans d'autres qui vont suivre.

Mes racines sont dans la vallée de la rivière Chateauguay, au Québec, plus précisément dans la communauté d'Huntingdon. À partir de 1890, un croisement de l'ancien Grand Trunk Railway (GTR) et du St. Lawrence & Adirondack (SL & A), une filiale du New York Central Railroad (NYC) fut localisé à Huntingdon. La famille Smail reconnaissait l'existence du GTR (qui devint plus tard les Chemins de fer nationaux du Canada), mais il a toujours semblé que mon père, et aussi son père à lui, considérait Huntingdon comme étant une ville du NYC. De fait, mes premiers souvenirs de trains en sont de trains du NYC, et dans ce temps-là, soit dans les premières années 1950, ces derniers étaient tractés par des diesels. La vapeur était encore utilisée, au Canadien National, pour la traction des trains de voyageurs et de marchandises, mais ceux du New York Central étaient sous la fiable charge de diesels ALCo et EMD peints à la livrée gris et noir avec bandes-éclair de cette fameuse compagnie.

Le format de cette galerie de photos est quelque peu différent de son format habituel par le fait qu'elle, ainsi que celles qui vont suivre dans le futur, est davantage un récit illustré qu'un groupement de photos. J'apprécie la coopération de Peter Murphy, le coéditeur de *Rail canadien*, pour son encouragement à tenter cette expérimentation. Je crois que les résultats parleront d'eux-mêmes.

Cette galerie met en vedette surtout des photos en noir et blanc que j'ai collectionnées au cours des cinquante dernières années en prévision d'un projet de livre mort-né intitulé *Adirondack Steelways*. Pour quantité de raisons, ce projet ne fut jamais mené à terme et il a maintenant été

telling the story of the NYC in the Adirondacks, but their journey ends near the New York State-Quebec border! Hence the opportunity to 'change crews' and tell the Quebec side of the NYC Adirondack Division story. A number of the location diagrams are borrowed from 'Silver Rails'.

Part Two of 'The New York Central in Quebec' will be mostly colour images from the 1960s through to the Conrail era. The colour image on the cover of this issue from Ron Ritchie's collection is, for me, one of the 'finds' of the century as NYC Mohawks operated only for a very brief time up to Quebec!

All Aboard for NYC rails through Adirondack Junction, Chateauguay, Beauharnois, Valleyfield and Huntingdon. The railway linking Utica to southern Quebec was backed by Dr. Seward Webb, a man who married into the Vanderbilt family. Railway historian Henry Harter described the line as Dr. Seward Webb's 'Golden Chariot Route.'

éclipsé par le superbe ouvrage de plus de 800 pages intitulé *Silver Rails Through the Heart of the Park* et publié, en 2019, par la New York Central System Historical Society (NYCSHS). John Taibi, Peter Gores et David Link ont fait un merveilleux boulot pour raconter l'histoire du NYC dans les Adirondacks, mais leur voyage se termine près de la frontière entre l'État de New York et le Québec! D'où cette opportunité de faire un « changement d'équipage » et de raconter l'histoire de la division Adirondack du NYC du côté Québec de la frontière. Un certain nombre de plans de localisation sont empruntés du volume précité de la NYCSHS.

La deuxième partie de la galerie Le New York Central au Québec comprendra surtout des photos couleur des années 1960 jusqu'à l'ère de Conrail. L'illustration en couleur de la couverture de ce numéro, extraite de la collection de Ron Ritchie, est, pour moi, une de ces « découvertes du siècle » puisque les locomotives désignées Mohawk du NYC ne circulèrent que peu de temps au Québec.

Tous à bord sur les voies du NYC à travers Adirondack Junction, Chateauguay, Beauharnois, Valleyfield et Huntingdon. Le chemin de fer reliant Utica, New York, au sud du Québec eut l'appui du docteur Seward Webb, un homme qui épousa une femme de la famille Vanderbilt. L'historien des chemins de fer Henry Harter décrivit la ligne comme étant le « Chemin du carrosse doré » du Dr Webb.



From the early years of the NYC in Quebec for over a decade, the F-12 class 4-6-0's were the usual motive power for New York Central passenger trains on the Quebec section of Adirondack Division. In a scene dating to the nineteen-twenties, NYC F-12 class 4-6-0 2165 picks its way westward amongst the dwarf semaphore signals in the massive interlocking plant at CPR's Montreal Windsor Station. CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson - thanks to Gerry Biro.

*Dès les premières années du NYC au Québec, et pendant plus d'une décennie, les locomotives 4-6-0 de la classe F-12 de la compagnie constituèrent la force motrice de ses trains de voyageurs sur la partie au Québec de sa division Adirondack. Sur cette scène, datant des années 1920, la 4-6-0 classe F-12 2165 du NYC fait son chemin au travers des sémaphores-nains des enclenchements de voies de l'immense réseau de la gare Windsor de Montréal. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, merci à Gerry Biro*



Back cover map from an NYC employee timetable circa 1930 | Carte à l'endos de l'indicateur pour employés du NYC d'autour 1930





In the twentieth century, the NYC extended from the American border to Adirondack Junction. From there it had running rights into Montreal over the CPR. Its intercity and commuter passenger trains terminated at Windsor Station. NYC K-11 4-6-2 4562 has the Saturday only Valleyfield-bound local passenger train 26 on the move from Windsor Station circa 1941. The open baggage door and the open coach windows suggest a sultry summer day. CRHA / Exporail Archives, Fonds Paterson

*Au vingtième siècle, le NYC a prolongé son réseau de la frontière américaine jusqu'à Adirondack Junction; de là, elle avait des droits de circulation sur les voies du CPR jusqu'à Montréal. Ses trains interurbains et de banlieue avaient la gare Windsor comme terminal. La 4562, une 4-6-2 classe K-11 du NYC, tracte le local « samedi seulement » pour voyageurs entre la gare Windsor et Valleyfield autour de 1941. La porte ouverte du compartiment pour bagages et les fenêtres ouvertes des voitures-coach laissent supposer une journée d'été accablante. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson*

Low, late afternoon, sweet light suggests we are looking at train 32 leaving Windsor Station to Malone, New York behind RS-3 8292. The 8292 still sports the as-delivered air cooled turbocharger and a spark arrester on its exhaust stack. J.R. Quinn Collection.

*La lumière douce et tamisée de fin d'après-midi suggère que nous regardons le train no 32 du NYC quittant la gare Windsor pour Malone, New York, derrière la RS-3 8292. La locomotive est encore équipée de ses turbocompresseur refroidi à l'air et pare-étincelle sur pot d'échappement d'origine. Collection de J.R. Quinn*





Again the 8292, this time accelerating Saturday only Valleyfield local train 26 away from CPR's Westmount station on September 29, 1956. Passenger loadings are light as evidenced by the fact that No. 26 has only two cars in its consist. All NYC passenger service in Quebec ended with the change of time on October 25, 1958. Dave Shaw collection

*Encore la 8292, cette fois accélérant le même train no 26 à la sortie de la gare Westmount du CPR, le samedi 29 septembre 1956. Les voyageurs ne sont pas nombreux, comme l'atteste le convoi de deux voitures seulement. Tous les services voyageurs du NYC au Québec se terminèrent le jour du changement d'heure à l'automne 1958, soit le 25 octobre. Collection de Dave Shaw*

Near Mile 3 of the CPR Westmount Subdivision as NYC K-11 4-6-2 4498 rolls westward with train 26 for Valleyfield on June 26, 1948. In actual fact, regular NYC trains were allotted CPR schedule numbers while on CPR lines between Adirondack Junction and Windsor Station for operating purposes. Therefore NYC No. 26 is actually CPR No. 234. CRHA/Exporail Archives, Fonds Toohey 48-226

*Le 26 juin 1948, le train no 26 du NYC à destination de Valleyfield roule en direction ouest derrière la 4498, une 4-6-2 classe K-11 de la compagnie, près de la borne milliaire 3 de la subdivision Westmount du CPR. En vérité, tous les trains du NYC à l'indicateur reçurent des numéros dans les indicateurs du CPR pour leurs trajets entre la gare Windsor et Adirondack Junction, et ce, à des fins d'opérations. C'est ainsi que le train no 26 du NYC est de fait le train no 234 du CPR. Archives ACHF/Exporail, Fonds Toohey 48-226*





The upper quadrant semaphore signals will soon be replaced by 'searchlight' style signals as NYC K-11 4-6-2 4529 enters crossover No 7 bound for the South Junction. Lead at CPR's Montreal West station on November 29, 1949. The waning afternoon light suggests we are looking at NYC 32 bound for Malone, New York. CRHA/ Exporail Archives, Fonds Paterson - thanks to Gerry Biro.

*Les sémaphores à quadrant supérieur vont bientôt être remplacés par des signaux de type projecteur alors que la 4-6-2 classe K-11 4529 du NYC entre dans l'aiguillage de traversée no 7 menant à l'embranchement South Junction de la gare Montreal-West du CPR, le 29 novembre 1949. La clarté d'après-midi en baisse suggère qu'il s'agit du train no 32 du NYC en direction de Malone. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, merci à Gerry Biro*

Legendary CPR Transferman Leopold Leduc is busy loading the combine of NYC train 32 headed up by K-11 4-6-2 4483 at Montreal West. On this pleasant late summer day in 1950, CPR train 353 has just arrived from Quebec City on station track No. 4. Ken Boulton collection

*À Montreal-West, Léopold Leduc, un légendaire préposé aux bagages du CPR, est occupé à charger la voiture d'usage mixte du train no 32 du NYC ayant à sa tête la 4-6-2 classe K-11 4483. Par cette plaisante journée d'été de 1950, le train no 353 du CPR vient tout juste d'arriver de Québec sur la voie no 4 de la gare. Collection de Ken Boulton*





After 1920, K-11 class 4-6-2 Pacifics were the ubiquitous, predictable motive power for NYC passenger trains in and out of Montreal. Valleyfield local No. 26 enters the double track South Junction lead at CPR's Montreal West station on a beautiful clear day in April 1949. Stanton Smail Collection

*Une fois passé 1920, les locomotives de type Pacific de la classe K-11 devinrent partout la force motrice habituelle des trains pour voyageurs du NYC en provenance, et à destination, de Montréal. Le local no 26 pour Valleyfield entre ici sur l'embranchement à double voie de South Junction à la gare Montreal-West du CPR par une belle journée sans nuages d'avril 1949. Collection de Stanton Smail*



The massive CPR South Junction interlocking tower appears in the distance as Sunday only train 27 from Valleyfield begins the ascent to Montreal West Station circa 1949. Today, seventy years of tree growth would make this scene impossible to photograph even if NYC K-11 4453 and its train were still with us! Stanton Smail Collection

*L'énorme bâtiment abritant les enclenchements des voies du CPR à South Junction apparaît à l'arrière-plan, alors que le train « dimanche seulement » no 27 venant de Valleyfield entreprend la montée vers la gare Montreal-West autour de 1949. De nos jours, sept décennies de croissance des arbres rendraient cette scène impossible à photographier, même si la K-11 4453 du NYC et son train étaient encore parmi nous! Collection de Stanton Smail*



In the charge of an NYC engineman the late Ron Ritchie referred to as 'The Hat', K-11 4-6-2 4457 has just left Montreal West station eastbound and is passing the grounds of Montreal's Loyola College. It is 1949 and the train is NYC train 25 that left Malone, New York at 0500. H K Vollrath Collection

Sous la responsabilité du mécanicien du NYC que le regretté Ron Ritchie surnommait « Le Chapeau », la K-11 4457 vient tout juste de quitter la gare Montreal-West en direction est et elle passe devant le domaine du Collège Loyola de Montréal. Nous sommes en 1949 et le train est le no 25 du NYC qui a quitté Malone, à 5 h. Collection de H.K. Vollrath

CORRECTED TO APRIL 27, 1919

**UNITED STATES RAILROAD ADMINISTRATION**  
 Walter D. Mims, Director General of Railroads

**New York Central Railroad**

**NEW YORK CENTRAL RAILROAD**

**Time Tables**

**Adirondack Division**

**Suburban Trains**

**Montreal**  
**Chateauguay**  
**Beauharnois**  
**St. Timothée**  
**Valleyfield**  
**Huntingdon**  
**Malone**

**and Intermediate Stations**

AVOID WASTE  
 KEEP THIS TIME TABLE

FORM 10E

**ADIRONDACK DIVISION**  
**SUBURBAN SERVICE**  
 CORRECTED TO APRIL 27th, 1919

TRAINS ARRIVE AT AND DEPART FROM WINDSOR STREET STATION, MONTREAL.

STATIONS	SOUTHBOUND					NORTHBOUND					
	7	22	23	4	33	23	25	5	29	31	37
	Daily Edison	Sec. only	Daily Edison	Daily	Daily Edison	Daily Edison	Daily Edison	Daily	Daily Edison	Sec. only	Daily Edison
0 14 MONTREAL	7:25	8:30	1:35	2:25	5:25						
1 13 Westmore	7:58	9:03	2:08	2:58	6:00						
2 12 Montreal West	8:30	9:35	2:40	3:30	6:35						
3 11 Highlands	9:01	10:06	3:11	4:01	7:05						
4 10 Adirondack Jct.	9:34	10:39	3:44	4:34	7:38						
5 9 Kanawast	10:06	11:11	4:16	5:06	8:10						
6 8 The Rapids	10:39	11:44	4:49	5:39	8:43						
7 7 Chateauguay	11:11	12:16	5:21	6:11	9:15						
8 6 Woodlands	11:44	12:49	5:54	6:44	9:48						
9 5 Buffalo	12:16	13:21	6:26	7:16	10:20						
10 4 Maple Grove	12:49	13:54	6:59	7:49	10:53						
11 3 Beaulieuville	1:21	2:26	7:31	8:21	11:25						
12 2 Malabarville	1:54	2:59	8:04	8:54	11:58						
13 1 St. Timothée	2:26	3:31	8:36	9:26	12:30						
14 0 Canal Jct.	2:59	4:04	9:09	9:59	1:02						
15 0 Valleyfield	3:31	4:36	9:41	10:31	1:34						
16 0 St. Barnabas	4:04	5:09	10:14	11:04	2:06						
17 0 St. Edm.	4:36	5:41	10:46	11:36	2:38						
18 0 Huntingdon	5:09	6:14	11:19	12:09	3:10						
19 0 Aboulin	5:41	6:46	11:51	12:41	3:42						
20 0 Chateaus	6:14	7:19	12:24	1:14	4:14						
21 0 Malone	6:46	7:51	12:56	1:46	4:46						
22 0 MONTREAL	7:19	8:24	1:29	2:19	5:19						

**Reference Marks and Notes**  
 Light face figures denote A. M. times; dark face figures P. M. times.  
 † Trains stop on signal to load or receive passengers.  
 ‡ Stop to pick up passengers for south of Adirondack Jct. only.  
 †† Stop to load passengers from south of Adirondack Jct. only.  
 ††† Buffet Service in Pullman Drawing Room, cars 1 and 2.

New York Central flag taking effect April 27, 1919. Stanton Smail collection

Indicateur du New York Central entrant en vigueur le 27 avril 1919. Collection de Stanton Smail



Alco RS-3s dieselized the NYC trains in Quebec in 1952. The almost new Westhaven Village apartment complex in Montreal's Notre Dame de Grace borough appears in the background of this photo showing a lengthy NYC train 32 for Malone arriving at Montreal West station in the summer of 1953. Jay Williams

*En 1952, les ALCo RS-3 firent passer les trains du NYC au Québec à la traction diesel. L'immeuble à appartements presque neuf de Westhaven Village, dans l'arrondissement Notre Dame de Grâce de Montréal, apparaît à l'arrière-plan de cette photo montrant un long train no 32 à destination de Malone et arrivant à la gare Montreal-West au cours de l'été 1953. Jay Williams*



The H class USRA 2-8-2s were the usual motive power for freight trains between Montreal and Malone. On July 7, 1947, ALCo built H-6A 2-8-2 1840 heads a southbound freight on the CPR Adirondack Subdivision at North Junction. CRHA/Exp rail Archives, Fonds Paterson

*Les 2-8-2 au standard USRA et de la classe H constituèrent la force motrice de routine des trains de marchandises du NYC entre Montréal et Malone. Le 7 juillet 1947, la H-6a 2-8-2 1840 de fabrication ALCo est à la tête d'un convoi de marchandises en direction sud sur la voie de la subdivision Adirondack du CPR, à North Junction. Archives ACHF/Exp rail, Fonds Paterson*



What a difference six years makes! In May 1953, the same Malone bound freight, MU-2, is at North Junction with NYC dual service Alco RS-3s 8276 and 8271 for power. The unique to Montreal CPR interlocking signal and gantries have replaced the upper quadrant semaphore signals. Five empty MDT reefers for banana traffic are in MU-2's consist today; it stretches all the way around the distant curve of the CPR Farnham Connection Subdivision. J R Quinn Collection

*Six ans font toute une différence! En mai 1953, le même train de marchandises à destination de Malone est à North Junction avec, comme force motrice, les diesels ALCo RS-3 8276 et 8271 de service mixte. Les signaux d'enclenchements de voies et leurs ponts uniques au CPR dans la région de Montréal ont remplacé les sémaphores à quadrant supérieur. Cinq wagons réfrigérés MDT (pour transport de bananes) vides font partie du convoi MU-2 aujourd'hui; ce dernier s'allonge jusqu'à la lointaine courbe sur la voie de la subdivision Farnham Connection du CPR. Collection de J.R. Quinn*

NYC H-6a 2-8-2 1817 is southbound at LaSalle, Quebec with MU-2 in early 1949. CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson

*La 2-8-2 classe H-6a 1817 du NYC est en direction sud à LaSalle, Québec, avec le train MU-2 en début de 1949. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson*





The ancient CPR open platform coach in the track leading to the LaSalle Loop dates this scene as 1950 as NYC K-11 4-6-2 4543 arrives at CPR's LaSalle, Quebec station with train 35 from Malone, New York. The ancient coach was part of a one car shuttle train that took CPR employees to and from CPR's newly opened St. Luc Yard in western Montreal until proper city bus service was made available. CRHA / Exporail Archives, Fonds Paterson - thanks to Gerry Biro

*L'ancienne voiture à plateforme ouverte du CPR sur la voie menant à la boucle LaSalle date 1950 comme étant l'année de cette photo de la 4543, une 4-6-2 classe K-11 du NYC, arrivant à la gare LaSalle, Québec, avec le train no 35 en provenance de Malone. L'ancienne voiture était la seule du convoi-navette qui transportait les employés du CPR entre le triage Saint-Luc de Montréal nouvellement inauguré dans l'ouest de la ville et cette gare jusqu'à ce que le service municipal par autobus devienne disponible. ArchivesACHF/Exporail, Fonds Paterson, merci à Gerry Biro*

NYC 2-8-2 1891, built by Lima in 1919, is seen here near Adirondack Junction on MU-2. A classic NYC Pacemaker boxcar is behind the tender. In the 1950s, this became the site of the St. Lawrence Seaway Canal lift bridge. CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson

*La 1891, une 2-8-2 du NYC construite par Lima en 1919, apparaît ici près de Adirondack Junction avec le train MU-2. Un wagon couvert à la livrée « Pacemaker » classique est accouplé au tender. Cet endroit devint le site d'un pont levant de la Voie maritime du Saint-Laurent au cours des années 1950. ArchivesACHF/Exporail, Fonds Paterson*

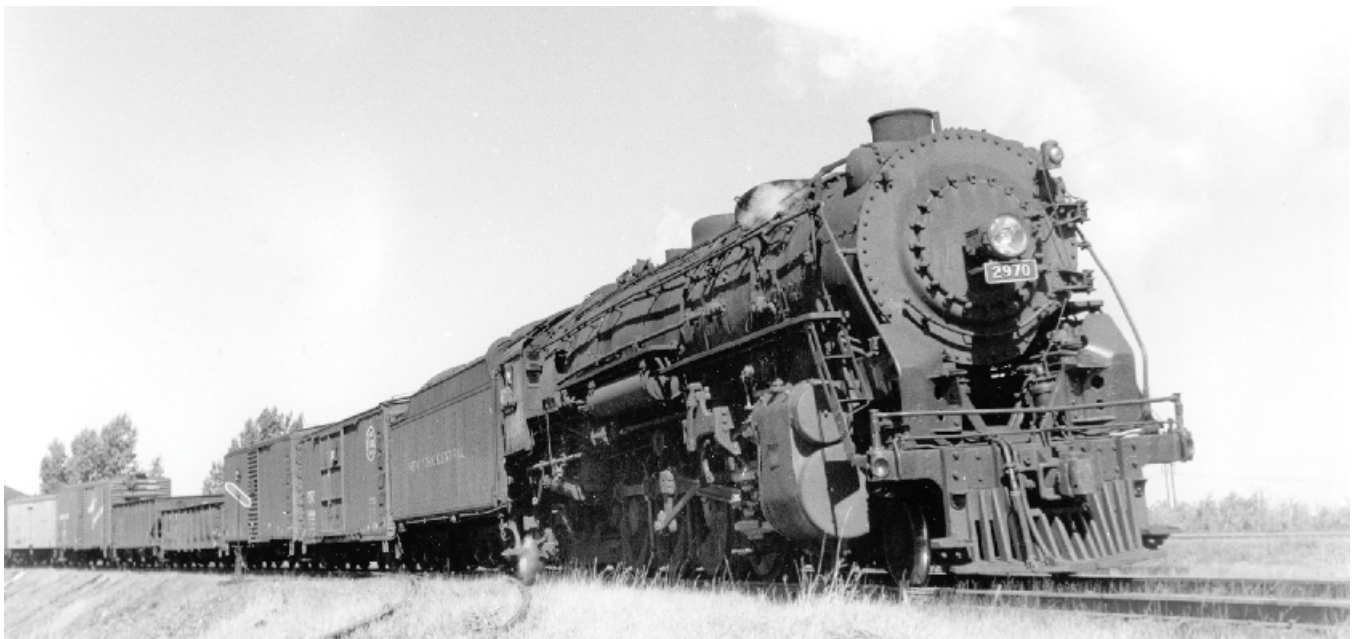






Mohawks at Adirondack! Adirondack Junction was the northernmost operating point on the NYC in Quebec. 'DZ' were the telegraph call letters for Adirondack Junction, which was a joint CPR-NYC agency with a mechanical interlocking machine that controlled the actual intersection of the two railways until 1959. In 1950, NYC L-2 class 4-8-2 2970 rounds the curve southbound at 'DZ' bound for Malone with time freight MU-2. John Welsh - CRHA/ Exporail Archives, Fonds Paterson

*Des Mohawks à Adirondack! Adirondack Junction était l'endroit le plus au nord où le NYC opérait. L'endroit avait « DZ » comme lettres d'appel sur le télégraphe et il y avait une agence conjointe CPR-NYC pourvue d'un enclenchement mécanique qui contrôla le croisement des deux chemins de fer jusqu'en 1959. La 2970, une 4-8-2 classe L-2 du NYC, roule sur la courbe à « DZ » avec le train MU-2 à l'indicateur en direction de Malone en 1950. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, photo de John Welsh*



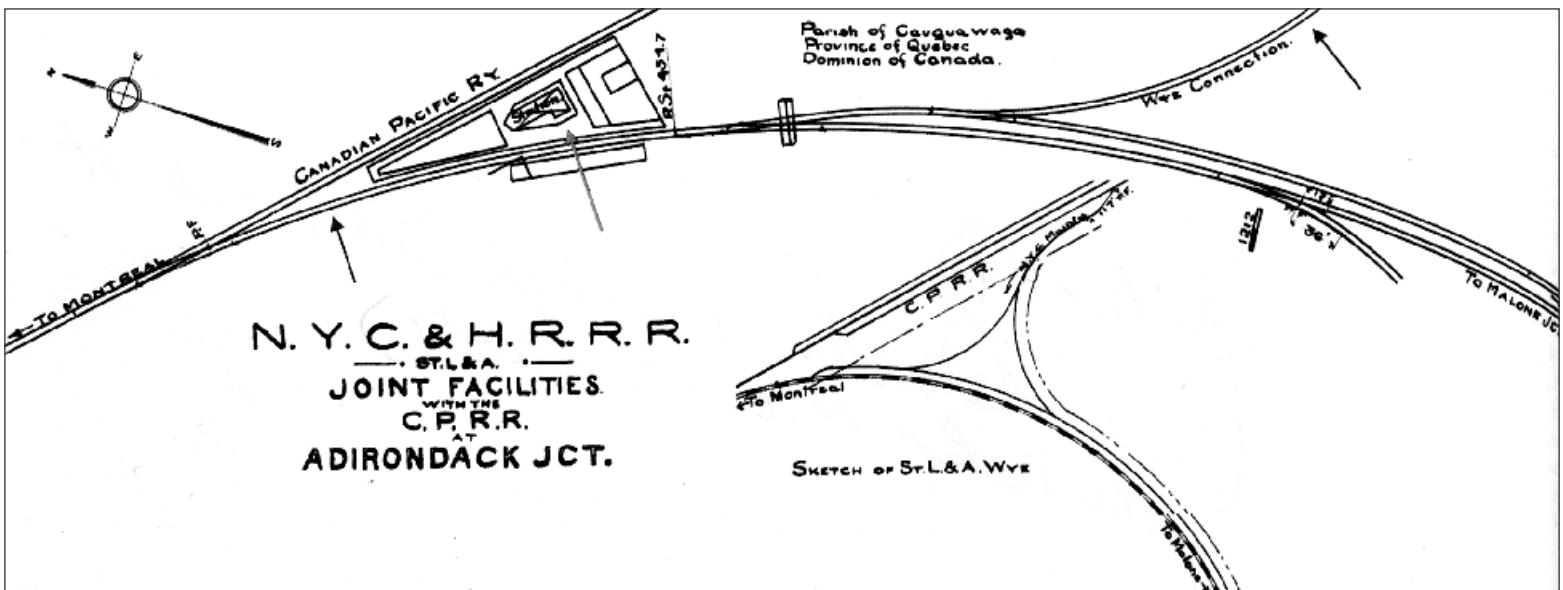
The end of the 'Mohawk Invasion' is nigh as NYC L-2 class 4-8-2 2970 powers MU-2 southbound in the summer of 1950. Companion Mohawk 2971 will make the last run of an NYC steam powered freight train in Quebec in March 1951. John Welsh - CRHA / Exporail Archives, Fonds Paterson

*La fin de l'« invasion Mohawk » est proche alors que la 4-8-2 classe L-2 2970 du NYC tracte le train MU-2 en direction sud au cours de l'été 1950. La 2971, de la même classe, aura charge du dernier train de marchandises du NYC tracté à la vapeur au Québec en mars 1951. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, photo de John Welsh*



Unusual movement. Doubleheaded NYC K-11 class 4-6-2s headed by 4498 round the curve at 'DZ' with a short train consist that includes an express reefer, a diner and a coach. The tower portion of the Adirondack Junction station complex is quite evident at the rear of 4498's train. John Welsh - CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson

Une opération hors de l'ordinaire. Des locomotives 4-6-2 classe K-11, la 4498 en tête, sont en traction double le long de la courbe à « DZ » avec un court convoi qui comprend un wagon d'express réfrigéré, une voiture-restaurant et une voiture-coach. La partie surélevée du complexe de la gare d'Adirondack Junction est bien visible à l'arrière du train de la 4498. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, photo de John Welsh



Track diagram for Adirondack Junction. Courtesy Silver Rails Through the Heart of the Park

Plan des voies à Adirondack Junction. Courtoisie de l'éditeur de Silver Rails Through the Heart of the Park



'The Mohawk Invasion!' In 1950, NYC L-2 class 4-8-2s in the 2900 series, displaced by diesels 'down country,' were sent north to power freight trains between Montreal and Malone. That summer NYC 2996 has southbound freight MU-2 near South Junction. The 2996 sports the cowcatcher style pilot mandated for all steam locomotives operating in regular freight service in Canada. John Welsh - CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson

*L'invasion Mohawk! En 1950, les 4-8-2 de la classe L-2 du NYC remplacées au sud de la frontière par des diesels, furent envoyées au nord pour tracter les trains de marchandises entre Montréal et Malone. Cet été-là, la 2996 du NYC a charge du train MU-2, en direction sud, près de South Junction. La 2996 exhibe le chasse-pierre obligatoire pour toutes les locomotives à vapeur en service régulier pour la traction des trains de marchandises au Canada. ArchivesACHF/Exporail, Fonds Paterson, photo de John Welsh*

NYC 4-8-2 steam locomotives were called 'Mohawk' types rather than Mountain types as per the Whyte system of steam locomotive classification. They took their name from the Mohawk River which the NYC followed in central New York State. At South Junction Mohawk 2999 has a short MU-2 southbound circa June 1950. John Welsh - CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson

*Les locomotives à vapeur 4-8-2 du NYC étaient désignées « Mohawk » plutôt que « Mountain » comme le stipulait le système de classification Whyte des locomotives à vapeur. Leur nom venait de celui de la rivière que le NYC côtoyait dans le centre de l'état de New York. À South Junction, la Mohawk 2999 tracte un court convoi MU-2 en direction sud autour de juin 1940. ArchivesACHF/Exporail, Fonds Paterson*





It is May 27, 1950. Your Photo Gallery editor is one day old as NYC H6-a 2-8-2 1818 eases onto the NYC main at Adirondack Junction. Twin train order signals, one for each railway, can be seen and a CPR inbound passenger shelter completes this classic scene. John-Welsh - CRHA/ Exporail Archives, Fonds Paterson

*C'est le 27 mai 1950. Votre coéditeur photo n'a qu'un jour alors que la 1818, une 2-8-2 classe H-6a entre lentement sur la voie principale du NYC à Adirondack Junction. Des signaux d'ordre de train jumelés, un pour chaque chemin de fer, sont visibles et un abri pour les voyageurs du CPR en direction de Montréal complète cette scène classique. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, photo de John Welsh*



The photo angle is awkward but it shows the 'Central' side of the original Adirondack Junction station-tower building to good advantage. Both CPR and NYC station name signs are in evidence at the north end of the station building. K-11 4-6-2 4498, a regular on NYC passenger trains in Quebec, has Utica-Montreal overnight train No 5 stopped at a red board on May 27, 1950. John Welsh - CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson

*L'angle de prise de vue de cette photo est bizarre, mais celle-ci montre, avec un bel effet, le côté « Central » de la partie surélevée de la gare d'Adirondack Junction. Les plaques d'identification du CPR et du NYC sont bien apparentes à l'extrémité nord du bâtiment. Le 27 mai 1950, la 4-6-2 classe K-11 4498, une locomotive en service régulier sur le train de nuit no 5 Utica-Montréal, est arrêtée au panneau rouge d'ordre de trains. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, photo de John Welsh*



Weanerville! From the interlocking tower at 'DZ', a CPR time freight was lensed by operator J P (Paul) Weaner around 1949. Paul Weaner was a favorite colleague of mine who was a CPR operator and train dispatcher. The Weaner family hailed from Valleyfield and all the male Weaners worked for the NYC in Quebec as agents and operators, except for Paul! Ever the different one, Paul sought and found employment as an operator with the CPR.

On the day that Paul made the interesting photo of the CPR AlCo cab units highballing by 'DZ', no less than FOUR Weaners were on duty that day between Malone and Adirondack Junction. Brother Marcel was at Beauharnois, brother Gerry was at Valleyfield and brother-in-law Phil was at Huntingdon! Reportedly, the NYC train dispatcher in Utica exclaimed. "My God, the railroad north of Malone should be called Weanerville!" J P Weaner - Stanton Smaill Collection

*Weanerville! Ce train de marchandises à l'indicateur du CPR fut photographié du haut de la tour de contrôle des enclenchements de voies à « DZ » par le télégraphiste J.-P. « Paul » Weaner autour de 1949. Paul Weaner, qui était télégraphiste et répartiteur de train au CPR, était l'un de mes meilleurs compagnons de travail. La famille Weaner était originaire de Valleyfield et tous les hommes de la famille travaillaient pour le NYC au Québec comme agents et télégraphistes, à l'exception de Paul! Toujours différent des autres, Paul chercha et trouva un emploi de télégraphiste au CPR.*

*Le jour où Paul prit l'intéressante photo de l'ensemble diesel à cabine avant ALCo passant rapidement devant « DZ », pas moins de quatre Weaner étaient au travail entre Malone et Adirondack Junction. Ses frères Marcel et Gerry étaient respectivement à Beauharnois et à Valleyfield, tandis que son beau-frère Phil était à Huntingdon! Le répartiteur du NYC à Utica se serait exclamé « Mon Dieu, le chemin de fer au nord de Malone devrait être appelé 'Weanerville'! » Collection de Stanton Smaill, photo de J.-P. Weaner*

A true surprise thanks to Gerry Biro and the Al Paterson collection! Circa 1941, NYC H-6a 2-8-2 1818, a regular engine in NYC Montreal to Malone freight service has its train well in hand passing Kanawaki, Quebec a mile south of Adirondack Junction. Five steel CPR 'mini boxes' trail 1818's tender. The impressive tower was the water source for the eighteen-hole golf course at this location. John Welsh CRHA / Exporail Archives, Fonds Paterson - thanks to Gerry Biro.

*Une vraie surprise grâce à la collection de Gerry Biro et d'Al Paterson! Autour de 1941, la 1818, une 2-8-2 classe H-6a du NYC et régulièrement en service sur la ligne Montréal-Malone de la compagnie, tracte son train sans difficulté aux environs de la gare Kanawaki, à environ 1,6 km au sud d'Adirondack Junction. Cinq petits wagons couverts du CPR sont derrière le tender de la 1818. L'impressionnant château d'eau desservait le terrain de golf de dix-huit trous situé à cet endroit. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson, photo de John Welsh, merci à Gerry Biro*





A little over five miles south of Adirondack Junction, the first of three water stations on the NYC in Quebec was encountered at Châteauguay. This water tank incorporated a pump house which drew water from the Châteauguay River immediately south of the station - the area is sometimes called Châteauguay Basin. This postcard view shows an NYC K-11 4-6-2 on a southbound passenger train sometime after 1920 when the 50,000 gallon tank was built. From Sam McLaughlan - Stanton Smaill Collection.

*Le premier de trois postes de ravitaillement en eau sur les voies du NYC au Québec était situé à Châteauguay, un peu plus de 8 km au sud d'Adirondack Junction. Ce château d'eau comprenait une station de pompage qui aspirait l'eau de la rivière Châteauguay directement au sud de la gare - cet endroit était parfois désigné bassin de Châteauguay. Cette carte postale montre une 4-6-2 classe K-11 sur un train de voyageurs en direction sud quelque temps après 1920, l'année durant laquelle le château d'eau de 227 300 litres fut érigé. Collection de Stanton Smaill, courtoisie de Sam McLaughlan*

The Châteauguay River was crossed just south of the NYC Châteauguay station on a four span, latticework truss bridge No. A-154. On a late March 1950 Saturday, one of the last steam powered passenger trains on the NYC in Quebec, Saturday only Valleyfield local train 26 from Montreal, found K-11 4-6-2 4497 crossing the Châteauguay River southbound. The ice is out, there are chaloupes for rent and it's time to fish! Dave Jenkins and Bill Morrison, this one's for you! E L Modler CRHA/Exporail Archives, Fonds Ritchie

*La rivière Châteauguay était traversée juste au sud de la gare Châteauguay du NYC à l'aide du pont à treillis à claire-voie de quatre portées no A-154. Par un samedi de fin mars 1950, on y aperçoit, en direction sud, l'un des derniers trains pour voyageurs tractés à la vapeur du NYC au Québec; c'est le train local pour Valleyfield « samedi seulement » parti de Montréal derrière la 4-6-2 classe K-11 4497. La glace est disparue, il y a des chaloupes à louer et c'est le temps de pêcher! Dave Jenkins et Bill Morrison, celle-ci est pour vous! Archives ACHF/Exporail, Fonds Ritchie, photo de E.L. Modler*





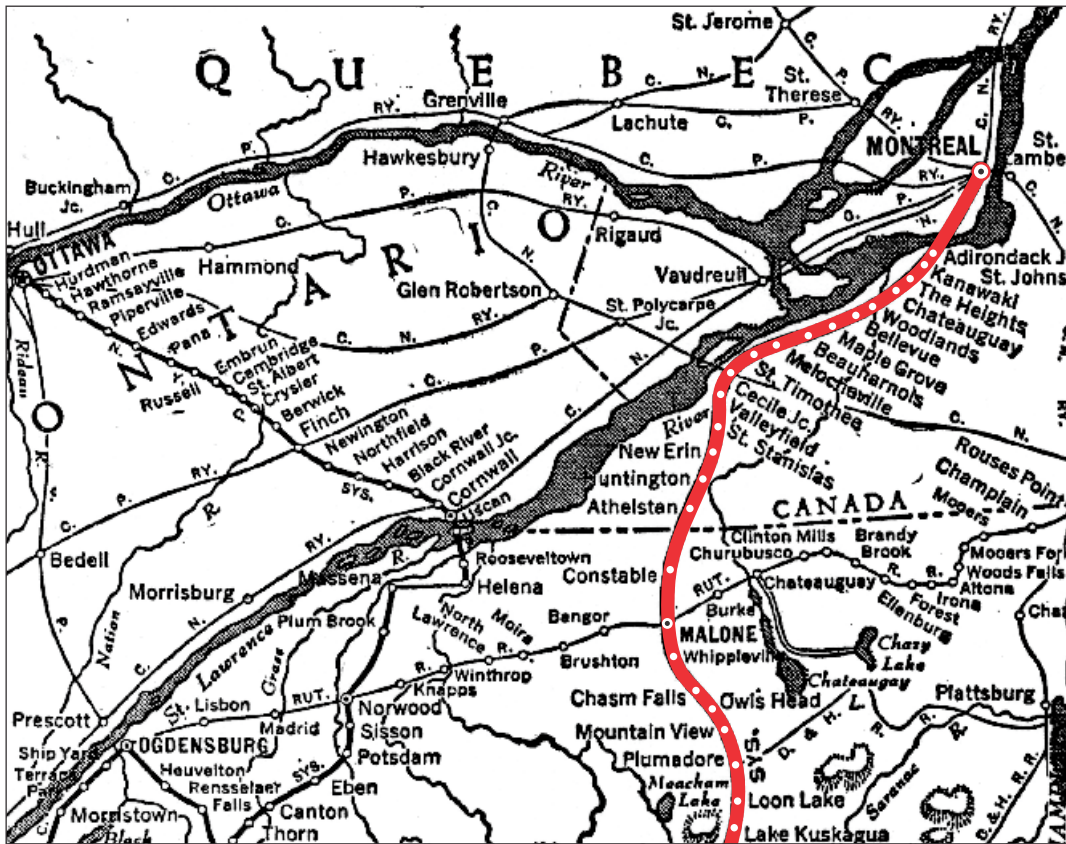
'Boo-Har-Noise!' That's the way it sounded to a young Smaill riding from Huntingdon to Montreal with his grandparents on NYC 35 back in 1956. The spare passenger brakeman calling the stops was an American who seldom ventured north of Malone, so we can probably excuse his pronunciation of Beauharnois. It had a very distinctive station. In the Penn Central era, circa 1973, PC GP38-2 7864 awaits orders from agent-operator Marcel Weaner who is holding court inside the venerable station. J P Weaner - Stanton Smaill Collection

« Boo-Har-Noise! » C'est probablement la manière que cela est parvenu aux oreilles d'un jeune Smaill voyageant d'Huntingdon à Montréal avec ses grands-parents sur le train no 35 du NYC en 1956. Le serre-frein de relève qui annonçait les arrêts était un Américain qui s'aventurait rarement au nord de Malone, alors nous pouvons bien excuser sa prononciation de Beauharnois. L'endroit avait une gare très spéciale. Au cours de l'ère Penn-Central, quelque temps en 1973, la GP38-2 7864 du PC attend les ordres de train de l'agent-télégraphiste Marcel Weaner qui officie à l'intérieur de la vénérable gare. Collection de Stanton Smaill, photo de J.-P. Weaner

At Cecile Junction, about 12 miles south of Beauharnois, the NYC crossed the CNR at an interlocked diamond crossing. Originally, this crossing was protected by a twelve lever Saxby and Farmer mechanical interlocking machine housed in the first two station buildings at Cecile Junction. In a view that dates after 1907, the immense size of the second station building and dwelling is apparent as an elder Weaner poses for the photographer. J P Weaner, Stanton Smaill Collection

Le NYC traversait le CNR à un croisement oblique à enclenchement localisé à Cecile Junction, à environ 19,3 km au sud de Beauharnois. À l'origine, le croisement était protégé par un mécanisme d'enclenchements « Saxby and Farmer » de douze leviers installé dans la gare habitée de Cecile Junction. Sur cette photo qui date d'après 1907, les grandes dimensions des bâtiments apparaissent alors que l'ainé des Weaner pose pour le photographe. Collection de Stanton Smaill, photo de J.-P. Weaner





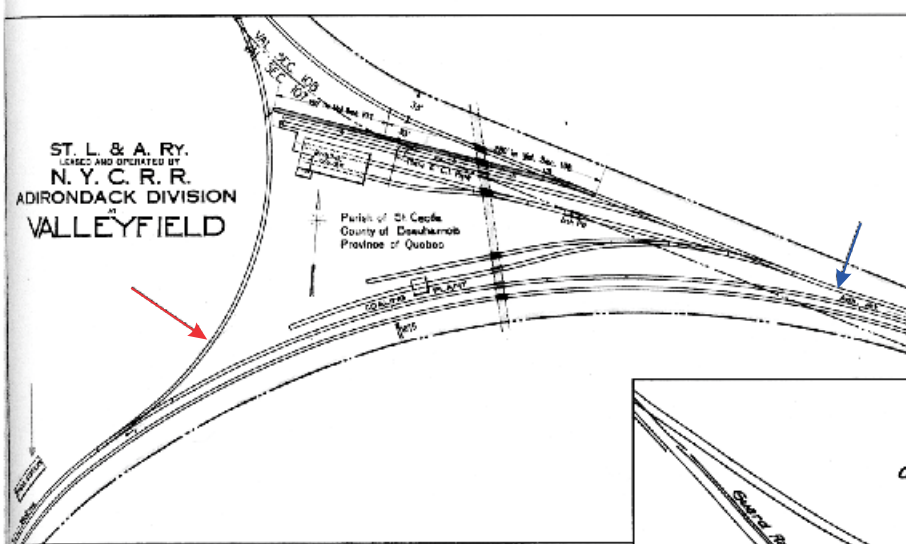
Timetable detail, Stanton Smail collection

In the second image, NYC RS-3 8261 has arrived at Valleyfield with Saturday only train 26 from Montreal. The engineman eyes the brakeman who is about to line the south wye switch to enable 8261 to turn its train and return to Montreal as No 27. Gerry Weaner's 1950 Ford and his wife-to-be complete this scene from August 30, 1952. CRHA/Exporail Archives, Fonds Paterson

Sur la deuxième illustration, la RS-3 8261 est arrivée à Valleyfield avec le train no 26 « samedi seulement » en provenance de Montréal. Le mécanicien observe le serre-frein qui est sur le point de placer l'aiguillage sud du triangle de virage dans la position qui permettra à la 8261 de changer la direction du convoi et de retourner à Montréal en tant que train no 27. La Ford 1950 de Gerry Weaner et sa future épouse complètent cette scène capturée le 30 août 1952. Archives ACHF/Exporail, Fonds Paterson

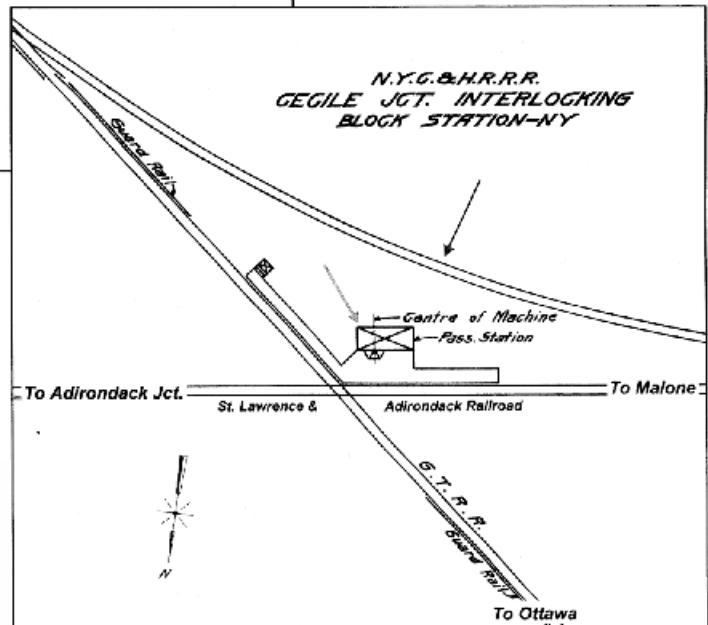






À gauche: sur ce plan, la flèche rouge pointe vers le tracé originel du chemin de fer du Dr Webb pour atteindre Montréal via Coteau Junction et le chemin de fer du Grand Trunk. La flèche bleue pointe vers la voie que le SL & A loua du GTR, le 1er janvier 1896, pour atteindre Beauharnois. À partir de là, les gens à l'emploi du Dr Webb construisirent 21 km de nouvelle voie jusqu'à une connexion avec celle du Canadien Pacifique à l'endroit qui devint connu sous le nom Adirondack Junction. Cette nouvelle voie vers Montréal via Beauharnois fut mise en service le 16 août 1896.

Left- In this Plan, the red arrow points to the original route for Dr. Webb's railroad to reach Montreal via Coteau Jct. and the Grand Trunk Railroad. The blue arrow points to the track that the SL&A leased from the GTR on January 1, 1896 to reach Beauharnois. From there, Dr. Webb's forces built 13 miles of new railroad to a Canadian Pacific Railroad connection at what became known as Adirondack Junction. This new route to Montreal via Beauharnois and Adirondack Junction went into service on August 16, 1896.



Right- The Cecile Junction station was the only one to house an interlocking lever machine used to protect the connection(s) between the NYCRR and the GTR. Twelve levers were adequate to handle the job.

À droite: la gare Cecile Junction fut la seule qui abrita un mécanisme d'enclenchements pour protéger le croisement entre le NYC et le GTR. Douze leviers furent suffisants pour accomplir cette tâche.

Cecile Junction- Valleyfield joint track diagrams. Courtesy Silver Rails Through the Heart of the Park

Plan des voies partagées du St. Lawrence & Adirondack et du NYC et plan des voies partagées du Grand Trunk et du NYC, à Cecile Junction. Courtoisie de l'éditeur de Silver Rails Through the Heart of the Park



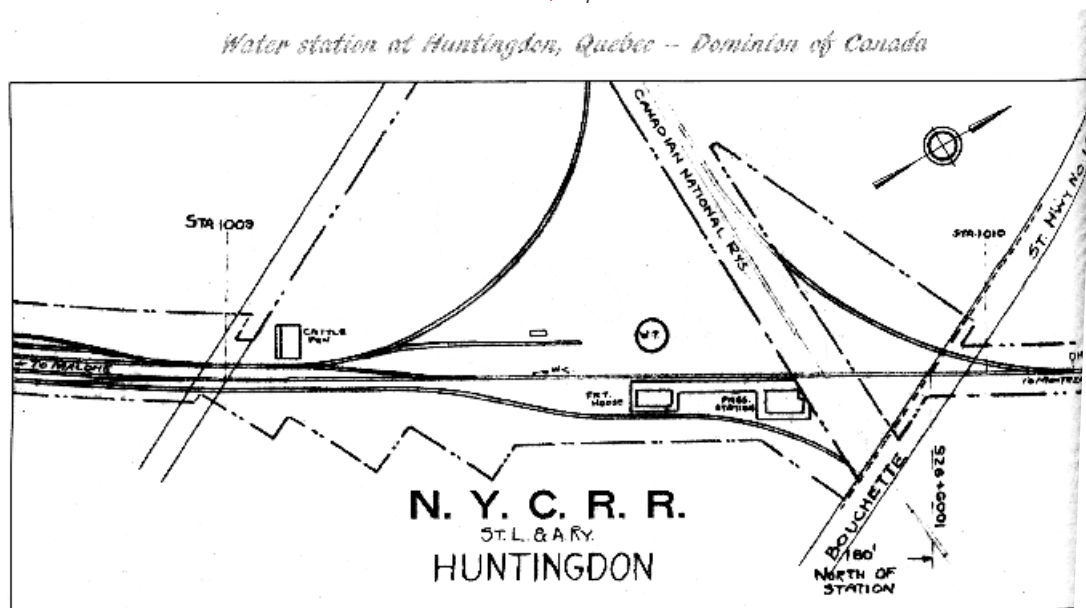
Huntingdon is the epicentre of the early Smail railroad remembrances! The first vintage postcard view shows the second New York Central station at Huntingdon, call letters 'HU', circa 1915. Sam McLaughlan Collection

Huntingdon est au centre des souvenirs ferroviaires de Smail! Cette carte postale montre la deuxième gare du NYC à Huntingdon, lettres d'appel « HU », autour de 1915. Collection de Sam McLaughlan



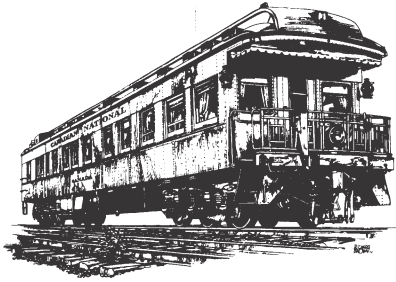
The distinctive NYC style searchlight signals replaced the upper quadrant semaphore signals at Huntingdon circa 1961. The Smail family and the Chateauguy Valley Historical Society attempted to preserve Huntingdon station, but on February 1, 1989, it was demolished by Conrail. More on this in Part Two of the NYC in Quebec. Sam McLaughlan

Les signaux de type projecteur typiques au NYC remplacèrent les sémaphores à quadrant supérieur à Huntingdon autour de 1961. La famille Smail et la Société historique de la vallée de la Chateauguy tentèrent de préserver la gare d'Huntingdon, mais elle fut démolie par Conrail, le 1er février 1989. Il y aura plus de détails dans la deuxième partie du NYC au Québec dans un prochain numéro. Collection de Sam McLaughlan



New York Central Railroad's Plan #10,960 shows the location of Huntingdon's water tank and column. The tank was on the west side of the track across from the freight house, and the column was located just to the south. Unlike at Chateauguy, this tank was a traditional 16X2450,000 gallon tub.

Le plan no 10960 du NYC montre l'emplacement du château d'eau et de la prise d'eau à Huntingdon. Le réservoir était du côté ouest de la voie, en face de l'entrepôt des marchandises, et la prise d'eau juste au sud de ce dernier. Contrairement à celui de Chateauguy, le château d'eau comportait un réservoir conventionnel de 227 300 litres de 4,9 m de hauteur et de 7,3 m de diamètre.



## Heritage Business Car

By John Godfrey

Edited by David Gawley

### Mail Received

#### David Bingham writes to Dr. Andy Panko of the Niagara Division:

As resident expert on the NS&T, you might be able to answer a question for me. The latest edition of CRHA's Canadian Rail has an excellent article on Mackenzie and Mann's Canadian Northern operations and the formation of the CNR. Included in it on page 99 is a photo of a NS&T freight, pulled by a steeple cab, about to cross a diamond



This photo was chosen to illustrate Mackenzie and Mann's Canadian Northern interurban holdings from the Fonds Raymond Corley in the CRHA / Exporail Archives. The photo had no identification whatsoever on its reverse side. With time on his hands, Andy Panko set out to find the location of the photograph and to deduct as much information as possible about it. He has written up a new caption with his search results:

*Cette photo, tirée du Fonds Corley des Archives ACHF/Exporail, a été choisie pour illustrer les actifs de Mackenzie et Mann dans le réseau interurbain du Canadian Northern. La photo n'avait absolument aucun renseignement à son endos. Disposant d'un peu de temps, Andy Panko s'aventura à en chercher la localisation et en déduire autant d'information qu'il pouvait de celle-ci. Il a rédigé une nouvelle légende avec les fruits de sa recherche.*

with a single track. No indication of where or when this picture was taken. Could it be crossing the TH&B in Welland? Judging by the steeple cab and the freight cars, I would say this photo was taken around World War 1. What do you think? (David Bingham)

As evidenced by the ice in the drainage ditches, it is late winter in Niagara. Here we see a long Niagara, St. Catharines & Toronto grain train southbound, waiting to cross the three diamonds in Welland, Ontario, of the Toronto, Hamilton and Buffalo, the track in front of us, and the Michigan Central, (a.k.a. New York Central or Canada Southern or CASO) about 20 feet behind us. Judging by the vintage of the freight motor, its number, and when it was sold to Cornwall, this photo was taken between 1920 and 1928. The photographer is standing on the MCR's Fort Erie-Windsor, Ontario main line, facing north.

Since most Great Lakes traffic by steamship closed for the winter, grain comes by train from Western Canada, through Fort William and Port Arthur (now Thunder Bay) to Southwestern Ontario from about late December to early April. It is headed to the 'Flour Milling Capital of Canada' at Port Colborne, on Lake Erie, a few miles to the south of this location. Some of the mills (Robin Hood Flour, Maple Leaf Mills, etc) to this day remain famous.

This job originated earlier in the morning at the Welland Avenue Car Barns in St. Catharines, with No. 11 making its way through that City, and Merritton, then up the hill to Thorold and then Fonthill, to the TH&B transfer at Coyle Yard in Welland. There, it lifted the loaded grain cars at the TH&B / NS&T 3-track transfer yard. The cars were dropped the night before by the TH&B or the MCRR. The hint as to where the loads came from is the clearly visible C&O box car and several more behind it: this and likely other cars were filled the day before from the grain elevators and silos of the C&O territory in and around Chatham and Blenheim.

Once the TH&B and MCRR lines are clear, the train will cross the diamonds, make its way south to Port Colborne, about a 20 minute journey, do a drop at the flour mills, pick up yesterday's empties, head back to the TH&B transfer, and then head back light to St. Catharines after a good day of work. (Dr. Andy Panko)



Niagara St. Catharines & Toronto 623 crossing the Michigan Central southbound at Welland on March 3, 1956. You can see the TH&B roundhouse at the extreme left and right-side horizon shows a cut of cars on the industrial spur that crossed the Welland Canal to access industries on its east side. The car is travelling in the same direction as the train in the photo on page 171. The very convenient camera location was the new 'Prince Charles Drive' which was just under construction and gave a dandy angle on the trackage wanderings. Robert Sandusky

*Le 3 mars 1956, l'interurbain 163 du Niagara St. Catharines & Toronto croise le chemin de fer du Michigan Central, à Welland, ON. Vous pouvez apercevoir la rotonde de TH & B tout à fait à gauche et, à l'horizon à droite, une rame de wagons sur l'embranchement industriel qui croise le canal Welland pour accéder à des industries sur le côté est. L'unité se dirige dans la même direction que le train montré sur la page 171. Cet endroit très propice pour la photographie était le nouveau « Prince Charles Drive » qui était en début de construction et donnait un excellent angle de vue sur les méandres de voies. Robert Sandusky*

### Montreal's Mount Royal Tunnel closes for REM construction

Montreal's Mount Royal Tunnel closed 101 years, 6 months and 21 days it was opened for service in 1918. The last heavy rail train to Deux-Montagnes left Central Station around 6:50 p.m. on Friday May 8, 2020 and pulled up to the platform of Deux-Montagnes Station, a little less than an hour later.

The construction of the Deux-Montagnes rail line began around 1910. In Montréal, three railway companies were engaged in fierce competition for passenger rail transportation: the Canadian Pacific Railway (CPR), the Grand Trunk Railway (GTR) and the Canadian Northern Railway (CNR). The latter was at a disadvantage in Montreal compared to its two competitors because their networks ran along the south side of the island and each had a station downtown. The CNR network to the north was hampered by Mount Royal which prevented a surface route to the city centre. A CNR engineer, Henry Wicksteed, proposed a solution: build a five-kilometre-long tunnel under Mount Royal from the north to downtown and establish a new



The last Deux-Montagne heavy-weight train to use the Mount Royal Tunnel was Train 955 MR-90 power car 446 photographed at mile 5 of the Deux-Montagne subdivision on May 8, 2020. Lorence Toutant

*Le dernier train de taille de réseau normal de chemin de fer à destination de Deux-Montagnes fut le train no 955 avec à sa tête la 446, une automotrice de type MR-90; le train fut photographié au mille 5 de la subdivision Deux-Montagnes, le 8 mai 2020. Lorence Toutant*

station in the city centre. This Tunnel Terminal would be the forerunner of today's Central Station.

Work began in 1912. Two separate teams bored towards each other under the mountain and, at the end of 1913, they joined up with astonishing precision, nearly 200 metres below the surface. The First World War slowed down work on the tunnel and the associated infrastructure.

It was finally on October 21, 1918, that CNR inaugurated the tunnel and its Montreal-Ottawa link, whose trains were pulled through the tunnel by electric locomotives.

Canadian Northern Railway and other railway companies merged to form Canadian National Railways in 1919, this story is being told in our CN 100 anniversary series.

Until the mid-1960s, the popularity of the Deux-Montagnes train continued unabated. Its ridership reached 9 million trips in 1965, a peak that would never be equalled, even in the best years of commuter rail, between 2000 and 2010.

Ten years later, ridership had dropped by half. In 1976, CN announced to the Quebec government its intention to gradually end passenger train service in 1980. In 1982, Quebec City entrusted the operation of the Deux-Montagnes train and the Rigaud train, operated by Canadian Pacific (CP), to the Société de transport de la Communauté urbaine de Montréal (STCUM), the forerunner of today's EXO, while their fate was being decided.

A major modernization of the line ensued, new electrical installations, the complete reconstructing of the Deux-Montagnes line and the purchase of new Bombardier

self propelled motor and trailer cars, a project finalized in 1995 at a cost of \$300 million. It was intended to revive the appeal of this means of transportation on Montreal's most heavily travelled commuter rail line.

In 2010, ridership approached 8 million trips on the Deux-Montagnes line, but trains were crowded and did not meet the demand for service. Riders were packed in like sardines, the cars broke down repeatedly, worn out by lack of maintenance.

The AMT planned to double track sections of the line, add departures, and secure the tunnel to accommodate more trains. Bi-modal Bombardier locomotives were introduced hauling double deck commuter coaches on some Deux-Montagne rush hour trains as well as the Mascouche trains which also use the tunnel.

The announcement of the replacement of the heavy rail trains by the REM in 2016 sounded the death knell for the projects, and accelerated the desertion of users, but it was the COVID-19 epidemic that reduced ridership the most. According to EXO, the agency responsible for commuter trains, ridership on the network has fallen by 95 percent from last year. Passenger counts are no longer being made. But as an example, they had to evacuate a train recently in the middle of the morning rush hour. There were a total of 27 passengers on board. (Based on an article by Bruno Bisson - La Presse)

### Alberta woman unearths pieces of railway history in her backyard

Shannyn Rus has unearthed more than a few pieces of Alberta railway history in her Sturgeon County backyard. Rus was trying to plant a backyard garden in Carbondale, about 10 kilometres north of Edmonton city limits, but kept finding old



bricks buried in the dirt, a total of 30 bricks were unearthed. "I don't have a garden where I wanted to have one but I'm just thrilled with the Alberta history side of this.

After visits to the Provincial archives, Rus learned the bricks are relics from a deadly rail crash that happened 60 years ago near where her home now stands. The bricks are from the Carbondale station agent's residence that once stood nearby.

After a quick Google search, she realized the insignia on the bricks was associated with Northern Alberta Railways and the old living quarters for the station agent.



Provincial Archives of Alberta

That led her to the Provincial Archives of Alberta. Rus and her children decided to make research into the bricks a summer project in 2019.

She eventually discovered that the railway station building had been destroyed on Nov. 10, 1959, when a diesel-powered freight train exploded during a head-on collision with a steam-powered passenger train.

"This is actually one of the few steam train and diesel train collisions," Rus said. "One of the tank cars was filled with diesel fuel, it was derailed and spewed fuel over the station agent's living quarters which immediately became an inferno." The station agent, his wife and son all died, along with a firefighter who had been travelling on the steam train.

Rus said the discovery has given her a newfound passion for Alberta history. Their research continues and, during their summer vacation, they took a steam train in British Columbia to get a sense of what passengers once experienced.

She has also begun to connect with former Northern Alberta Railways workers. Hearing their memories of working the rails has inspired her to preserve the bricks for posterity. She plans to create some sort of marker on her property, commemorating the tragedy. "It's not just ours, it's Alberta history," she said. "It became more than a story for us." (Wallis Snowdon, CBC News Edmonton – Edited via Bruce Chapman)



Shannyn Rus



CRHA springtime Apple Blossom Special with CN locomotives 3900 and 6750 from Montreal to Granby over the old Montreal & Southern Counties Railway on June 5, 1972. CRHA / Exporail Archives, Peter Murphy collection

*Le train d'excursion « Pommiers en fleur » Montréal-Granby de l'ACHF, tracté par les locomotives 3900 et 6750 du CN, roulant sur la voie du Montreal & Southern Counties, le 5 juin 1972. ACHF / Exporail Archives, Peter Murphy collection*

# COMMUNICATIONS

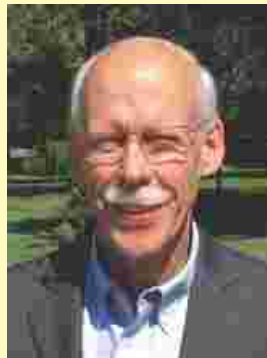
## President's Report

The coronavirus pandemic has upended plans for 2020 completely for almost all railway preservation groups right across the country.

The lockdowns imposed by provincial health authorities meant that museums closed, tourist rail lines suspended operations, part-time employees were laid off, train shows were cancelled, volunteers were left in limbo, and the general public was not able to enjoy all the experiences we normally offer. The lack of paying visitors of course has major implications for the financial viability of many rail organizations.

The CRHA's Exporail museum closed in mid-March. Because Exporail receives generous annual grants from the Québec government, and the federal government has opened the taps with special subsidies, our situation is not immediately threatened, although we have taken cash flow management to new levels of intensity. As this is written, we are planning to re-open at the end of June or in early July, with strict distancing and hygiene measures in place, and offering a reduced visitor experience. We are uncertain about how ready people are to venture out into public spaces, and about how effectively we can manage lots of people, so this is going to be a learning experience for us with the likelihood of many adjustments as we go along.

The team producing Canadian Rail is continuing



Robbie Robinson

## Rapport du Président

La pandémie de coronavirus a complètement bouleversé les plans pour 2020 de presque tous les groupes de préservation de chemins de fer au pays.

Les fermetures imposées par la Direction de la santé publique provinciale ont entraîné la fermeture de musées, la suspension de lignes ferroviaires touristiques, le licenciement d'employés à temps partiel, l'annulation de spectacles ferroviaires, l'abandon de bénévoles et l'impossibilité pour le grand public de profiter de toutes les expériences que nous proposons

normalement. Le manque de visiteurs payants a bien sûr des conséquences majeures sur la viabilité financière de nombreuses organisations ferroviaires.

Le musée Exporail de l'ACHF a fermé à la mi-mars. Comme Exporail reçoit de généreuses subventions annuelles du gouvernement du Québec et que le gouvernement fédéral a ouvert les robinets avec des subventions spéciales, notre situation n'est pas immédiatement menacée, bien que nous ayons porté la gestion des flux de trésorerie à un niveau d'intensité supérieur. Au moment où nous écrivons ces lignes, nous prévoyons de rouvrir à la fin du mois de juin ou au début du mois de juillet, avec des mesures d'éloignement et d'hygiène strictes, en offrant une expérience réduite aux visiteurs. Nous ne sommes pas certains que les gens soient prêts à s'aventurer dans les espaces publics ni de pouvoir gérer efficacement un grand nombre de personnes; ce sera donc une période d'apprentissage pour nous, avec de

to work at delivering the magazine under difficult circumstances, they face additional challenges as many of the archive sources they depend on for material are closed. We owe them a great thanks for their successful efforts. Thankfully, our printer and the post office are still operating almost normally.

CRHA membership services (renewal of memberships and processing new ones) have had to be suspended as they are volunteer-driven, but with limited opening coming we should be able to resume this before too long. No expiring memberships will be cancelled during this shut-down time.

While 2020 may go down in the books as a really tough year, we are all finding creative ways to keep going. Let's all keep our spirits and health up so we can get back to doing what we most enjoy once all this is over.

nombreux ajustements à faire au fur et à mesure.

L'équipe qui réalise Canadian Rail continue de travailler dans un contexte difficile pour sa publication et doit faire face à des défis supplémentaires car de nombreuses sources archivistiques dont elle dépend sont inaccessibles pour le moment. Nous les saluons chaleureusement pour leurs efforts fructueux. Heureusement, notre imprimeur et le bureau de poste fonctionnent encore presque normalement.

Les services aux membres de l'ACHF (renouvellement des adhésions et traitement des nouvelles adhésions) ont dû être suspendus car ils sont assurés par des bénévoles, mais avec l'ouverture limitée à venir, nous devrions les proposer à nouveau d'ici peu. Aucune adhésion parvenant à expiration ne sera annulée pendant cette période de fermeture.

Même si l'année 2020 risque d'être considérée comme une année très difficile, nous trouvons tous des moyens créatifs pour continuer. Gardons le moral et la santé afin de pouvoir retourner faire ce que nous aimons le plus une fois tout cela terminé.

## Québec awards more than \$ 1,500,000 towards the operations of Exporail

Robert Robinson, President of the Canadian Railroad Historical Association and Exporail : "We are very grateful to the Ministère de la Culture et des Communications du Québec for its unwavering support for our operations over more than 40 years. This solid base has allowed us to remain the largest railway museum in Canada and a recreational and tourist jewel in the Montreal area. We would especially like to thank Ms. Nathalie Roy, Minister of Culture and Communications, Ms. Danielle McCann, Minister of Health and Social Services and Member of the National Assembly for Sanguinet, as well as Mr. Christian Dubé, Minister responsible for Government Administration and President of the Treasury Board, Minister responsible for the Montérégie region and député for La Prairie for their backing of our museum."

Nadine Cloutier, Executive Director of the Canadian Railroad Historical Association and Exporail: "As an accredited museum since May 10, 2019, Exporail has already received major government recognition. The accreditation of Québec museums carried out by the Ministère de la Culture et des Communications on behalf of the Government of Québec is a very rigorous process that guarantees the public access to a quality public institution. Under the Operating Assistance Program for Museum Institutions (OAPM), the allocation of \$1,583,514 over three years will enable us to sustain the accomplishment of our

## Québec accorde plus de 1 500 000 \$ pour l'aide au fonctionnement d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien

Robert Robinson, Président de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire et d'Exporail : « Nous sommes reconnaissants envers le ministère de la Culture et des Communications du Québec pour son soutien indéfectible au fonctionnement qui, depuis plus de 40 ans, nous permet d'être le plus grand musée ferroviaire au Canada et un joyau récréo-touristique du Grand Montréal. Nous tenons spécialement à remercier Madame Nathalie Roy, ministre de la Culture et des Communications, Madame Danielle McCann, ministre de la Santé et des Services sociaux et députée de Sanguinet ainsi que Monsieur Christian Dubé, ministre responsable de l'Administration gouvernementale et président du Conseil du trésor, ministre responsable de la région de la Montérégie et député de La Prairie pour leur appui dans ce dossier. »

Nadine Cloutier, Directrice générale de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire et d'Exporail : « En qualité d'institution muséale agréée depuis le 10 mai 2019, Exporail bénéficie déjà d'une reconnaissance gouvernementale majeure. L'agrément des institutions muséales québécoises est délivré par le ministère de la Culture et des Communications au nom du gouvernement du Québec et c'est un processus très rigoureux qui garantit à la population l'accès à un établissement d'intérêt public de qualité. Dans le cadre du

mission and carry out our action plan by building, preserving and enhancing our collection of Canadian railway heritage.

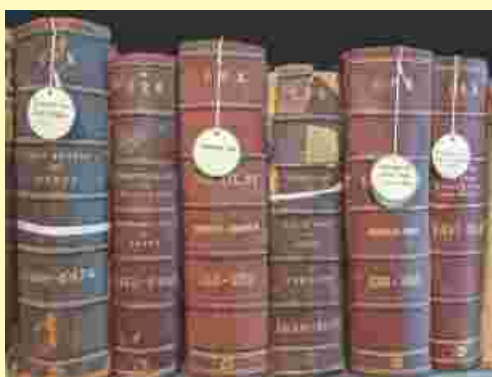
Popular government programs promoting school group visits, and free admission on the first Sundays of the month are successful in increasing attendance at Exporail and allowing Quebeckers to better appreciate the stimulating railway experience we offer."

Programme d'aide au Fonctionnement pour les Institutions Muséales (PAFIM), l'attribution de 1 583 514\$, répartis sur trois ans, nous permettra de renforcer l'accomplissement de notre mission et de réaliser notre plan d'action en constituant, en conservant et en mettant en valeur notre collection issue du patrimoine ferroviaire canadien.

Exporail a pour mandat de faire apprécier à la population l'expérience ferroviaire sur son site : en témoignant déjà l'augmentation de la fréquentation du musée, avec le grand public, les groupes scolaires ainsi que les dimanches gratuits.»

## CRHA Archives

Library and Archives Canada announced a grant of \$68,226 to the Canadian Railroad Historical Association for the preservation, cataloging and digital dissemination of the Heckman collection of photo albums in the Canadian Pacific Railway Company Fonds at Exporail, the Canadian Railway Museum. This work, by a dedicated archive technician will commence in January 2021. A prior grant for the scanning and digitizing of 5812 nitrate negatives (which are frozen after scanning) from the Canadian Pacific Railway Company Fonds was completed on March 31, 2020.



Papineauville Station in 1900. CRHA / Exporail Archives, Fonds Canadian Pacific Railway Company (Photo by Heckman)

Gare de Papineauville en 1900. ACHF / Exporail, Fonds Canadian Pacific Railway Company (Photo par Heckman)

## Archives de l'ACHF

Bibliothèque et Archives Canada a annoncé une subvention de 68 226 \$ à l'Association canadienne d'histoire ferroviaire pour la préservation, le catalogage et la diffusion numérique de la collection d'albums photos de Heckman du Fonds Canadian Pacific Railway Company à Exporail, le Musée ferroviaire canadien. Ce travail, effectué par un technicien spécialisé dans les archives, débutera en janvier 2021. Une subvention préalable pour la numérisation de 5812 négatifs au nitrate (qui sont congelés suite à la numérisation) du Fonds Canadian Pacific Railway Company a été complétée le 31 mars 2020.





## Grant from Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAHQ) of 12,000\$

**Program :** Soutien au traitement des archives 2019-2020

### Project Title :

Sorting, classifying, describing and physically processing the textual and iconographic records contained in the Canadian Railroad Historical Association Fonds according to the Rules for Archival Description (RAD).

Many objectives with that project (many are the same with every archival grant: ensure and plan an adequate preservation of the documents contained in the fonds in accordance with current archival standards, ensure better dissemination and increased accessibility of information on the development of the CRHA via scanning and such), plus begin planning a dissemination project for the 90th anniversary of the CRHA in 2022!

As always, an archival technician will be dedicated to this project for a total of 8 months, starting on April 1, 2020.

The project now underway with LAC's last grant is almost completed (last day will be March 31st). As of now, Chantal has scanned and put in boxes for freezing a total of 5817 negatives from the Fonds Canadian Pacific!

## Subvention de Bibliothèque et Archives nationales du Québec (BAHQ) de 12.000\$

**Programme :** Soutien au traitement des archives 2019-2020

### Titre du projet :

Tri, classification, description et traitement physique des documents textuels et iconographiques contenus dans le fonds de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire selon les Règles de description des documents d'archives (RDDA).

Ce projet vise plusieurs objectifs (plusieurs sont les mêmes pour chaque subvention d'archives : assurer et planifier une préservation adéquate des documents contenus dans le fonds selon les normes archivistiques en vigueur, assurer une meilleure diffusion et une accessibilité accrue de l'information sur le développement de l'ACHF par le biais de la numérisation et autres), en plus de commencer à planifier un projet de diffusion pour le 90e anniversaire de l'ACHF en 2022!

Comme toujours, un technicien archiviste sera dédié à ce projet pour une durée totale de 8 mois, à partir du 1er avril.

## CRHA Foundation

### Canadian Pacific makes a donation to the Canadian Railroad Historical Association Foundation

Canadian Pacific has generously donated an additional \$200,000 to the N.R. Crump Endowment Fund ('Fund') of the Canadian Railroad Historical Association Foundation. The Fund was created in 2016 at the time Canadian Pacific donated the Canadian Pacific Archives to the CRHA. The Fund is wholly invested and generating revenue. The Foundation's priority is the disbursement of the revenue for the preservation, presentation and cataloging of the Canadian Pacific Archives at Exporail, the Canadian Railway Museum. The Fund is dedicated to the memory of N.R. ('Buck') Crump, a former President and Chairman of the Canadian Pacific Railway

### Le Canadien Pacifique a fait un don à la Fondation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire

Le Canadien Pacifique a fait généreusement don d'un montant additionnel de 200 000 \$ à la Caisse de dotation N.R. Crump (« le fonds ») de la Fondation de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire. Ce fonds fut créé en 2016 au temps où le Canadien Pacifique fit don de ses archives à l'ACHF. Ce fonds est entièrement investi et génère un revenu. L'ACHF a pour priorité de déboursier ce revenu pour la préservation, la présentation et le catalogage des archives du Canadien Pacifique à Exporail, le musée ferroviaire canadien. Le fonds est dédié à la mémoire de N.R. (« Buck ») Crump, ancien président et chef d'administration du chemin de fer Canadien Pacifique.

## Division news

### Niagara Division

#### 2018 Preservation Award

The Niagara Division was very pleased to see the 2018 CRHA Preservation Award presented to 40-year Member, Paul Chapman. Paul came up with the idea of mounting historical informational plaques along the now-long-abandoned Niagara, St. Catharines and Toronto Electric Railway line in the Niagara Peninsula. The Niagara Division Members, one and all, really jumped in to help out Paul's cause.

As proof-of-concept, the CRHA Niagara Division paid entirely for the first NS&T plaque (costing about \$3500 each) on the site of their former station in downtown Thorold. After that the plan was to approach local authorities to participate in the programme. Paul, having retired as Director of Planning for the City of St. Catharines was/is, shall we say, well connected with just about everyone in each of the local municipalities that he should speak with regarding the installation of historical plaques, and just as important, covering some the cost of them. Six have been installed thus far (Merritton, Welland, Port Weller, St. Catharines and Port Colborne) through various types of funding arrangements. An additional one in St. Catharines and three in the Niagara Falls area are in the works. These plaques have gone beyond the old NS&T, and now will be 'discovering' the operation of MCR, NYC and C&O trains over the old Canadia Southern and the Toronto, Hamilton & Buffalo rail lines through the Peninsula.

Paul's original plan was to install, maybe, a half dozen of the historical plaques overall in his program. The Division is confident that he will double that number by next

## Nouvelles des divisions

### Division Niagara

#### Prix 2018 pour un projet de préservation de l'ACHF

La Division Niagara de l'ACHF a été très heureuse de voir le Prix 2018 pour un projet de préservation de l'ACHF décerné à Paul Chapman, un membre depuis 40 ans. Paul a eu l'idée d'ériger des plaques donnant des informations historiques tout au long de la ligne abandonnée depuis longtemps du Niagara, St. Catharines and Toronto Electric Railway (NS & T), dans la péninsule du Niagara. Les membres de la Division, tous et chacun, se sont vraiment précipités pour soutenir Paul dans son initiative.

Comme preuve du concept, la Division a entièrement défrayé le coût de la première plaque (une somme d'environ 3500 \$) sur le site de l'ancienne gare du NS & T dans le centre-ville de Thorold. Le plan fut ensuite de contacter les autorités locales pour qu'elles participent au programme. Paul, ayant pris sa retraite en tant que Directeur de la planification de la ville de St. Catharines connaissait, connaît devrions-nous dire, déjà pratiquement tous ceux et celles dans chacune des municipalités avec lesquels il devait entrer en contact en vue de l'installation de plaques historiques et, tout aussi important, solliciter pour assumer une partie de leur coût. Grâce à différentes ententes de financement, six plaques ont été posées jusqu'à maintenant (Merritton, Welland, Port Weller, St. Catharines et Port Colborne, en plus de Thorold). Une de plus à St. Catharines et trois dans le région de Niagara Falls sont présentement en préparation. Ces plaques ont dépassé le parcours de l'ancien NS & T et elles font maintenant découvrir le passé de lignes telles que le Canada Southern (MCR, NYC, C&O) et le Toronto,



“CRHA Niagara Division Charter Member (1978) Frank Delogu, and Niagara Division President Tammy Frakking, look on as Paul Chapman (left) reacts to Linda Schwey's letter to him on his receiving a very important award from the CRHA. The CRHA's Awards Committee has bestowed the 2018 Preservation Award to 40-year CRHA Member Paul Chapman. (Andrew W. Panko)

*Frank Delogu, membre fondateur (en 1978) de la Division Niagara de l'ACHF, et Tammy Frakking, présidente de la Division, observent alors que Paul Chapman (à gauche) réagit au mot écrit de Linda Schwey lors de son acceptation d'un important prix de l'ACHF. Le comité des prix de l'ACHF a décerné le Prix 2018 pour un projet de préservation de l'Association à Paul Chapman, un membre depuis 40 ans. (Andrew W. Panko)*



year and are working their way to help pay for them through individual contributions to the Division, from railway history book and calendar sales.

Hamilton and Buffalo à travers la péninsule. Chaque plaque va porter le logo de l'ACHF.

À l'origine, le plan de Paul était d'installer peut-être une demi-douzaine de plaques tout au plus dans le cadre de son programme. La division est confiante qu'il va doubler ce nombre l'an prochain et elle travaille à une manière de défrayer le coût de celles-ci au moyen de contributions individuelles à la Division et des ventes de livres d'histoire et de calendriers.

BACK COVER TOP: Little had changed on Canadian National's Newfoundland Railway since wartime as evidenced by Train 15 with locomotive 306 meeting Train 6 at Woodford's in the mid 1950s. CRHA / Exporail Archives Fonds Kemp 1370

*HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE: Peu a changé sur Chemin de fer de Terre-Neuve du Canadien National depuis le temps de la Guerre mondiale comme le montre le train no 15, tracté par la locomotive 306, rencontrant le train no 6 à Woodsford, au milieu des années 1950. Archives ACHF/Exporail, Fonds Kemp 1370*

BACK COVER BOTTOM: The last heavy-rail train to traverse the Mount Royal Tunnel in Montreal was EXO Train 1213 destined to Mascouche, Quebec. It was led by Bombardier-built model ALP-45DP bi-modal locomotive 1369 and was photographed on May 8, 2020 around 20:00 at Canora (name derived from Canadian Northern) Station with the north portal in the background. Construction of the new REM light rail system is well underway and the tunnel has been single-tracked for a few months prior to its complete closure for renovation. Lorence Toutant

*BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le dernier train de taille de réseau normal de chemin de fer à traverser le tunnel du Mont-Royal fut le train 1213 d'EXO à destination de Mascouche, Québec. Il eut à sa tête la 1318, une locomotive bi-mode de modèle ALP-45DP construite par Bombardier et fut photographié, le 8 mai 2020, autour de 20 h à la gare Canora (un nom issu de la contraction des mots Canadian Northern) avec à l'arrière-plan le portail nord du tunnel. La construction du réseau de rail léger du REM est bien avancée et le tunnel n'a eu qu'une seule voie en usage pendant quelques mois avant qu'il ne soit complètement fermé à la circulation pour être rénové. Lorence Toutant*

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit [canadianrailwayobservations.com](http://canadianrailwayobservations.com)

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

[www.canadianrailwayobservations.com](http://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

