

- The Lake Simcoe Line
- A Bright Star - CN 6153
- Stan's Photo Gallery: From the Collection Part III
- Book Reviews
- Remembering James A 'Jim' Brown
- Heritage Business Car ■ CRHA Communications

- La ligne du lac Simcoe
- Une étoile brillante: la No 6153 du CN
- Les Photos de Stan: La collection de l'ACHF – 3e partie
- Critique de livres
- En souvenir de James A 'Jim' Brown
- Le patrimoine ferroviaire ■ ACHF Communications

No. 598 • SEPT./SEPT. - OCT./OCT. • 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

- 251** The Lake Simcoe Line / *La ligne du lac Simcoe*, by / par M Peter Murphy
- 282** A Bright Star - CN 6153 / *Une étoile brillante: la No 6153 du CN*, by / par Lorne Perry
- 289** Stan's Photo Gallery: From the Collection Part III / *Les Photos de Stan: La collection de l'ACHF – 3e partie*, by / par Stan J. Smail
- 300** Book Reviews / *Critique de livres*
- 306** Remembering James A 'Jim' Brown / *En souvenir de James A 'Jim' Brown*, by / par Stan J Smail
- 308** Heritage Business Car / *Le patrimoine ferroviaire*
- 311** CRHA / *ACHF Communications*

The Canadian Railroad Historical Association is a volunteer, membership based, not for profit corporation, founded in 1932 and incorporated in 1941. It owns and operates Exporail, the Canadian Railway Museum in the greater Montreal, Quebec region (www.exporail.org) and publishes Canadian Rail bi-monthly. Membership in the Association includes a subscription to Canadian Rail and discounts at Exporail.

L'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) est une société sans but lucratif, formée de membres bénévoles, fondée en 1932 et incorporée en 1941. L'ACHF possède et exploite Exporail, le Musée ferroviaire canadien, situé à Saint-Constant, dans la région du Grand Montréal, au Québec (www.exporail.org) et elle publie le bimestriel Canadian Rail. L'adhésion à l'Association inclut un abonnement à Canadian Rail et des rabais à Exporail.

For your membership in the CRHA, which includes a subscription to Canadian Rail, write to:

CRHA, 110 rue St-Pierre, St-Constant, QC, J5A 1G7

Membership Dues for 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. 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, Lorence Toutant, Gilles Lazure et Jacques Loisel

ENGLISH PROOFREADING: Garth Stevenson

CORRECTION DES ÉPREUVES FRANÇAISES: Gilles Lazure

LAYOUT: Gary McMinn

PRINTING & DISTRIBUTION: Impression Expo

FRONT COVER: One of the earliest William (Bill) Bailey colour images we have in the CRHA / ACHF Exporail Archives is this photograph of TTC radial suburban car 415 at the North Toronto Terminal on April 7, 1948. The car has arrived from Yonge Street north and discharged its passengers. After a short break, the motorman will exchange trolley poles and advance to the load position prior to another trip north.

PAGE COUVERTURE : L'une des plus anciennes images couleur de William (Bill) Bailey que nous ayons dans les archives de l'ACHF / CRHA à Exporail est cette photographie du tramway suburbain 415 de la TTC au terminus de North Toronto le 7 avril 1948. Le tramway est arrivé du nord sur la rue Yonge et ses passagers sont descendus. Après une courte pause, le conducteur changera de trolley et avancera jusqu'au point d'embarquement pour un autre trajet vers le nord.

Funded by the
Government
of Canada

Canada

Financé par le
gouvernement
du Canada

Canada

The CRHA may be reached at its web site: www.exporail.org or by telephone at 450-638-1522

L'ACHF peut être contactée à son site web : www.exporail.org ou par téléphone au 450-638-1522

The Lake Simcoe Line and the Salvage and Restoration of TTC car 416

La ligne du lac Simcoe et le sauvetage et la restauration du tramway 416 de la TTC

By / Par M Peter Murphy

French Version / Version française : Jacques Loiselle

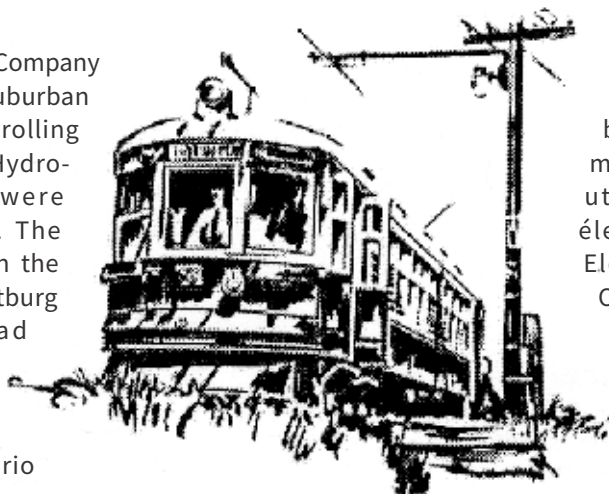
Introduction

In 1925 the Ottawa Car Company delivered 20 double ended suburban streetcars to modernize the rolling stock used on the Ontario Hydro-Electric Railways, which were operated by Ontario Hydro. The equipment was to be used on the Sandwich, Windsor & Amherstburg Railway (SW&A), which had become part of Ontario Hydro in 1920, and on the Toronto & York Radial Railway's (T&YR) Mimico Division, which Ontario Hydro began operating in 1921.

Sir Adam Beck, the Chairman of Ontario Hydro 1906 to 1925, had long promoted a scheme to build a network of electric interurban (called radials in Ontario) railways across southern Ontario. The modernization of existing lines was part of his vision. Twelve of the new cars were assigned to the SW&A (numbers 401 to 408 and 417 to 420) and the other eight (409 to 416) to the T&YR Mimico Division. Other divisions were the Metropolitan (Yonge Street north to Lake Simcoe and the Toronto & Scarboro (Kingston Road from Queen Street east to West Hill).

The Mimico Division, once the most profitable of the three divisions, had originated at the Grand Trunk Railway's Sunnyside Station (foot of Roncesvalles Avenue) but, after May 1922, Hydro radial cars operated from Jane Street, near the mouth of the Humber River. At this time the TTC was installing double track along Lake Shore Road and both the City and Toronto Harbour Commission were making major improvements to the waterfront in this area.

The Mimico line extended west along Lake Shore Road (Toronto-Hamilton Highway 2) to the village of Port Credit, now part of the City of Mississauga. The 400 series cars were double truck, double ended with double doors on all four corners. Wheels had deep flanges and wider treads for suburban operation on T rail, which could also be operated on streetcar girder rail. The cars were equipped with Tomlinson radial couplers and



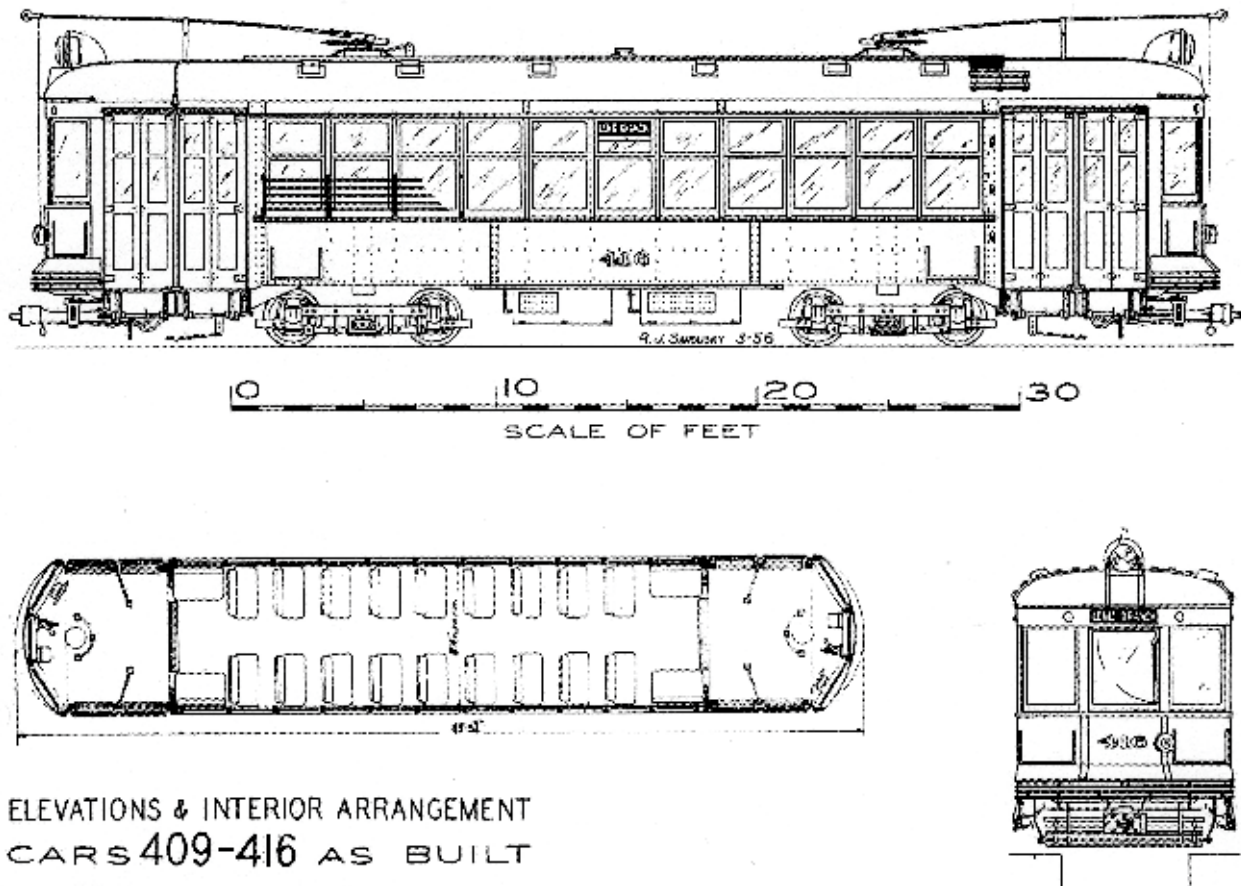
Introduction

En 1925, l'Ottawa Car Company a livré 20 tramways de banlieue bidirectionnels pour moderniser le matériel roulant utilisé par les chemins de fer électriques de l'Ontario Hydro-Electric Railways, exploités par Ontario Hydro. Le matériel devait être utilisé sur la ligne du Sandwich, Windsor & Amherstburg Railway (SW&A), intégrée à Ontario Hydro en 1920, et sur la division Mimico de la Toronto & York Radial Railway (T&YR), qu'Ontario Hydro a commencé à exploiter en 1921.

Sir Adam Beck, le président d'Ontario Hydro de 1906 à 1925, avait longtemps promu un projet visant à construire un réseau de chemins de fer électriques interurbains dans le sud de l'Ontario (on les appelait Radials dans cette province). La modernisation des lignes existantes faisait partie de sa vision. Douze des nouveaux tramways furent affectés au SW&A (numéros 401 à 408 et 417 à 420) et les huit autres (409 à 416) à la division Mimico du T&YR. Les autres divisions étaient la Metropolitan (la rue Yonge vers le nord jusqu'au lac Simcoe) et la Toronto & Scarboro (Kingston Road, de la rue Queen vers l'est jusqu'à West Hill).

Le point d'origine de la division Mimico, autrefois la plus rentable des trois, était la gare Sunnyside du Grand Trunk Railway (au pied de l'avenue Roncesvalles). Toutefois, après le mois de mai 1922, les tramways de l'Hydro circulèrent à partir de la rue Jane, près de l'embouchure de la rivière Humber. À cette époque, la Toronto Transit Commission (TTC) construisait une double voie le long de Lake Shore Road, tandis que la ville et la Toronto Harbour Commission procédaient toutes deux à des améliorations majeures du bord de l'eau dans ce secteur.

La ligne Mimico se prolongeait vers l'ouest le long de Lake Shore Road (la route 2 entre Toronto et Hamilton)



Car 416 drawn by Robert Sandusky in March 1956. CRHA/ACHF Exporail Archives, UCRS Newsletter, June 1956

Le tramway 416 dessiné par Robert Sandusky en mars 1956. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, UCRS Newsletter, juin 1956

Westinghouse type HL multiple-unit control. But the cars seldom ran coupled in regular service.

The operation of the T&YR was transferred to the City of Toronto on January 12, 1927; it had purchased the lines in 1921, but had initially contracted the operation to Ontario Hydro. Starting in 1927 the Toronto Transit Commission (TTC) was empowered to operate the lines for the city. Rolling stock was absorbed into the TTC fleet. The 400 series cars (class R-1) remained briefly in service on the Mimico line until early 1929 following completion of a city streetcar line to Long Branch, opened December 8, 1928. The 'Mimico' line then became a relatively short stub-end line beyond Long Branch to Port Credit, renamed TTC's Port Credit route.

The TTC decided to replace the 400 series with other cars and they were withdrawn from service in September 1928 and moved to Hillcrest Shop for conversion to single end, two-man operation, 'city' cars. Instead of removing the second set of controls at the rear of the car, they were boxed allowing additional seating. A fixed conductor's position was created at the rear of the car ahead of the rear exit doors. Some MU equipment and the

jusqu'au village de Port Credit, qui fait maintenant partie de la ville de Mississauga. Les tramways de la série 400 avaient deux bogies, étaient bidirectionnels avec portes doubles aux quatre coins. Un diamètre plus grand des boudins de roue et une bande de roulement plus large permettaient une exploitation en banlieue sur rails en T ainsi que sur les rails à gorge des tramways urbains. Ils étaient équipés d'attelages radiaux Tomlinson et de commandes Westinghouse de type HL pour unités multiples. Toutefois, ils n'étaient que rarement attelés en service régulier.

L'exploitation de la T&YR fut transférée à la ville de Toronto le 12 janvier 1927 ; celle-ci avait acheté les lignes en 1921, mais en avait initialement confié l'exploitation à l'Ontario Hydro. À partir de 1927, la Toronto Transit Commission (TTC) est chargée d'exploiter les lignes pour la ville. Le matériel roulant fut intégré à la flotte de la TTC. Les voitures de la série 400 (la classe R-1) restèrent brièvement en service sur la ligne Mimico jusqu'au début de 1929, après l'achèvement d'une ligne de tramways urbains vers Long Branch, ouverte le 8 décembre 1928. La ligne Mimico est alors devenue une ligne secondaire relativement



This is car 410 with the rear set of controls 'boxed over' and the conductor's position installed. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

Voici le tramway 410, son groupe de commandes arrière encastré et le poste du conducteur installé. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Corley

front coupler were removed. They were assigned to the St. Clair Division and in January 1929 began operation on the Bathurst route until a twist of fate soon cut their service on that route short.

It is interesting to note that the lightweight steel streetcar, the post 1920 mainstay in many other Canadian cities, was a rarity in Toronto. Hundreds of wooden high wheel cars were replaced by the heavyweight Peter Witt motor and trailer cars which in turn were replaced with a fleet of over 700 new and used PCC type streetcars and the various subway lines thereby bypassing the lightweight era. The Ottawa-built suburban cars were the only conventional lightweights to ever find their way onto the TTC roster.

A Brief History of the T&Y's Metropolitan Division

The T&YR's Metropolitan Division, was the longest electrified railway operating out of the Toronto area. It was the brainchild of Robert Jaffray, a mid-century Scottish Immigrant who made his mark in the wholesale and retail provisioning trade in Toronto. By the 1870s he was well established and connected, especially with the Liberal party which secured him a place on the Royal Commission of Inquiry regarding the Northern Railway of Canada. This was the beginning of the era of great railway building and Jaffray, in seeking new investment opportunities, turned his attention to railways.

Along with a group of other investors, he

courte au-delà de Long Branch jusqu'à Port Credit. La TTC renomma cette ligne Port Credit.

La TTC a décidé de remplacer la série 400 par d'autres tramways. Ils furent retirés du service en septembre 1928 et transférés aux ateliers Hillcrest pour être transformés en tramways urbains, unidirectionnels et exploités par deux employés. Au lieu de supprimer le deuxième groupe de commandes à l'arrière, elles furent encastrées, ce qui permit d'augmenter le nombre de places assises. Un poste fixe de conducteur fut créé en avant des portes de

sortie arrière. Certains appareils propres à l'utilisation en unité-multiple ainsi que l'attelage avant ont été enlevés. Ils furent affectés à la division de St. Clair et, en janvier 1929, commencèrent à circuler sur la ligne de Bathurst jusqu'à ce qu'un coup du sort ne vienne bientôt interrompre leur service sur cette ligne.

Il est intéressant de noter que le tramway en acier qualifié de léger, devenu après 1920 le favori de nombreuses autres villes canadiennes, restera une rareté à Toronto. Des centaines de tramways en bois à roues de grand diamètre furent remplacés par les lourdes motrices et remorques Peter Witt, qui, à leur tour, ont cédé la place à une flotte de plus de 700 tramways neufs et d'occasion de type PCC ainsi qu'aux différentes lignes du métro. Toronto ne connut donc pas l'ère des véhicules légers. Les tramways suburbains construits à Ottawa furent les seuls poids légers conventionnels utilisés par la TTC.

Une brève histoire de la Metropolitan Division de la T&Y

La Metropolitan Division de la T&YR, constituait le plus long chemin de fer électrifié de la région de Toronto. La paternité de la ligne appartient à Robert Jaffray, un immigrant écossais du milieu du dix-neuvième siècle qui a fait sa marque dans le commerce de gros et de détail de Toronto. Vers les années 1870, il était bien établi et avait des relations, en particulier avec le parti libéral qui lui assura une place au sein de la Commission royale d'enquête sur le Northern Railway of Canada. C'est le début de l'âge d'or de la construction des chemins de fer et

succeeded in having the government pass the Metropolitan Railway Act incorporating the Metropolitan Street Railway of Toronto on March 2, 1877. Several years passed and Jaffray's interest in railways waned as he got involved in other ventures. Controlling interest in the Metropolitan was acquired by brothers Charles and W A Warren, also provisioners. On June 25, 1884 they were awarded a thirty year franchise to install and operate a 'side of the road' horse-car line on Yonge Street north of the Toronto city limit. At that time the northern city limit was at the CPR cross-town tracks adjacent to North Toronto Station.

The CPR, as a steam railway, successfully resisted a street railway crossing of its tracks at grade. Both the Toronto Street Railway and the Metropolitan Street Railway had their terminals on either side of the CPR tracks and passengers had to cross the tracks on foot to make a connection.

Built to the Toronto streetcar broad gauge of 4 feet 10⁷/₈ inches, the horsecar line opened on January 26, 1885 offering four trips per day except Sunday. Its northern terminus was just above Eglinton Avenue. Under the Warrens competent leadership - the horsecar line was pushed further north in stages and the line was electrified in 1890. This was the first electric street railway in Toronto, being completed almost two years ahead of the first electrification on the Toronto Railway Company. By 1892 the Metropolitan line reached York Mills South, but not before being completely rebuilt because of wear and tear on the infrastructure caused by the heavier cars and more frequent service. In 1895 the Province granted the Metropolitan the right to change its gauge to 'standard' to allow freight cars to be handled to an interchange with the Canadian Northern Railway south of Aurora. This

Jaffray, à la recherche de nouvelles opportunités d'investissement, se tourne vers ce domaine.

De concert avec un groupe d'autres investisseurs, il réussit à faire adopter par le gouvernement le Metropolitan Railway Act, qui incorpore le Metropolitan Street Railway of Toronto, le 2 mars 1877. Plusieurs années passent et l'intérêt de Jaffray pour les chemins de fer s'estompe à mesure qu'il s'engage dans d'autres entreprises. Les frères Charles et W. A. Warren, alors fournisseurs, acquièrent une participation majoritaire dans le Metropolitan Railway. Le 25 juin 1884, ils obtiennent une franchise de trente ans pour construire et exploiter une ligne de tramways hippomobiles sur la rue Yonge, au nord de la limite de la ville de Toronto. À cette époque, la limite nord de la ville se situait au niveau des voies transversales du CPR, attenantes à la gare de North Toronto.

Le CPR, en tant que chemin de fer à vapeur, a résisté avec succès à un croisement à niveau de ses voies ferrées. Les terminus respectifs du Toronto Street Railway et du Metropolitan Street Railway se situeront de part et d'autre de la voie ferrée du CP et les passagers devront la traverser à pied pour poursuivre leur trajet.

Construite à l'écartement des tramways de Toronto, d'une largeur de 4 pieds 10 pouces et 7/8, la ligne fut ouverte le 26 janvier 1885. Elle offrait quatre départs par jour, sauf le dimanche, et son terminus nord se trouvait juste passée l'avenue Eglinton. Sous la direction compétente des frères Warren, la ligne de tramways fut prolongée par étapes vers le nord et électrifiée en 1890. Ce fut la première ligne de tramways électriques à Toronto, mise en service près de deux ans avant le début de l'électrification de la Toronto Railway Company. En 1892, la ligne du Metropolitan atteint York Mills South, non sans avoir été complètement reconstruite en raison de la détérioration de l'infrastructure causée par les voitures plus lourdes et le service



It's easy to see how the Toronto & York's Metropolitan Railway was the fastest route from Richmond Hill to Toronto in 1907. Note the large awnings in the days before air conditioning. City of Toronto Archives, William James family fonds 1244, Item 509

Il est facile de voir comment le Toronto & York Metropolitan Railway était le moyen de transport le plus rapide de Richmond Hill à Toronto en 1907. Remarquez les grands auvents à l'époque précédant celle de la climatisation. Archives de la ville de Toronto, fonds de la famille William James 1244, pièce 509

responded to a popular complaint that the Grand Trunk had a monopoly on freight shipments from these two rapidly industrializing small cities.

plus fréquent. En 1895, la province accorde au Metropolitan le droit de modifier son écartement pour le rendre standard afin de permettre la circulation des wagons de marchandises vers une jonction avec le Canadian Northern Railway au sud d'Aurora. Cette mesure faisait suite aux doléances de la population selon lesquelles le Grand Trunk bénéficiait d'un monopole du transport de marchandises en provenance de ces deux petites villes en voie d'une rapide industrialisation.

Alexander Galbraith was a commercial photographer who often rode or chartered Metropolitan Railway cars to take him to his photographic locations. Here he captures a posed car on Yonge Street at North Jefferson, stop 54 in Vaughan Township circa 1918. City of Toronto Archives, Alexander W Galbraith fonds 1568, Item 0442

Alexander Galbraith était un photographe professionnel qui empruntait ou nolisait souvent des tramways du Metropolitan Railway pour se rendre aux sites de ses photographies. Ici, une motrice à l'arrêt 54 de la rue Yonge à North Jefferson, dans le canton de Vaughan, vers 1918. Archives de la ville de Toronto, fonds Alexander W. Galbraith 1568, pièce 0442



Yonge Street looking south at the CPR level crossing on June 19, 1912. The standard gauge Metropolitan Railway tracks are in the foreground, they split and curve right to their south terminal (CPR). The sign reads 'Local Cars For: Deer Park, Mt. Pleasant, Davisville, Eglinton, Glen Grove, Lawrence Park'. In the distance you can see the north end of the Toronto Railway Company broad gauge tracks on the south side of the CPR. CRHA / ACHF Exporail Archives, William C. Bailey - Corley fonds



La rue Yonge en direction sud au passage à niveau du CP le 19 juin 1912. Les voies à écartement standard du Metropolitan Railway sont au premier plan. Elles se séparent et s'incurvent vers leur terminus sud (le CPR). Le panneau indique "Local Cars For : Deer Park, Mt. Pleasant, Davisville, Eglinton, Glen Grove, Lawrence Park". Au loin, vous pouvez apercevoir l'extrémité nord des voies à écartement large de la Toronto Railway Company, du côté sud du CPR. Archives d'Exporail CRHA / ACHF, William C. Bailey - Fonds Corley



The Metropolitan Railway Station at 1092 Yonge Street, on the north side of the CPR tracks, in 1910. Car 50, on the left, was built by the Toronto Railway Company in 1906, car 68, on the right, was also built by the TRC in 1907. There was a planned interchange for freight cars with the CPR that never materialized. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

La gare du Metropolitan Railway au 1092 rue Yonge, au nord des voies du CPR en 1910. Le tramway 50, à gauche, fut construit par la Toronto Railway Company en 1906, de même que le tramway 68, à droite, en 1907. Une jonction pour l'échange de wagons de marchandises avec le CPR était prévue, mais elle ne s'est jamais concrétisée. Archives d'Exporail CRHA / ACHF, fonds Corley

In 1893 the company, whose name was now the Metropolitan Street Railway Company ('Toronto' was dropped from the corporate title), was granted a thirty-five year franchise authorizing it to undertake a major expansion to points north in York County. The extension would serve important communities along Yonge Street, along with a branch to Schomberg and a terminus at Lake Simcoe. In 1897 the word 'Street' was dropped from the company's name. That year the Metropolitan reached Richmond Hill and Aurora in 1899. When the line reached Newmarket in August of 1899, problems arose as the cars operating on Main Street caused unacceptable congestion; the solution was an alternate route behind buildings on private right of way, opened in 1905.

In 1901, the Metropolitan also established the first 'electric railway park' in Ontario. The 200 acre 'electric park' was established at Bond Lake, south of Aurora. It became widely popular and provided weekend loadings for the line. Surplus electricity from steam generation at Bond Lake and other substations was sold to local municipalities.

The arrival of the big green cars spurred

En 1893, la société, dont le nom est devenu la Metropolitan Street Railway Company (« Toronto » a été supprimé), obtient une franchise de trente-cinq ans l'autorisant à entreprendre une expansion majeure vers le nord dans le comté de York. Elle devait desservir d'importantes communautés le long de la rue Yonge jusqu'à un terminus au lac Simcoe. Une ramification vers Schomberg était aussi prévue. En 1897, le mot « Street » est supprimé à son tour du nom de la société. Cette année-là, le Metropolitan atteint Richmond Hill, puis Aurora en 1899. Lorsque la ligne atteignit Newmarket en août 1899, des problèmes surgirent, car les voitures circulant sur Main Street provoquaient des embouteillages inacceptables; la solution fut un itinéraire alternatif en site propre à l'arrière des bâtiments, inauguré en 1905.

En 1901, le Metropolitan a également créé le premier « parc ferroviaire électrique » en Ontario. Ce « parc électrique » de 200 acres fut créé à Bond Lake, au sud d'Aurora. Il est devenu très populaire et génère une utilisation accrue de la ligne durant les fins de semaine. L'électricité excédentaire produite par la vapeur à Bond Lake et à d'autres sous-stations était vendue aux municipalités environnantes.

L'arrivée des grandes motrices vertes a stimulé le

development in and around Newmarket; attendance at the North York Agricultural Fair had never been greater. The Metropolitan became the main method to ship locally produced agricultural products to Toronto as well as a lucrative contract to carry the postal mail. The Newmarket station was expanded to include living quarters and a freight shed. The Lake Simcoe Ice Company was a major customer on the line. In the winter of 1907-08, the Metropolitan shipped more than 25,000 tons of ice cut from Lake Simcoe and destined for domestic refrigeration in Toronto.

Enter Mackenzie and Mann, owners of the Toronto Railway Company, (forerunner of the TTC). The TRC acquired the Metropolitan on August 1, 1904 and consolidated the operation of the three distinct divisions (Mimico, Metropolitan and Scarboro) under the corporate title of Toronto & York Radial Railway Company. Mackenzie Mann & Company also purchased the independent Schomberg and Aurora (S&A) steam railroad which was a 22.4 kilometre line linking the named towns. The S&A opened in 1904 and was electrified in 1916.

The TRC invested heavily in the former Metropolitan Railway with new stations, freight sheds, signalling, car barns and rolling stock. In 1907 the Mackenzie interests (Toronto Power Co.) brought electric power from Niagara Falls to Toronto via high voltage transmission lines to supply their electric transportation network and to supplement existing steam generating plants. The Metropolitan carried 3,790,000 passengers in 1910, with freight (especially LCL loadings and express) accounting for some 25% of earnings plus revenue earned from the mail contract business.

Mackenzie and Mann's improvements resulted in greatly increased ridership, freight haulage and financial results (see Table 1).

développement à Newmarket et dans les environs ; la fréquentation de la foire agricole de North York n'avait jamais été aussi importante. Le Metropolitan est devenu le moyen privilégié pour l'expédition des produits agricoles locaux à Toronto. À cela s'est ajouté un lucratif contrat pour le transport du courrier. La gare de Newmarket est agrandie pour inclure des quartiers d'habitation et un entrepôt. La Lake Simcoe Ice Company était un client important de la ligne. Durant l'hiver 1907-08, le Metropolitan a expédié plus de 25 000 tonnes de glace découpée dans le lac Simcoe et destinée à la réfrigération domestique à Toronto.

Entrent en scène Mackenzie et Mann, propriétaires de la Toronto Railway Company (préceuse de la TTC). La TRC a acquis le Metropolitan le 1er août 1904 et a consolidé l'exploitation des trois divisions distinctes (Mimico, Metropolitan et Scarboro) sous la raison sociale de Toronto & York Radial Railway Company. La Mackenzie Mann & Company a également racheté le chemin de fer à vapeur indépendant Schomberg and Aurora (S&A), une ligne de 22,4 kilomètres reliant ces deux villes. Elle fut inaugurée en 1904 et électrifiée en 1916.

La TRC a beaucoup investi dans l'ancienne Metropolitan Railway pour de nouvelles gares, des entrepôts, de la signalisation, des remises et du matériel roulant. En 1907, les entreprises de Mackenzie (la Toronto Power Co.) acheminent de l'électricité des chutes du Niagara à Toronto au moyen de lignes à haute tension pour alimenter leur réseau de distribution et pour suppléer aux centrales à vapeur existantes. Le Metropolitan a transporté 3 790 000 passagers en 1910, des marchandises, en particulier les chargements partiels (LCL) et la messagerie; le secteur marchandise rapportait environ 25 % des recettes, sans compter les revenus provenant des contrats de courrier.

Les améliorations apportées par Mackenzie et Mann ont entraîné une forte augmentation de la fréquentation, du transport de marchandises et des résultats financiers (voir tableau 1).

Table 1:
RESULTS FOR METROPOLITAN / TORONTO & YORK RADIAL FOR PERIOD BEFORE AND AFTER MACKENZIE AND MANN OWNERSHIP

For 12 Months Ending June 30th Pour 12 mois se terminant le 30 juin			
	1903	1906	Change
Number of Passengers <i>Nombre de passagers</i>	521,083	2,348,364	350%
Tons of Freight/ <i>Tonnes de fret</i>	800	12,900	1,500%
Revenues (\$)/ <i>Recettes (\$)</i>	74,803	119,882	60%
Net (\$)	29,428	74,277	152%

Source: Statistics of Electric Railways, King's Printer, Ottawa, Various Years
 Source: Statistiques des chemins de fer électriques, Imprimeur du Roi, Ottawa, années diverses

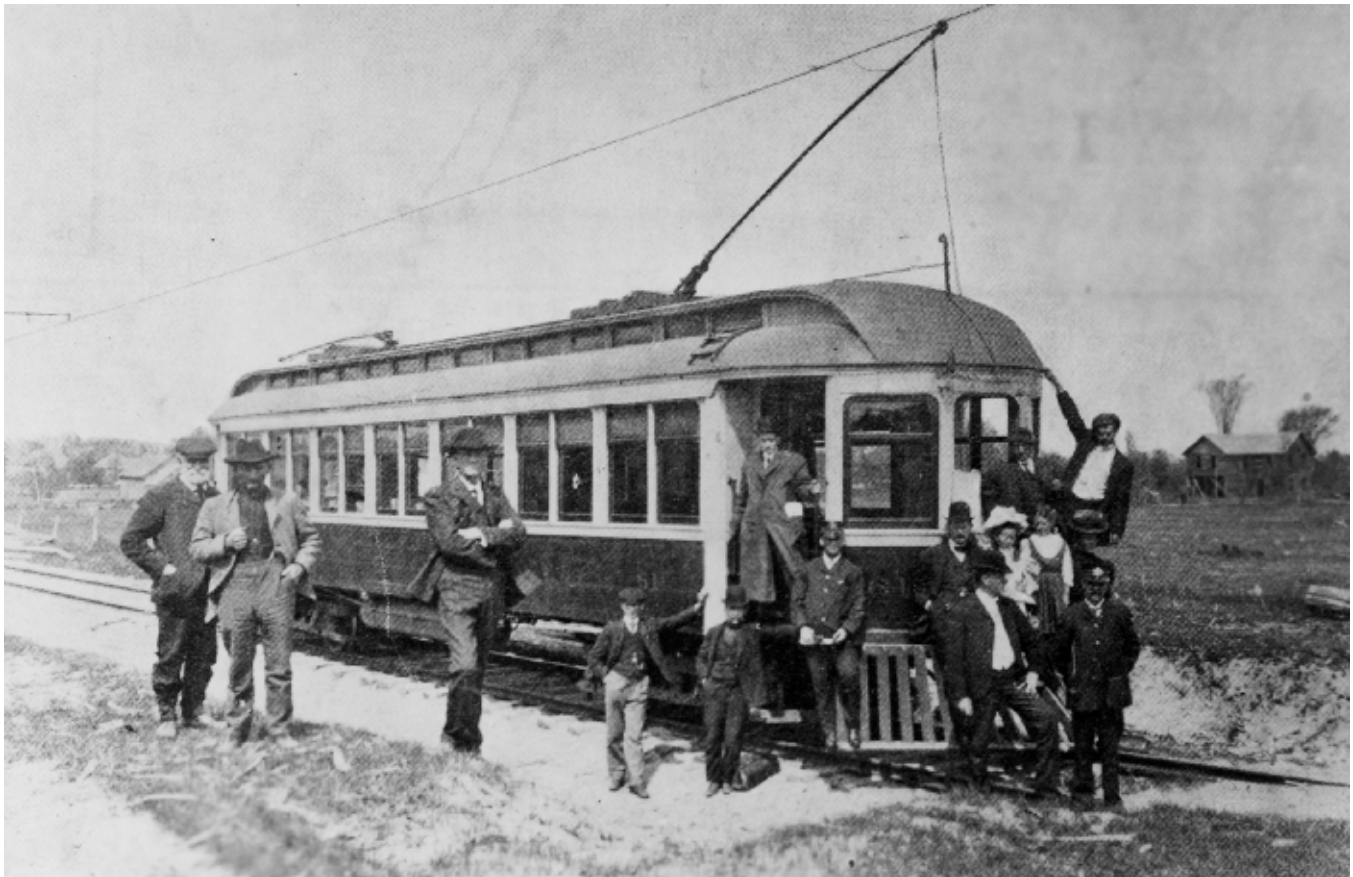
Tableau 1:
BILAN DES METROPOLITAN ET TORONTO & YORK RADIAL POUR LA PÉRIODE AVANT ET APRÈS LA PRISE EN CHARGE PAR MACKENZIE ET MANN

Fifteen new cars, built by the TRC, were ordered especially for the Lake Simcoe line and received between 1905 and 1907; however the first three would be assigned to the Mimico Division due to a car barn fire. These 55-foot cars were designed for speed, comfort and safety. In 1912 eight 'Prairie-type' cars were purchased from Preston Car & Coach; these were assigned to the busy local service to Glen Grove in North Toronto.

There was more expansion. A 40 kilometre extension north-east from Newmarket reached Jackson's Point on Lake Simcoe in 1907 and continued on a short distance to Sutton in 1909, the end of the line. This final extension was built to the highest standards of the day on private right of way, the total length of the line was now 101.36 kilometres, all standard gauge. In early 1908, the T&Y opened a new operations centre at 1430 Yonge Street (two blocks below St. Clair). This facility comprised a carhouse, repair shop, large yard, offices and communications centre (dispatcher).

Quinze nouvelles motrices furent commandées spécialement pour la ligne du lac Simcoe, construites par la TRC et reçues entre 1905 et 1907 ; toutefois, les trois premières seront affectées à la division Mimico en raison de l'incendie d'une remise. Ces voitures, d'une longueur de 16,8 m (55 pi), ont été conçues pour la vitesse, le confort et la sécurité. En 1912, huit tramways de type « Prairie » furent achetés de Preston Car & Coach ; ils furent affectés au service local très fréquenté de Glen Grove, dans North Toronto.

L'expansion continue. Un prolongement de 40 kilomètres au nord-est de Newmarket atteint Jackson's Point sur le lac Simcoe en 1907, puis se poursuit sur une courte distance jusqu'à Sutton en 1909, la fin de la ligne. Il fut construit selon les normes les plus élevées de l'époque sur emprise privée. La longueur totale de la ligne était alors de 101,36 kilomètres, entièrement à écartement normal. Au début de 1908, le T&Y ouvre un nouveau centre d'opérations au 1430 rue Yonge (deux rues plus bas que St. Clair). Ce complexe comprenait une remise, un atelier de réparation, une grande cour, des bureaux et un centre de communications (avec répartiteur).



This was the first radial car to Jackson's Point on Lake Simcoe on June 1, 1907. Original photo in the Newmarket Historical Society collection, this copy from the CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

Voici la première motrice Radial à se rendre à Jackson's Point sur le lac Simcoe, le 1er juin 1907. Photo originale dans la collection de la Newmarket Historical Society; cette copie provient des archives d'Exporail CRHA / ACHF, fonds Corley

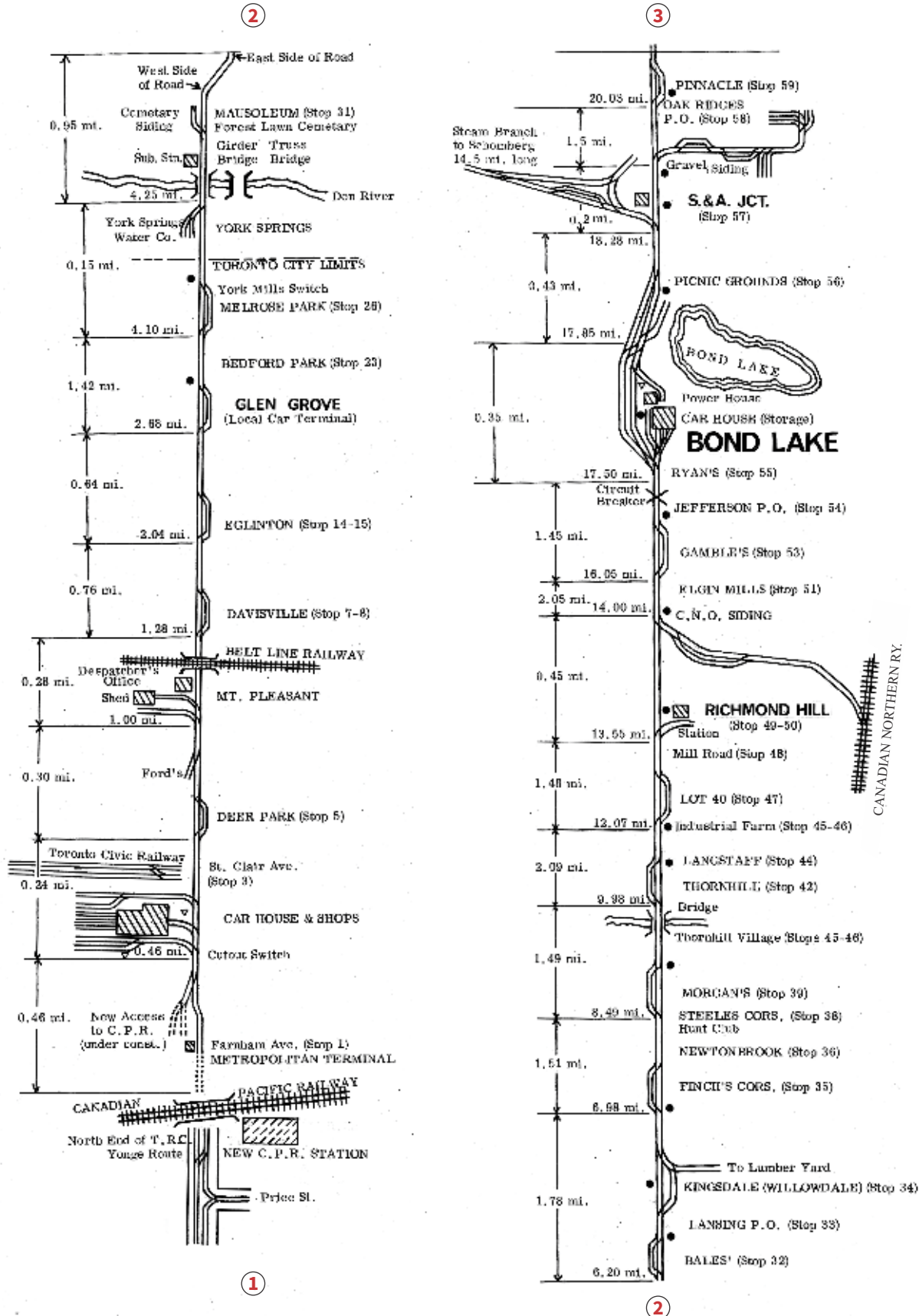


Toronto & York car 48 (Preston 1912), a Glen Grove local, loads passengers at the south terminal (CPR) in 1913. Edward (Ted) Wickson
Le tramway 48 du Toronto & York (Preston 1912), assurant le service local de Glen Grove, accueille des passagers au terminus sud (CPR) en 1913. Collection Edward (Ted) Wickson

Keeping the line open in winter presented its challenges. Here a motorized plow, and what looks like two express cars, as pushers clear snow on Yonge Street in Newmarket circa 1912. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

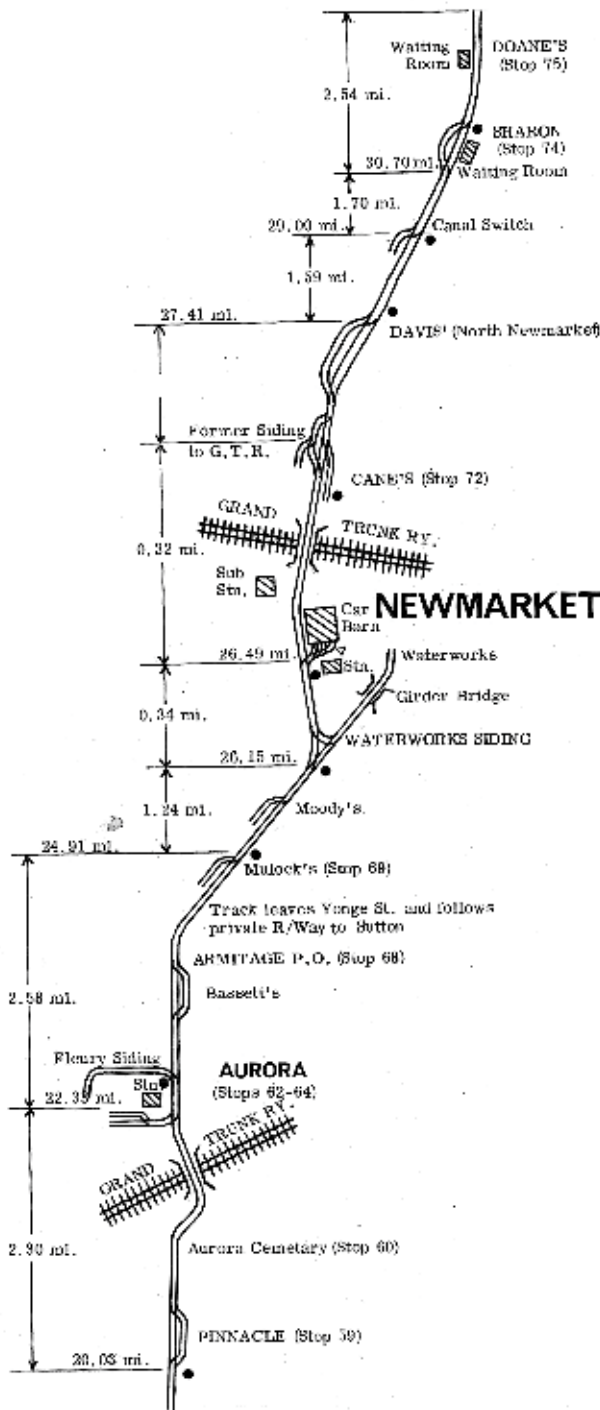
Garder la ligne ouverte en hiver présentait des défis. Ici, un chasse-neige motorisé et ce qui ressemble à deux motrices-marchandises en renfort, déblaient la neige sur la rue Yonge à Newmarket, vers 1912. Archives d'Exporail CRHA / ACHF, fonds Corley



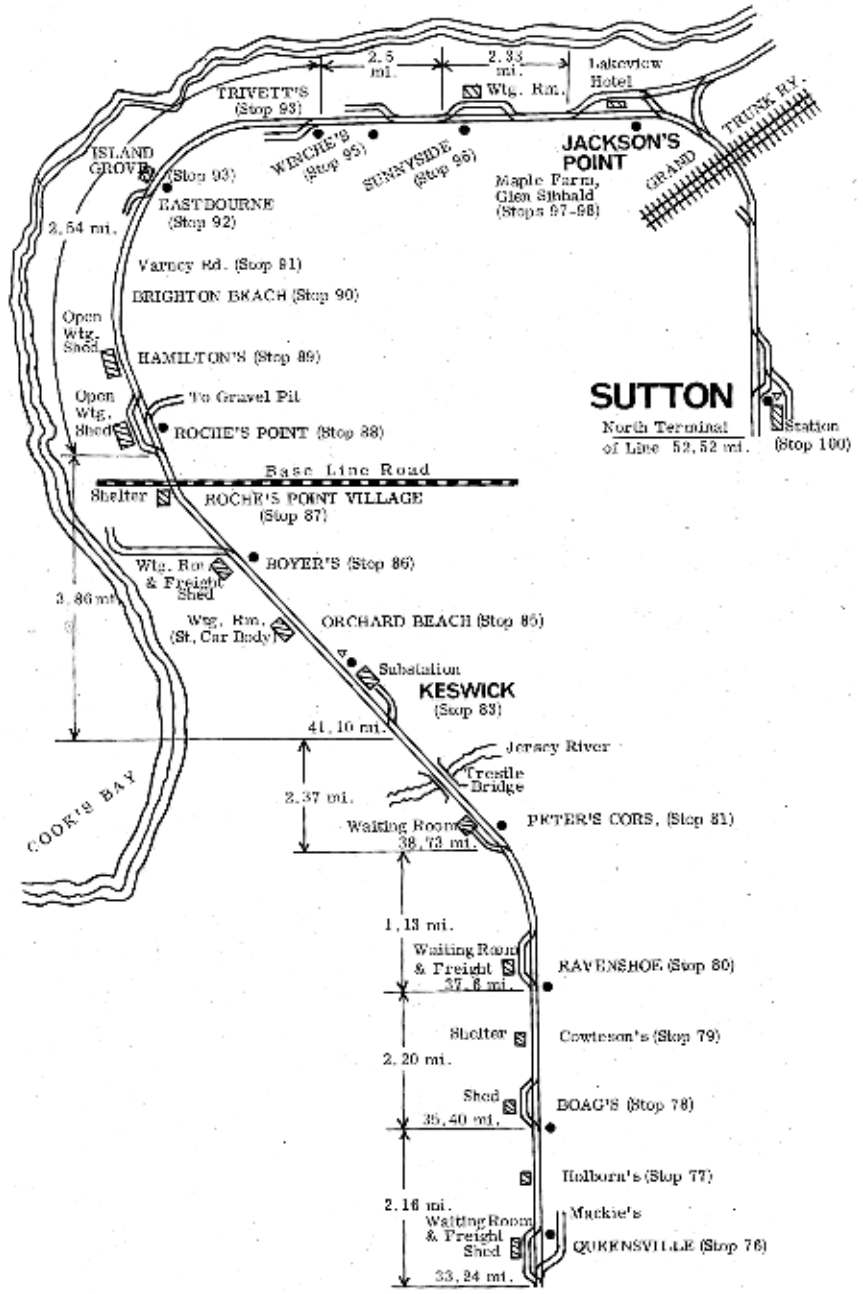


T&Y TRACK MAP 1915 | by Ted Wickson
re-drawn with added information from TTC historical files

4



3



4



Metropolitan Railway express motor 10 and crew pose at Jackson's Point circa 1912. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

La motrice 10 du Metropolitan Railway et son équipe en service de messagerie posent à Jackson's Point vers 1912. Archives d'Exporail CRHA / ACHF, fonds Corley



A dozen Toronto & York workers pose beside No. 90, a Ruggles 1904 rotary snow plow. There is no information as to when and where. CRHA / ACHF Exporail Archives, Paterson fonds

Une douzaine de travailleurs du T&Y posent à côté du chasse-neige rotatif No 90, un modèle Ruggles 1904. Aucune information disponibles sur la date et le lieu. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Paterson

The Metropolitan spurred a housing boom on the south shore of Lake Simcoe. Most were cottage owners who enjoyed proximity to the lake and a short walking distance to the radial line. Summer travel to the lake grew each year, boosted by the introduction of Sunday service in May 1913. On the 1918 Civic Holiday 3,818 passengers were carried on a single day!

Le Metropolitan a provoqué un boum du logement sur la rive sud du lac Simcoe. La plupart étaient des propriétaires de chalets qui appréciaient la proximité du lac et la courte distance de marche vers la ligne radiale. La fréquentation de la ligne en été vers le lac augmente chaque année, stimulée par l'introduction du service du dimanche en mai 1913. Lors du Civic Holiday de 1918, 3 818

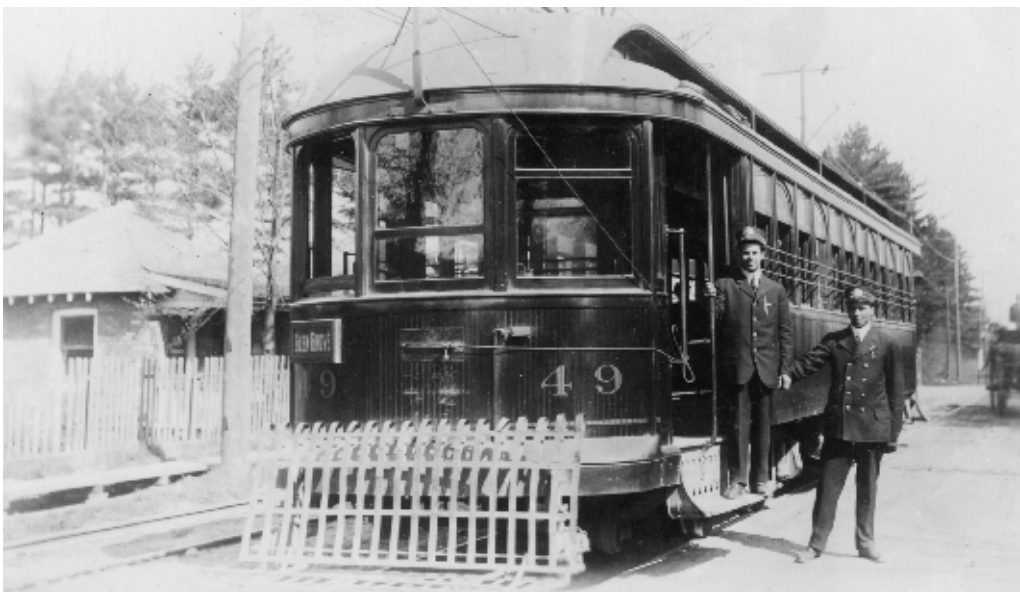
There were challenges for successive owners / operators of the Metropolitan, especially the single track nature of the line. As service increased, schedules often could not be maintained due to long waits at passing sidings. As well, the line's profile had severe grades ranging from 6% to 8% at several points. Freight movements at times had to 'double the hill'. Winter snows also played havoc on the service, often closing the line for days. After the severe winter of 1903-04, the T&Y acquired 2 rotary plows to assist the track plows in keeping the line open.

passagers ont été transportés en une seule journée !

Les propriétaires et exploitants successifs du Metropolitan ont dû faire face à certaines difficultés. Avec l'augmentation du service sur une ligne à voie unique, il arrivait souvent que les horaires ne puissent être respectés en raison de longues attentes aux voies d'évitement. De plus, le profil de la ligne présentait d'importantes inclinaisons variant entre 6 et 8 % en plusieurs endroits. Les convois de marchandises devaient parfois être scindés en deux. En hiver, les chutes de neige ont également perturbé le service, entraînant souvent la fermeture de la ligne pendant plusieurs jours. Après l'hiver rigoureux de 1903-04, le T&Y fit l'acquisition de deux chasse-neige rotatifs pour prêter main-forte aux charrues et garder la ligne ouverte.

Motorman E. Curry and crew-mate pose beside 1912 Preston built, Prairie-type car 49 on Yonge Street at Glengrove Avenue in 1914. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

Le garde-moteur E. Curry et son coéquipier posent à côté du tramway 49 de type Prairie construit par Preston en 1912. Rue Yonge et avenue Glengrove, en 1914. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Corley



All gather for the photographer in 1917 at Sutton Station, the northern terminus of the line. Car 58 was built by the Toronto Railway Company in 1906 and was turned over to the TTC in 1922. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

Un rassemblement pour le photographe en 1917 à Sutton Station, le terminus nord de la ligne. Le 58 fut construit par la Toronto Railway Company en 1906 et transféré à la TTC en 1922. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Corley



Storm Clouds Gather

As expected the street railway led to the rapid development of the area it served. Towns were incorporated, population expanded, country properties became valuable and the railway's business increased. By 1909 North Toronto had a population of 4,500 people and residents could now commute to the city with relative ease.

One problem persisted; there was no through service nor rail connection because of the different track gauges with the Toronto Railway Company. Passengers had to change cars at the southern end of the Metropolitan and pay another fare to travel downtown on the TRC. This inconvenience would last for many years.

Despite over ten years of negotiations between Mackenzie & Mann's radial railways and the City of Toronto, no agreement was ever reached to allow the radial cars to operate into the downtown core of Toronto. A new line was needed because of the wider gauge used by the street car lines in the city. Despite year's of studies and various plans, the city continuously rebuffed all efforts by the radials to enter the city.

Underlying the talks was outright animosity between Mayor Church and members of the council to Mackenzie and Mann and their private power development at Niagara Falls. As well, in the pre-World War I years city planners had already begun to think of subways to deal with the problems of congestion on Yonge Street.

With Sir Adam Beck preaching the virtues of public ownership of hydro development and distribution, the Mayor and council were determined to stamp out any trace of private power from the city. This included removing Mackenzie and Mann who as the war years progressed faced major financial storm clouds from the over-extension of most of their railway empire especially their Canadian Northern Railway.

The hold that the Mayor and council had over Mackenzie and Mann was the franchise for the Metropolitan that would expire in 1921. Without a franchise Mackenzie and Mann could not continue operation of the T&YR.

The initial battle was over a short 400 meter section of the Metropolitan from the CPR tracks north to Farnham Avenue that, unlike the rest of the T&YR, expired in 1915, Toronto city council wanted the franchise to expire to escape the clutches of Mackenzie and Mann.

On Friday, June 25, 1915 at 11:58 PM the last T&YR car pulled out from the southern terminus and headed north. Two minutes later, at midnight, city work crews commenced dismantling the T&YR tracks under the supervision of Toronto Mayor Tommy Church. The short stretch of track from the CPR to Farnham Avenue was taken up. The T&YR cars now terminated at Farnham Avenue on Yonge Street. Because of the city's action, it was now all out

De sombres nuages approchent

Tel que prévu, le tramway a suscité un développement rapide de la zone qu'il desservait. Des villes se sont constituées, la population s'est accrue, les propriétés rurales ont pris de la valeur et les affaires du chemin de fer ont progressé. En 1909, la population de North Toronto atteignait 4 500 habitants et les résidents pouvaient désormais se rendre en ville avec une relative aisance.

Un problème persistait : il n'y avait pas de service direct vers le centre-ville. L'écartement différent de la Toronto Railway Company empêchait tout raccordement. Les passagers devaient changer de tramway à l'extrémité sud du Metropolitan et payer un tarif supplémentaire à la TRC pour compléter leur trajet. Ce désagrément allait durer de nombreuses années.

Malgré plus de dix ans de négociations entre les chemins de fer Radials de Mackenzie & Mann et la ville de Toronto, aucun accord ne fut jamais conclu pour permettre aux motrices de se rendre au centre-ville. Une nouvelle ligne était nécessaire en raison de l'écartement plus vaste des voies de tramways de la ville. Malgré des années d'études et de projets divers, la ville a continuellement repoussé tous les efforts des Radials pour entrer dans la ville.

Les pourparlers furent toujours difficiles en raison d'une animosité déclarée entre le maire Church et les membres du conseil municipal d'une part et Mackenzie et Mann et leur entreprise d'énergie privée à Niagara Falls d'autre part. De plus, au cours des années précédant la Première Guerre mondiale, les urbanistes entrevoyaient déjà le métro comme solution aux problèmes de congestion de la rue Yonge.

Tandis que Sir Adam Beck prêchait les vertus de la propriété publique du développement et de la distribution de l'hydroélectricité, le maire et le conseil municipal étaient déterminés à éliminer toute trace d'énergie privée dans la ville. Cela impliquait notamment d'écarter Mackenzie et Mann qui, au fil des années de guerre, durent faire face à d'importantes difficultés financières dues à l'expansion excessive de leur empire ferroviaire, en particulier le Canadian Northern Railway. L'emprise que le maire et le conseil municipal avaient sur Mackenzie et Mann était la franchise du Metropolitan qui allait expirer en 1921. Sans cette franchise, Mackenzie et Mann ne pourraient poursuivre les opérations du T&YR.

Les hostilités commencèrent lors du renouvellement de la franchise d'un court tronçon du Metropolitan, soient les 400 mètres entre les voies du CPR et l'avenue Farnham au nord. Contrairement au reste du T&YR, la franchise de ce segment arrivait à échéance en 1915 et le conseil municipal de Toronto voulait que cette franchise expire pour échapper aux griffes de Mackenzie et de Mann.

Le vendredi 25 juin 1915, à 23 h 58, le dernier tramway du T&YR quitte le terminus sud et se dirige vers le nord. Deux minutes plus tard, à minuit, les équipes de travail de la ville commencent à déconstruire les voies de la T&YR sous la supervision du maire de Toronto, Tommy Church. Les voies entre le CPR et l'avenue Farnham sont enlevées et les tramways du T&YR doivent s'arrêter à Farnham sur la rue Yonge. Pour

war between Mackenzie and Mann and the City of Toronto (remember Mackenzie & Mann still owned the TRC, which controlled all of the local streetcar service in the city).

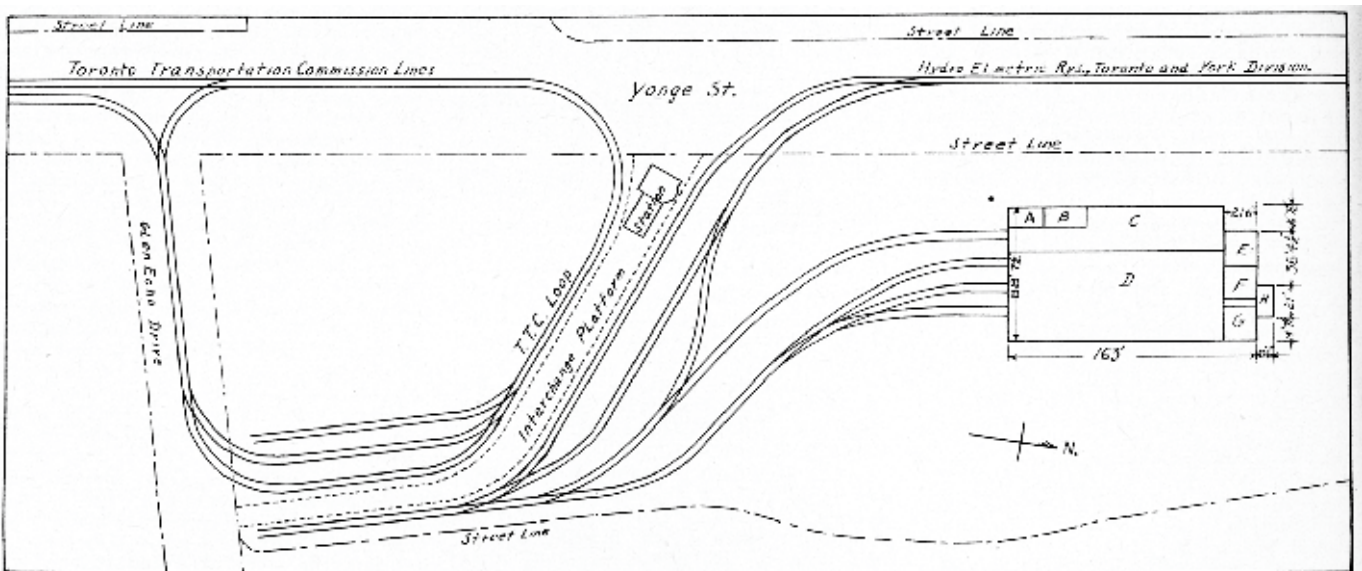
That five city block gap was narrowed in 1916 when the TRC extended its Yonge streetcar line to a wye at Woodlawn Avenue following completion of the grade separation with the CPR. The remaining gap was never closed, a one block separation still existed between the T&Y and TRC. In 1921, the year the T&Y franchise would expire for tracks in the city of Toronto streets, a plebiscite was held by Toronto ratepayers and approval was given for the city to take over the Toronto Railway Company and the Toronto & York Radial Railway Company. The Toronto Transportation Commission was created by Provincial Act in 1920 to bring all city transit services under one public body. Mackenzie and Mann were out of the Toronto streetcar business.

The City of Toronto paid \$ 10.5 million for its share of the Mackenzie & Mann streetcar and radial lines. On September 1, 1921 the Toronto Transportation Commission took over all streetcar operations in the city and, in the months that followed, remnants of the radial lines existing within the city limits. After legal issues were resolved, it took over ownership of the T&Y's Metropolitan line on Yonge Street in the fall of 1922. Change came fast. On November 2, 1922 when the TTC completed the extension of its Yonge route to the city limits (Glen Echo Road). Here, 'city cars' connected with radial cars on Hydro's Metropolitan Division. A new streetcar / radial terminal was built at that location (near the 4300 block on Yonge Street) adjacent to Hydro's shop and car house, funded by the city. It was known as North Toronto

cette raison, c'est maintenant la guerre totale entre Mackenzie et Mann et la ville de Toronto. N'oublions pas cependant que Mackenzie et Mann sont toujours propriétaires de la TRC, qui contrôle l'ensemble du service de tramway de la ville.

Cet écart de cinq pâtés de maisons fut réduit en 1916, lorsque la TRC prolongea sa ligne de tramway Yonge jusqu'à un triangle de virage à l'avenue Woodlawn, après avoir érigé un pont d'étagement au-dessus des voies du CPR. L'écart restant d'un pâté de maisons ne fut jamais comblé entre le T&Y et la TRC. En 1921, l'année d'expiration de la franchise du T&Y pour les voies ferrées des rues de la ville de Toronto, un plébiscite fut tenu et les contribuables permirent à la ville de s'approprier la Toronto Railway Company et la Toronto & York Radial Railway Company. La Toronto Transportation Commission fut créée par une loi provinciale en 1920 pour regrouper tous les services de transport en commun de la ville en un seul organisme public. Mackenzie et Mann étaient évincés du secteur des tramways de Toronto.

La ville de Toronto a déboursé 10,5 millions de dollars pour sa part des lignes de tramways urbaines et interurbaines de Mackenzie & Mann. Le 1er septembre 1921, la Toronto Transportation Commission reprend toutes les opérations de tramways de la ville et, dans les mois qui ont suivi, incorpore le reste des lignes radiales se trouvant à l'intérieur des limites de la ville. Une fois les questions juridiques résolues, elle devient propriétaire de la ligne Metropolitan du T&Y sur la rue Yonge à l'automne 1922. Des changements se produisent rapidement. Le 2 novembre 1922, la TTC achève le prolongement de sa ligne Yonge jusqu'aux limites de la ville (à Glen Echo Road). À cet endroit, les tramways urbains font la jonction avec les tramways suburbains et interurbains de la division Metropolitan de Hydro. Un nouveau terminus de tramways financé par la ville y fut construit (près du secteur 4300 de la rue Yonge), à côté des ateliers et du garage d'Hydro. On le nomme



Track plan, North Toronto Terminal. CRHA/ACHF Exporail Archives, Canadian Railway & Marine World, April 1923
 Plan des voies, terminus North Toronto. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, Canadian Railway & Marine World, avril 1923

Terminal, it opened on January 15, 1923. It was an intermodal terminal in today's terms, serving TTC city cars, Hydro's Metropolitan Division radial cars and, in 1927, Gray Coach Lines' buses. This remained the southern radial terminus when the TTC took over in 1927 (rebranded as the Lake Simcoe Line) and again in 1930 when a truncated service to Richmond Hill was inaugurated (rebranded again as the North Yonge Railways).

North Toronto Terminal et il est inauguré le 15 janvier 1923. C'était un terminus intermodal au sens actuel du terme, desservant les tramways urbains de la TTC, les voitures suburbaines et interurbaines de la division Metropolitan d'Hydro et, à partir de 1927, les autobus de la Gray Coach Lines. Il est resté le terminus de la ligne radiale (rebaptisée Lake Simcoe Line) lorsque la TTC a pris le relais en 1927 et également en 1930, lorsqu'un service tronqué vers Richmond Hill fut inauguré (rebaptisé de nouveau North Yonge Railways).



North Toronto Terminal when new - Yonge Street is in the foreground, broad gauge TTC city car on the right and standard gauge Hydro Electric car on the left. TTC - CRHA/ACHF Exporail Archives, Corley fonds

Le terminus de North Toronto est neuf, la rue Yonge est au premier plan. À droite, un tramway urbain TTC à écartement large et à gauche, une motrice Hydro Electric à écartement normal. TTC - Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Corley



View of radial cars loading at Glen Echo terminal on November 10, 1927. The 'private' destination sign would suggest some kind of charter or excursion. CRHA/ACHF Exporail Archives, Corley fonds

Des motrices Radial accueillent des passagers au terminus de Glen Echo le 10 novembre 1927. Le panneau de destination «Private» suggère un nolisement ou une excursion. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Corley

On November 1, 1922 the Hydro-Electric Railways (HER), a component of the Hydro-Electric Power Commission of Ontario, took over the operation of the Toronto & York making it a division of the HER. The city of Toronto owned the property, HER operated it. Hydro quickly set out to modernize the North Yonge line, improving service and rehabilitating infrastructure. Air compressors were installed on the cars, making redundant the old air-storage system. The new North Toronto Terminal proved to be greatly appreciated by the passengers who now had a convenient transfer station between Yonge Street suburban and Toronto city cars - no more gap between systems.

The TTC ERA

With operating deficits mounting and the city and Hydro at odds over who was responsible, the TTC took over direct operation of Hydro's Toronto & York radial lines on January 12, 1927. In addition to the city streetcar system, the TTC now had three radial lines which included three rolling stock rosters, three sets of shops and barns and hundreds of employees which it had to digest. The money-losing S&A branch was closed June 20, 1927. Charles Wilson, a veteran of radial operations was named general manager of the new TTC radial division.

The old Metropolitan was renamed the Lake Simcoe Line but most patrons still used the old moniker for the line. A series of improvements was carried out, including re-gauging the entire line from standard to TTC gauge in September 1927. The re-gauging was accomplished with military precision. Large sections of mainline track south of Newmarket was 56-lb T rail dating from the 1890s; 80-lb was used for special work.

Change of gauge

The track on the Metropolitan Division has been changed from 4' 8½" to 4' 10 7/8" which is the TTC city line gauge, the work starting on September 11, 1927 and concluded on September 17th, most of it being done at night, an average of a mile an hour being made. As the gauge changing progressed, the standard gauge cars had their trucks removed and replaced with wider gauge trucks, the gauge of the trucks being changed at the Commission's Hillcrest shops in Toronto. Motor coaches were used on some occasions to transfer passengers from the wider gauge to standard gauge cars, or vice versa, as the work progressed.

The town of Aurora objected to the change of gauge because of the Collis Leather Company which received box cars from Canadian National Railways via the T&Y standard gauge track. After considerable negotiations an agreement was reached whereby two

Le 1er novembre 1922, Hydro-Electric Railways (HER), une composante de la Hydro-Electric Power Commission of Ontario, reprend l'exploitation du Toronto & York, en fait une division de la HER et la ville de Toronto reste propriétaire. La HER a rapidement entrepris de moderniser la ligne North Yonge, en améliorant le service et en réhabilitant les infrastructures. Des compresseurs furent installés sur les motrices, rendant superflu l'ancien système de stockage d'air. Le nouveau terminus de North Toronto s'est avéré très apprécié des passagers qui disposaient désormais d'une gare de correspondance pratique entre les tramways de banlieue de la rue Yonge et ceux de Toronto – l'espace entre les réseaux est comblé.

L'ère de la TTC

Les déficits d'exploitation s'accumulant, la ville et Hydro ne s'entendant pas sur les responsabilités, la TTC a repris l'exploitation directe des lignes du Toronto & York le 12 janvier 1927. En plus du réseau de tramways de la ville, la TTC se retrouvait à ce moment avec trois lignes radiales comprenant trois parcs de matériel roulant, trois groupes d'ateliers et de remises ainsi que des centaines d'employés qu'elle devait absorber. L'embranchement déficitaire S&A fut déposé le 20 juin 1927. Charles Wilson, un vétérinaire des opérations radiales, fut nommé directeur général de la nouvelle division Radial de la TTC.

L'ancien Metropolitan est rebaptisé Lake Simcoe Line, mais la plupart des clients persistent à utiliser l'ancien nom de la ligne. Une série d'améliorations fut apportée; en particulier, en septembre 1927, on change l'écartement de toute la ligne, de standard à celui de la TTC. Ce travail fut effectué avec une précision toute militaire. De longs tronçons de la ligne principale au sud de Newmarket étaient dotés de rails en T de 56 livres au yard datant des années 1890; des rails de 80 livres au yard furent utilisés.

Changement d'écartement

L'écartement des rails de la division Metropolitan fut modifié de 4' 8½" à 4' 10 7/8", ce qui correspond à celui de la TTC. Les travaux ont commencé le 11 septembre 1927 et se sont achevés le 17 septembre, la plupart étant effectués de nuit, à raison d'un mille à l'heure en moyenne. Au fur et à mesure que le changement d'écartement progressait, les bogies à écartement standard de certains tramways étaient retirés et remplacés par des bogies à écartement large; la modification des bogies s'effectuait aux ateliers Hillcrest de la TTC. Des autocars furent utilisés à l'occasion pour le transfert de passagers entre des motrices ayant des écartements différents.

La ville d'Aurora s'est opposée au changement d'écartement puisque la Collis Leather Company

extra rails will be laid to standard gauge alongside the broad gauge rails on the same ties between Collis Leather and the CNR interchange a distance of some three kilometers. The TTC will keep a standard gauge motor car to switch the box cars over its line. - Canadian Railway and Marine World, September, 1927 (edited)

With the gauge change, Lake Simcoe Cars could now operate on TTC track and were soon based at Eglinton carhouse. Thought was given to operating passenger radial cars all the way to downtown Toronto but, except for special moves and the late evening freight and express movements, this never materialized.

The former motor shop at the foot of Sherbourne Street had remained vacant, except for a limited use as a storehouse, since the opening of the Hillcrest property in March 1924. On November 1, 1928 work commenced on the required alterations to make the old, but structurally sound, building suitable for use as a freight terminal for the former Metropolitan, now the 'Lake Simcoe' line. The dream of the T&YR principals, was a downtown terminal for their freight and express, long denied by city council, was to become a reality for their successors. - The Toronto Trolley Car Story, Louis H. Pursley, June 1961



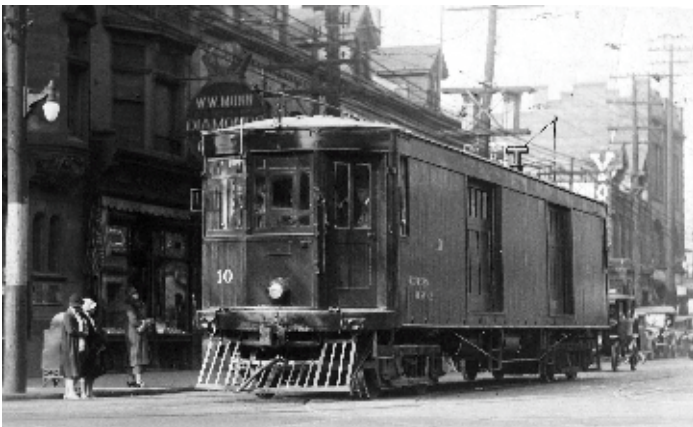
recevait des wagons couverts du Canadian National Railways par la voie à écartement standard du T&Y. Suite à de longues négociations, un accord fut conclu en vertu duquel deux rails supplémentaires seraient posés à l'écartement normal, à côté des rails à écartement large, sur les mêmes traverses, entre la Collis Leather et la jonction avec le CNR, soit une distance d'environ trois kilomètres. Le TTC conservera une motrice-marchandises à écartement standard pour tracter ces wagons sur sa ligne. - Canadian Railway and Marine World, septembre 1927 (modifié)

Avec le changement d'écartement, les motrices du lac Simcoe pouvaient désormais circuler sur la voie de la TTC et furent bientôt rattachées à la remise Eglinton. On songea à les acheminer jusqu'au centre-ville de Toronto; cependant, à l'exception d'évènements particuliers et du service de marchandises et de messagerie de fin de soirée, cela ne se concrétisa jamais.

L'ancien atelier de moteurs à l'extrémité de Sherbourne Street était resté presque vacant, depuis l'ouverture des ateliers Hillcrest par la TTC en mars 1924, l'exception étant un usage restreint comme entrepôt. Le 1er novembre 1928 commencent des travaux de conversion de l'ancien bâtiment, structurellement solide, en terminus de marchandises

Former TRC motor shop building (disused by the TTC after the opening of Hillcrest Shop in 1924) converted to a freight terminal for the Lake Simcoe Line in January 1928. Note that the express cars can enter the building through the large garage door. TTC 5611 - CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds

L'ancien atelier de moteurs de la TRC (désaffecté par la TTC après l'ouverture des ateliers Hillcrest en 1924) est devenu en janvier 1928 le terminus de marchandises pour la ligne Lake Simcoe. Remarquez que les motrices-marchandises peuvent entrer dans le bâtiment par une porte de grande dimension. TTC 5611 - Archives d'Exporail CRHA / ACHF, fonds Corley

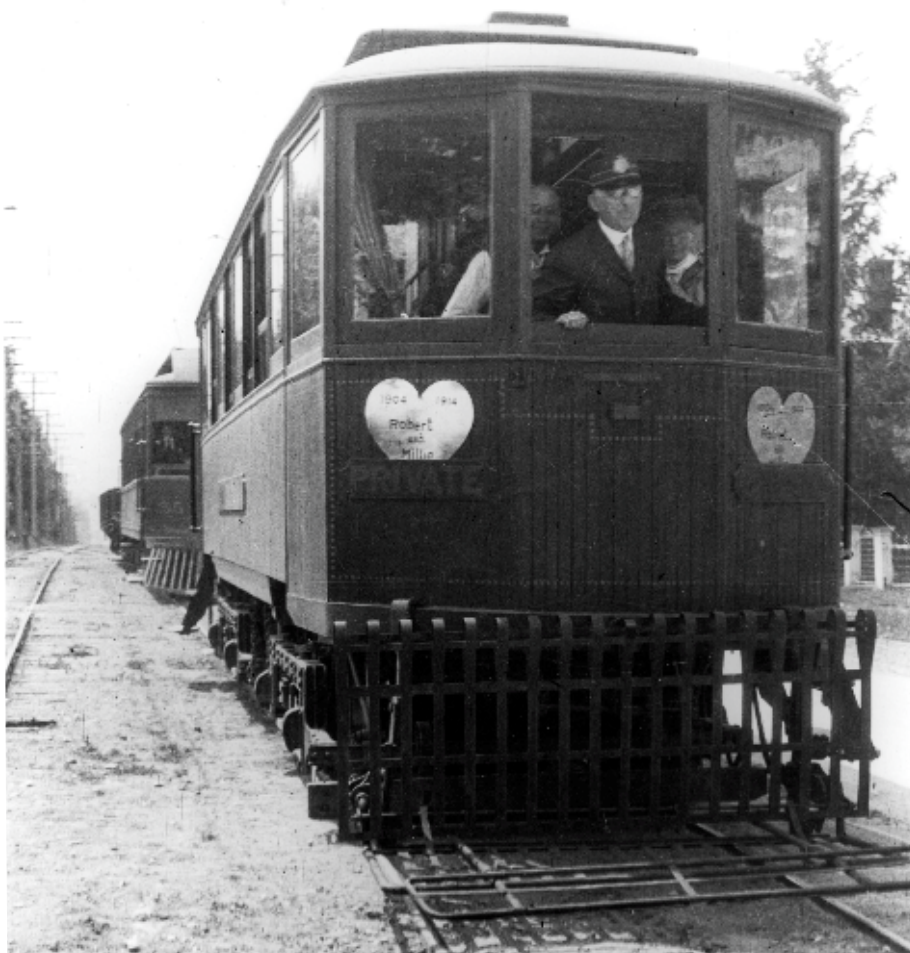


Lake Simcoe Line express motor 10 on its inaugural run to the Sherbourne Street express terminal rumbles down Yonge Street at Bloor on November 1, 1927. Mike Filey collection

Le 1er novembre 1927, la motrice-marchandises 10 de la ligne Lake Simcoe, lors de son parcours inaugural vers le terminus de la rue Sherbourne, ferrailait sur la rue Yonge, angle Bloor. Collection Mike Filey

It looks like Robert and Millie were celebrating their 10th. wedding anniversary aboard the T&Y private car on a balmy summer day in June 1914. The Private car is being followed by car 55. CRHA / ACHF Exporail Archives. Paterson fonds

Il semble que Robert et Millie célébraient leur 10e anniversaire de mariage à bord du tramway nommé «Private» de la T&Y par une douce journée d'été de juin 1914. Le «Private» est suivi par le tramway 55. Archives d'Exporail CRHA / ACHF, fonds Paterson



Toronto Transportation Commission has equipped 15 of its double truck city line Witt motor cars with wide tread wheels, flag and lamp sockets, and air whistles, to make them suitable for operation on the radial railways running north, east and west out of Toronto, for the transportation of picnic and excursion parties, of which it handles a large number. - Canadian Railway and Marine World, August 1928

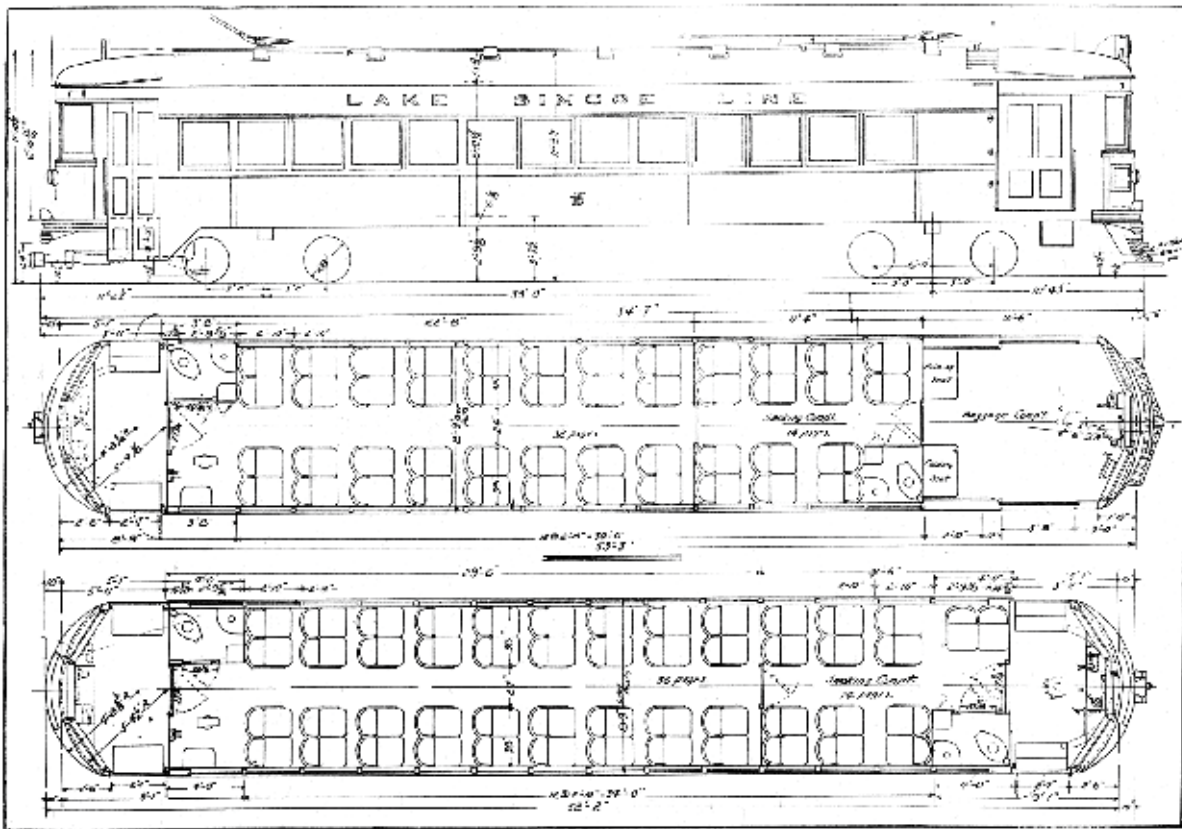
In 1927, 108 charter movements were operated, most to Bond Lake. On July 12, 1928, forty-eight special cars were assigned to a charter excursion to Sutton. Most were Peter Witts and some 6-motor trains, supplied by Eglinton and Lansdowne carhouses. A loop was constructed at Bond Lake to turn these 'city' cars.

Despite increasing operating losses, the TTC called tenders for fourteen new suburban cars in late 1927. Eight were to be combination passenger – smoking – baggage and six were to be passenger – smoking configuration. A full description of the tender call is carried in Canadian Railway and Marine World's January 1928 issue.

pour l'ancien Metropolitan, devenu la ligne Lake Simcoe. Le rêve des directeurs de la T&YR, qui était de disposer d'un terminus pour marchandise et messagerie au centre-ville, longtemps refusé par le conseil municipal, devenait réalité pour leur successeur. - The Toronto Trolley Car Story, Louis H. Pursley, juin 1961

La Toronto Transportation Commission a équipé 15 de ses tramways Witt à deux bogies de roues à bande de roulement large, de supports pour drapeaux et lanternes et de sifflets à air, afin de les rendre aptes à circuler sur les lignes Radial au nord, à l'est et à l'ouest de Toronto puisque la demande de nolisement à l'occasion de pique-niques et d'excursions demeurait importante. - Canadian Railway and Marine World, août 1928

En 1927, 108 transports spéciaux furent effectués, la plupart vers le lac Bond. Le 12 juillet 1928, une excursion nolisée vers Sutton nécessite l'utilisation de quarante-huit tramways. La plupart étaient des Peter Witt accompagnés de quelques rames de 6 motrices provenant des remises Eglinton et Lansdowne. Une boucle de virage fut construite



Plans for the cars that were tendered but never built. CRHA / ACHF Exporail Archives, (Canadian Railway and Marine World) January 1928

Les motrices pour lesquelles un appel d'offres fut lancé, mais qui n'ont jamais été construites. Archives d'Exporail CRHA / ACHF, Canadian Railway and Marine World's, janvier 1928

In 1928 Gray Coach buses supplemented the radial service for long-haul passengers, with any profits accruing to the TTC's Radial account. Because of the ever increasing automobile competition, the onslaught of buses, traffic congestion, TTC's unsuccessful attempt to institute one-man cars, increasing deficits and other factors, the tendered cars were never ordered. The Commission and city agreed to abandon the Lake Simcoe line effective March 16, 1930 with car 74, carrying dignitaries, leaving Glen Echo terminal on a round trip to Thornhill.

The 400 series cars return

The northern towns and townships required a means of public transportation for their growing communities. Buses were not the answer (higher fares) despite recent improvements made to Yonge Street, Highway 11, as part of the Province's network of King's Highways.

On March 14, 1930, two days prior to the planned abandonment the Lake Simcoe line, the Township of North York entered into negotiations with the City of Toronto regarding the lease or purchase of the southernmost portion of the soon to be abandoned line. Richmond Hill

au lac Bond pour accommoder les tramways urbains.

Malgré des pertes d'exploitation croissantes, la TTC lança un appel d'offres pour quatorze nouveaux tramways suburbains à la fin de 1927. On projetait pour huit d'entre eux une configuration mixte passager-fumeur-bagages et pour les six autres, une configuration passager-fumeur. Une description complète de l'appel d'offres est publiée dans le numéro de janvier 1928 de Canadian Railway and Marine World.

En 1928, les autocars Gray Coach complètent le service Radial pour les passagers long-courriers et les bénéfices éventuels seraient versés au compte Radial de la TTC. En raison de la concurrence automobile toujours croissante et de celle des autobus, des embouteillages, de la vaine tentative de la TTC de n'assigner qu'un employé par tramway, des déficits croissants ainsi que d'autres facteurs, les motrices en appel d'offres n'ont jamais été commandées. La Commission et la ville ont convenu d'abandonner la ligne Lake Simcoe le 16 mars 1930; pour marquer l'évènement, le tramway 74, chargé de dignitaires, effectue un aller-retour entre le terminus Glen Echo et Thornhill.

and the Townships of Markham and Vaughan joined in the negotiations.

TTC Wants \$82,000 for 4 miles of Radial

An offer to sell poles, tracks, right-of-way and substations located between City Limited and Steele's Corners for \$82,000 was made by the TTC to the North York Council. The commission also offered to run new one-man cars and operate the line as a unit of the TTC if the townships guarantees to bear the deficit, if any. The TTC estimates the operating cost of the line as 30 cents per mile compared with 43 cents for the radials. Action on this offer was left over to enable the council to confer with its solicitor. - Newmarket Era, March 21, 1930.

In the end the municipalities paid \$ 66,500 for 17 kilometers of the old line in the following proportions:

North York Township	55%
Township of Markham	11%
Township of Vaughan	11%
Village of Richmond Hill	23%

The new operation was named the North Yonge Railways, with TTC given a contract to operate the service on behalf of the municipalities including the supply of crews and rolling stock, and placing the signal system in good operating condition. All losses and profits were to accrue to the municipal owners. TTC would receive 7% of the gross receipts.

Part of the TTC's plan to drive down operating costs saw the eight Ottawa-built lightweight cars (409-416) brought out of indoor storage. The TTC's Hillcrest Shops rehabilitated the cars in preparation for their new lease on life, they were returned to their original double-end configuration. Roof headlights and pilots were added (no couplers) but the Westinghouse HL control system retained. This presented some technical maintenance challenges as they were the only cars on the TTC system with this type of control, but some shopworkers specialized in their maintenance. The TTC also invested in track and overhead improvements, a new signal system and a new substation was built in Willowdale.

Service on the North Yonge Railways was inaugurated on July 17, 1930. Two decorated cars pulled out of the Glen Echo terminal at 7:30 PM. One had a band and the other was loaded with dignitaries. The return of radial service was celebrated at Richmond Hill. The line was very successful. Traffic peaked at 2,348,869 passengers in 1946 and it turned a profit for the municipalities every year after recovery from the Great Depression.

The line saw record ridership during the war and was very profitable between 1943 and 1946. All-night

Le retour des voitures de la série 400

Les villes et municipalités du nord avaient besoin d'un moyen de transport public pour leur population croissante. Les autobus et leurs tarifs plus élevés n'étaient pas la solution malgré les récentes améliorations apportées à la rue Yonge, la route 11 dans le réseau provincial King's Highways.

Le 14 mars 1930, deux jours avant l'abandon prévu de la ligne Lake Simcoe, la municipalité de North York entame des négociations avec la ville de Toronto concernant la location ou l'achat de la partie sud de la ligne qui sera bientôt abandonnée. Richmond Hill et les municipalités de Markham et Vaughan se sont jointes aux négociations.

La TTC veut 82 000 dollars pour 4 milles du Radial

Une offre de vente des poteaux, des rails, des sous-stations et des droits de passage situés entre City Limited et Steele's Corners pour 82 000 dollars fut faite par la TTC au North York Council. La commission a également offert de mettre en service de nouveaux tramways à un seul employé et d'exploiter la ligne en tant qu'unité de la TTC si les municipalités garantissaient de supporter le déficit, le cas échéant. La TTC estimait le coût d'exploitation de la ligne à 30 cents le mille, en comparaison du 43 cents pour les Radials. Il a été décidé de ne pas répondre immédiatement à cette offre afin que le conseil municipal puisse s'entretenir avec son avocat. - Newmarket Era, 21 mars, 1930.

En fin de compte, les municipalités payèrent la somme de 66 500 dollars pour 17 kilomètres de l'ancienne ligne, répartie selon les proportions suivantes :

Canton de North York	55%
Canton de Markham	11%
Canton de Vaughan	11%
Village de Richmond Hill	23%

La nouvelle entreprise fut baptisée North Yonge Railways; la TTC obtient le contrat d'exploitation pour les municipalités, comprenant la fourniture d'équipes et de matériel roulant et la mise en place d'un système de signalisation en bon état de fonctionnement. Profits et pertes devaient revenir aux propriétaires municipaux. De son côté, la TTC recevrait 7 % des recettes brutes.

Dans le cadre du plan de la TTC visant à réduire les coûts d'exploitation, les huit tramways légers (409-416) construits par Ottawa Car furent sortis de leur entreposage intérieur. Les ateliers Hillcrest de la TTC ont réhabilité les voitures pour leur nouvelle mission; elles ont retrouvé leur configuration bidirectionnelle d'origine. Des phares de toit et des chasse-pierres furent ajoutés; ils restèrent dépourvus d'attelages, mais le système de contrôle HL de



Dignitaries cut the ribbon inaugurating service on the North Yonge Railways on July 17, 1930. City of Toronto Archives, Fonds 1266, item 21146

Des dignitaires coupent un ruban lors de l'inauguration du service sur la North Yonge Railways le 17 juillet 1930. Archives de la ville de Toronto, fonds 1266, pièce 21146

service commenced in April 1942, putting a further strain on the fleet. Maintenance suffered as it was common for all eight cars being assigned for service at the same time.

During their stay on the North Yonge Railways, the 400s were seen quite often on city streets during the summer months, notably on charter trips to the ferry docks and to High Park in the city's west end; for people who never had cause to see them in their natural habitat they presented an unusual sight in the downtown area, and many a head turned to watch them pass as they thundered noisily along with their large-flanged wheels kicking up dirt from the flange-ways. Upper Canada Railway Society (UCRS) Bulletin 44, June 1956

Westinghouse fut conservé. Cela a posé quelques problèmes techniques d'entretien, car ils étaient les seuls tramways du parc de la TTC à être équipés de ce type de contrôle; toutefois, certains ouvriers se sont spécialisés dans leur maintenance. La TTC a également investi dans l'amélioration de la voie et de la caténaire, dans un nouveau système de signalisation et dans la construction d'une nouvelle sous-station à Willowdale.

Le service sur la ligne North Yonge Railways fut inauguré le 17 juillet 1930. Deux tramways décorés quittent le terminus Glen Echo à 19h30. L'un d'eux était occupé par un orchestre et l'autre par des dignitaires. Le retour du service Radial fut célébré à Richmond Hill. La ligne connut un grand succès. Le trafic a atteint un sommet de 2 348 869 passagers en 1946 et elle a

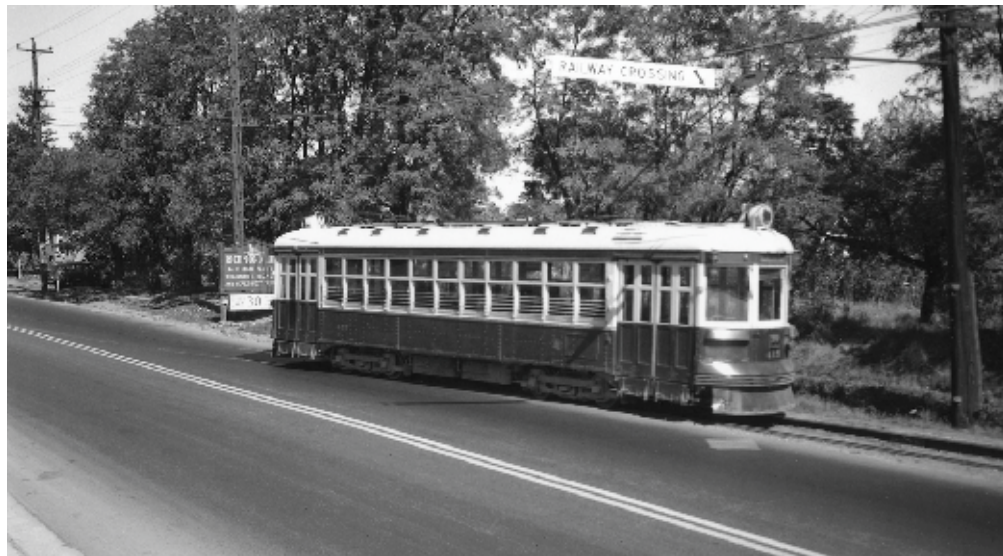
rapporté un bénéfice aux municipalités chaque année après la reprise économique suivant la Grande dépression.

La ligne a connu une fréquentation record pendant la guerre et fut très rentable entre 1943 et 1946. Le service de nuit a commencé en avril 1942, ce qui a mis la flotte à rude épreuve. L'entretien a souffert, car il était fréquent que les huit tramways soient en service simultanément.

Pendant leur séjour sur le North Yonge Railways, les 400 furent assez souvent vus dans les rues de la ville pendant les mois d'été, notamment lors de voyages nolisés vers les quais des traversiers et vers High Park dans l'ouest de la ville. Pour ceux qui n'avaient jamais eu l'occasion de les voir dans leur secteur attiré, ils offraient un spectacle inhabituel dans le centre-ville et beaucoup se sont retournés à leur passage alors qu'ils ferrailaient bruyamment et que leurs roues à grand boudin soulevaient la terre des gorges des rails. - Upper Canada Railway Society (UCRS), Bulletin 44, juin 1956

Photographed at its destination, Steeles Avenue on March 23, 1940, 414 looks like it just came out of the paint shop. Note the unusual pilot, which later became a solid cowling, and the air whistle below the headlight. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corleyfonds

Photographié à sa destination, l'avenue Steeles, le 23 mars 1940, le 414 semble tout juste sortir de l'atelier de peinture. Notez le chasse-pierres inhabituel, remplacé plus tard par un carénage plein, ainsi que le sifflet à air sous le phare. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Corley



Car 415 northbound coming off the side-of-the-road private-right-of-way (PRW) onto the centre of Yonge Street at the south end of Richmond Hill on October 4, 1948. John D. Thompson collection

Le 415 en direction nord, quittant l'emprise privée sur le côté de la route pour rejoindre le centre de la rue Yonge à l'extrémité sud de Richmond Hill, le 4 octobre 1948. Collection John D. Thompson

Cars 416 and 413 passing each other by the old Toronto & York substation building at the bottom of Hogg's Hollow near today's Wilson Avenue. John D. Thompson collection

Les tramways 416 et 413 se croisent devant l'ancienne sous-station du Toronto & York, au creux de Hogg's Hollow, près de l'actuelle avenue Wilson. Collection John D. Thompson





North Toronto Terminal in the North Yonge Railways era. Three 400 series cars are waiting for their loads before heading north in February 1945. John D. Thompson, collection

Le terminus de North Toronto à l'époque de la ligne North Yonge Railways, alors que trois tramways de la série 400 attendent leurs passagers pour se diriger vers le nord en février 1945. John D. Thompson, collection

Car 416 is detraining passengers at North Toronto Terminal on December 15, 1943. TTC 14575 CRHA/ACHF Exporail Archives, Corley fonds

Le 416, arrivé au terminus de North Toronto laisse descendre ses passagers le 15 décembre 1943. TTC 14575 CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Corley



End of the line for the 400 series cars

By 1946, after 18 years of operation on the southern portion of the Lake Simcoe Line, a major investment in the cars, track, overhead, etc. was needed if the service was to continue. On November 11, 1946 buses started supplementing the suburban cars. It has been said that the TTC made a specific point to assign their newest GM buses as replacement vehicles, which impressed the regular riders who quickly became accustomed to this 'new' service. All rail service was 'temporarily' suspended for a six-month period on October 10, 1948, because of

Fin de la ligne pour les tramways de la série 400

En 1946, après 18 ans d'exploitation sur la partie sud de la ligne Lake Simcoe, un investissement majeur était nécessaire pour que le service puisse continuer. Ne mentionnons que les frais relatifs aux tramways, à la voie ferrée, à la caténaire. Le 11 novembre 1946, des autobus commencèrent à suppléer aux tramways. On dit que la TTC a tenu à affecter ses plus récents bus GM comme véhicules de remplacement. Les usagers réguliers furent impressionnés et se sont rapidement habitués à ce « nouveau » service. Tous les services ferroviaires furent

severe electric power shortages. When the six month suspension was up, there was no cry for the suburban cars to return. In September a farcical municipal vote was held, a small turnout voted 4 : 1 for permanent bus operation - it was the end of the line for the eight 400 series suburban cars.

Following the suspension of service the cars were moved to inside storage; the 409 to 415 at Danforth Division shops and 416 at Russell shops. Some light maintenance was done, but by mid-1949 it was obvious that further maintenance on the cars was unwarranted and they were moved to outside storage. Most were sold to Western Iron and Metal Company in the fall of 1949. The cars were towed to George Street yard where they were scrapped by January 1950.

A twist of fate for 416

The body of car 416 was sold to a private individual and was moved to the Village of Hillsburgh, near Erin, Ontario. The car was outfitted as guest quarters on a property that already had a small house on it. In the early 1970s John Mills and the late Jack Knowles, founding members of the Ontario Electric Railway Historical Association (OERHA), approached the owner and expressed their interest in the body should it ever become available.

In 1972 the OERHA was informed that the car was no longer required and was offered to them on an as is-where is basis. On a bitterly cold January day in 1973 some

« temporairement » suspendus pour une période de six mois le 10 octobre 1948, en raison de graves pénuries d'électricité. Six mois plus tard, personne n'avait demandé le retour des tramways. En septembre, un vote municipal risible eut lieu: les quelques personnes présentes votèrent à 4 contre 1 pour une utilisation permanente des autobus. Les huit tramways suburbains de la série 400 avaient atteint la fin de ligne.

Après la suspension du service, les tramways furent garés dans des entrepôts fermés: les 409 à 415 dans les ateliers de la division Danforth et le 416 à la remise Russell. Quelques travaux d'entretien mineurs furent effectués, mais vers l'été 1949, il est devenu évident que l'entretien de ces tramways n'était plus justifié. Ils furent donc stationnés à l'extérieur. La plupart furent vendus à la Western Iron and Metal Company à l'automne 1949. Ils furent remorqués jusqu'à la cour de la rue George, où ils ont été mis à la ferraille en janvier 1950.

Coup du sort pour le 416

La caisse du tramway 416 fut vendue à un particulier et transportée dans le village de Hillsburgh, près d'Erin, en Ontario. La voiture fut aménagée en chambres d'hôtes sur une propriété où se trouvait déjà une petite maison. Au début des années 1970, John Mills et feu Jack Knowles, membres fondateurs de l'Ontario Electric Railway Historical Association (OERHA), prirent contact avec le propriétaire et lui ont fait part de leur intérêt pour la caisse si jamais elle devenait disponible.

Former NYR 416 as received in 1973 prior to the start of restoration. Andrew Gold, Ontario Electric Railway Historical Association

Le 416, anciennement de la North Yonge Railways, tel qu'accueilli en 1973, avant le début de la restauration. Ontario Electric Railway Historical Association





Eight cars in the following order: 416, 409, 410, 414, 415, 411, 412, and 413 are shown in outside storage at Russell Division on track 22. They (except car 416) were moved there from inside storage at Danforth Division on the night of June 5, 1949. Photo taken on June 8, 1949. Edward (Ted) Wickson collection

Huit tramways dans cet ordre : les 416, 409, 410, 414, 415, 411, 412 et 413 se trouvent à l'extérieur de la remise Russell sur la voie 22. Le 416 mis à part, ils furent déplacés de l'intérieur des installations de la division Danforth dans la nuit du 5 juin 1949. Photo prise le 8 juin 1949. Collection Edward (Ted) Wickson



Removing NYR 411 from the Western Iron and Metal's Mill Street property on June 7, 1950. CRHA / ACHF Exporail Archives, Corley fonds
Enlèvement du 411 de la propriété de la Western Iron and Metal sur la rue Mill le 7 juin 1950. Archives d'Exporail CRHA / ACHF, fonds Corley

15 members of the OERHA helped load and move the car to their Milton, Ontario museum. By 1976, having been placed on a pair of large Witt trucks and been cosmetically restored, it was exhibited in Richmond Hill to help celebrate GO Transit taking over the North Yonge bus operation from the Finch subway station.

Work on the car to bring it back to operating condition progressed slowly in fits and starts by various OERHA members until late in the 1980s. Then the car languished in the OERHA shop until the current crew recommenced restoration in the mid 2000s. The Association decided to restore the car to its 'as retired' appearance in 1948. Work continued in earnest and the entire roof structure was removed and replaced, the outer finish is in fiberglass (instead of canvas) for durability. New headliners, windows, doors and wood mouldings were fabricated and installed.

In the 1960s some OERHA members travelled to St Hyacinthe, Quebec where a scrap yard had a number of retired Montreal & Southern Counties (M&SC) cars

En 1972, l'OERHA fut informée que la caisse n'était plus requise et lui fut offerte en l'état. Par un jour glacial de janvier 1973, une quinzaine de membres de l'OERHA participent au chargement et au déplacement du tramway vers leur musée à Milton, en Ontario. En 1976, après avoir été placé sur une paire de bogies provenant d'un grand Peter Witt et avoir été restauré esthétiquement, il fut exposé à Richmond Hill pour souligner la reprise par GO Transit du service par bus de North Yonge depuis la station de métro Finch.

Les travaux sur la voiture pour la remettre en état de marche ont progressé lentement, effectués de façon sporadique par différents membres de l'OERHA jusqu'à la fin des années 1980. Ensuite, le tramway a langui dans l'atelier de l'OERHA jusqu'à ce que l'équipe actuelle reprenne la restauration au milieu des années 2000. L'association a décidé de redonner au tramway son aspect de 1948, lors de sa mise à la retraite. Les travaux ont redémarré pour de bon et toute la structure du toit fut enlevée et remplacée. Le revêtement extérieur est en fibre

Work on 416 is progressing slowly but steadily as many of our volunteers have been required for other more pressing projects. Nevertheless, the Can-Car 3550 Small Witt trucks have been overhauled and are ready for motor installation. The original Taylor RH trucks were scrapped when TTC disposed of the cars. A pair of RH trucks is being held for us by the Seashore Trolley Museum, but they will require overhaul so the Small Witt trucks provide an interim solution.

Westinghouse 510A traction motors have been rebuilt by Ainsworth Electric in Toronto and are now having axle caps matched and suspension bearings fitted. We are trying a new procedure I learned from the New Orleans shops; babitting and boring of worn suspension bearings to extend their life

Door operating mechanisms did not come with the car and our volunteers have devised new simplified rod and lever systems.

Much interior work has been completed including restored rattan seating.

The next stages will include installation of rigid conduits for heaters and other above floor equipment and then upgrading of various electrical branch circuits.

Repairing the wood and steel car ends is now underway and the car will then be given its final coat of exterior paint. - Gord McQuat, OERHA Chair of the Restoration Committee

Les travaux sur le 416 progressent lentement mais régulièrement, car beaucoup de nos volontaires doivent se consacrer à d'autres projets plus urgents. Les bogies Taylor RH d'origine ont été envoyés à la ferraille en même temps que les voitures. Une paire de bogies de même type est conservée pour nous par le Seashore Trolley Museum, mais ils devront être révisés; toutefois, les bogies du petit Witt 3550 de Canadian Car, à ce moment révisés et prêts pour l'installation des moteurs sont disponibles et seront temporairement utilisés.

Les moteurs de traction Westinghouse 510A ont été reconstruits par Ainsworth Electric à Toronto et sont maintenant équipés de capuchons d'essieux appariés. Les paliers de suspension sont en cours de réparation. Nous expérimentons un nouveau procédé appris des ateliers de la Nouvelle-Orléans : le réglage et l'alésage de ces paliers pour prolonger leur durée de vie.

Les mécanismes de commande des portes manquaient. Nos volontaires ont conçu de nouveaux dispositifs simplifiés comprenant tiges et leviers.

De nombreux travaux furent réalisés à l'intérieur, notamment la restauration des sièges en rotin. Les prochaines étapes comprendront l'installation de gaines rigides pour les appareils de chauffage et autres éléments à l'intérieur de la caisse, puis la mise à niveau de divers circuits électriques.

La réparation des extrémités en bois et en acier du tramway est en cours et la voiture recevra ensuite sa dernière couche de peinture extérieure. - Gord McQuat, OERHA Président du «Restoration Committee».



North Yonge Railways 416 in the Ontario Electric Railway Historical Association's shop. Andrew Gold, OERHA

Le 416, anciennement de la North Yonge Railways, tel qu'accueilli en 1973, avant le début de la restauration. Ontario Electric Railway Historical Association

including some ex Oshawa suburban cars. There they salvaged a quantity of parts including seat frames, pedestals, seats and seatbacks. These parts provided templates for newly manufactured parts. Exporail volunteers also ventured to the same friendly and sympathetic scrapper to remove spare stained glass windows for its two M&SC cars 611 and 104.

The body of car 416 has been taken from an empty shell and using salvaged parts and custom fabricated pieces made to recreate the car as it appeared back in 1948. When completed, the car will be a testament to the dedication of the many OERHA Association members who have worked on the project over these many years.

de verre plutôt qu'en toile pour plus de durabilité. De nouvelles garnitures de plafond, les fenêtres, les portes et les moulures en bois furent fabriquées et installées.

Au cours des années 60, certains membres de l'OERHA se sont rendus à Saint-Hyacinthe, au Québec, où dans un dépôt de ferraille se trouvait un certain nombre de tramways de la compagnie Montreal and Southern Counties (M&SC), y compris quelques tramways suburbains utilisés précédemment à Oshawa. Ils y ont récupéré quantité de pièces, notamment des cadres de sièges, des piédestaux, des sièges et des dossiers de sièges. Ces pièces ont servi des modèles pour la fabrication de nouvelles pièces. Les volontaires d'Exporail se sont également aventurés chez le même ferrailleur sympathique et amical pour y récupérer des

vitraux de rechange pour ses motrices 611 et 104 de la M&SC.

La reconstruction du 416 fut réalisée à partir d'une caisse dépouillée. Des pièces de récupération ou fabriquées sur mesure furent utilisées pour recréer la voiture telle qu'elle apparaissait en 1948. Une fois terminée, la restauration de ce tramway constituera un témoignage du dévouement de nombreux membres de l'association OERHA qui ont œuvré au projet pendant toutes ces années.



North Yonge Railways car 416 'in the hole' at Morgan's siding on June 5, 1948. Edward (Ted) Wickson collection

Le tramway 416 de la North Yonge Railways au placard sur la voie d'évitement Morgan, le 5 juin 1948. Collection Edward (Ted) Wickson

Toronto & York, Metropolitan Division - List of Rolling Stock as acquired by the TTC in 1927

Passenger Cars												
Car No.	Type	Builder	Year	Length	Width	Seating	Trucks	Motors	Control	Brakes	Weight	Notes
38	DT - DE	Brill	1897	42' 9"	8' 4"	44	Curtis D2	GE 67	K 6	SA	ND	Ex Fairmont Park Transit in 1909
42	DT - DE	Brill	1897	40' 10"	8' 5"	44	Curtis I	GE 90	K 6	SA	ND	Ex Fairmont Park Transit in 1910
51 (2)	DT - DE	Southern	1906	47' 0"	8' 10"	52	Curtis I	GE 90	K 14	SA	ND	Ex. Norwich & Westerley in 1911 / 12
52 (2)	DT - DE	Southern	1906	48' 0"	8' 9"	56	Curtis I	GE 90	K 14	SA	ND	Ex. Norwich & Westerley in 1912
53 (2)	DT - DE	TRC	1906	55' 10"	9' 3"	58	Curtis I	GE 57	K 14	SA	ND	Ex Mimico 133
54 (3)	DT - DE	TRC	1906	56' 0"	9' 4"	58	Curtis A	GE 57	K 14	SA	62,100	
55	DT - DE	TRC	1902	47' 10"	8" 6"	53	Curtis I	GE 90	K 14	SA	ND	
56	DT - DE	TRC	1906	56' 1"	9' 4"	58	Curtis A	GE 57	K 14	SA	61,540	
58	DT - DE	TRC	1906	55' 10"	9' 4"	58	Curtis A	GE 57	K 35	SA	61,500	
59	DT - DE	Ottawa	1903	50' 4"	9' 7"	52	Curtis I	GE 57	K 35	WH Auto	ND	TTC converted it to a SG shunter for Aurora 1927
60	DT - DE	TRC	1906	56' 0"	9' 4"	58	Curtis A	GE 57	K 35	SA	63,060	Ex T&Y 50 1907
61	DT - DE	Ottawa	1903	50' 4"	9' 5"	52	Curtis I	GE 90	K 14	SA	ND	Ex Grand Valley 'Red Cloud' 1905
62	DT - DE	TRC	1906	56' 0"	9' 4"	58	Curtis A	GE 57	K 35	SA	63,200	New in 1906
64	DT - DE	TRC	1906	55' 7"	9' 4"	58	Curtis A	GE 57	K 14	SA	61,000	New in 1906
66	DT - DE	TRC	1906	56' 0"	9' 4"	58	Curtis A	WH 101	K 14	SA	61,080	New in 1906
68	DT - DE	TRC	1907	55' 10"	9' 4"	58	Curtis A	WH 101	K 14	SA	63,960	New 1907
70	DT - DE	TRC	1907	55' 10"	9' 4"	58	Curtis A	GE 57	K 14	SA	63,700	
72	DT - DE	TRC	1907	55' 10"	9' 4"	58	Curtis A	GE 58	K 14	SA	ND	
74 *	DT - DE	TRC	1907	55' 10"	9' 4"	62	Curtis A	WH 101	C-28 MU	SA	62,430	Equipped to handle caskets in baggage comp.
76	DT - DE	TRC	1907	55' 9"	9' 4"	56	Curtis A	WH 101	K 14	SA	63,700	Equipped to handle caskets in baggage comp.
78	DT - DE	TRC	1907	55' 11"	9' 4"	58	Curtis A	WH 101	C 28 MU	SA	ND	Equipped to handle caskets in baggage comp.
PRIVATE	DT - DE	Pullman	1891	32' 9"	9' 4"	-	Bemis	GE 90	K 10	-	ND	Built as ST rebuilt as DT scrapped 1929
Freight Equipment												
2	DT DE	BLW-West	1918	42' 4"	9' 3"	-	Baldwin	GE 90	K 35	WH Auto	59,200	Express car - sold to NS&T as their 18 (2)
8	DT DE	Preston	1912	51' 8"	9' 8"	-	Curtis J	GE 90	L 4	WH Auto	73,000	Express car
10	DT DE	Preston	1912	51' 10"	9' 4"	-	Curtis J	GE 91	L 5	WH Auto	73,940	Express car
11	DT DE	Pullman	ND	49' 1"	9' 11"	-	Baldwin	WH 306	L 4	WH Auto	59,000	Express car ex T&Y 112 / 28 in 1914
14	DT DE	TRC	1906	44' 9"	9' 7"	-	Baldwin	WH 306	L 4	WH Auto	ND	Express car
18	DT DE	TRC	1907	45' 0"	9' 4"	-	Peckham	WH 306	L 4	WH Auto	59,000	Express car
20	DT	TRC	1908	30' 0"	9' 8"	-	Curtis D 2	-	-	WH Auto	28,550	Express Trailer car
22	DT	TRC	1908	30' 9"	9' 7"	-	Curtis D 2	-	-	WH Auto	ND	Express Trailer car
24	DT	TRC	1908	30' 9"	9' 3"	-	Curtis D 2	-	-	WH Auto	27,600	Express Trailer car
26	DT	T&Y	1911	33' 3"	8' 8"	-	Curtis D 2	-	-	WH Auto	31,000	Express Trailer car

Freight Equipment (continued)												
Car No.	Type	Builder	Year	Length	Width	Seating	Trucks	Motors	Control	Brakes	Weight	Notes
28	DT	T&Y	ND	42' 0"	8' 10"	-	Curtis D 2	-	-	WH Auto	ND	Express Trailer car - was T&Y 12
302	DT	ND	ND	57' 0"	10' 6"	-	Grand Truck	-	-	WH Auto	ND	Combination baggage / passenger trailer car
801 to 813	DT	CC&F	1922	38' 4"	9' 6"	-	Simplex	-	-	WH Auto	ND	Steel flat car
903 to 910	DT	ND	1909	29' to 35'	-	-	Arch Bar	-	-	WH Auto	ND	Steel Gondola cars detachable sides
911 to 924	DT	ND	ND	29' to 35'	9' 5" +	-	Arch Bar	-	-	WH Auto	ND	Steel Gondola cars detachable sides & ends
935	ST	T&Y	1900	13' 10"	7' 1"	-	Bemis	-	-	WH Auto	ND	Flat trailer with chain block derrick
Service Equipment												
1	DT	Blw - West	1899	24' 0"	9' 0"	-	Baldwin	GE 90	L 4	SA or WH	66,900	Steeple cab locomotive - became TTC LM-2
2	DT	Blw - West	1918	32' 4"	10' 0"	-	Baldwin	GE 90	L 4	SA or WH	ND	Steeple cab locomotive - sold in 1929
3	DT	T&Y	1911	38' 2"	9' 10"	-	Curtis I	GE 90	K 6	WH Auto	64,180	Line car
5	DT SE	Russell	1911	38' 0"	9' 6"	-	MCB	WH 101	L 4	WH Auto	ND	Snow plow
7	DT	T&Y	C 1912	38' 3"	9' 4"	-	Baldwin	GE 1000	K 10	WH Auto	63,150	Motor work car
15	ST DE	Pullman	1891	33' 0"	8' 6"	-	Bemis	GE 1000	K 10	-	ND	Motor, line and work car, ex T&Y 15 passenger car
21	ST DE	Pullman	1891	33' 0"	8' 6"	-	Bemis	GE 1001	K 11	-	ND	Motor, line and work car, ex T&Y 21 passenger car
39	ST DE	Pullman	1891	33' 0"	8' 6"	-	Bemis	GE 1002	K 12	-	ND	Motor, line and work car, ex T&Y 23? passenger car
40	DT DE	Brill	1897	40' 8"	9' 1"	-	Brill 27	GE 67	K 35	SA	ND	Emergency car
47	DT DE	Preston	1911	48' 7"	8' 11"	-	D 2	GE 67	K 6	SME	ND	Work, shunter, brake test car
90	DT DE	Ruggles	1904	38' 2"	p' 7"	-	Curtis A	GE 57	L 4	-	ND	Rotary snow plow, K 6 control for fan
95	ST	Cleveland	1914	9' 0"	6' 0"	-	Cleveland	WH 5-5	ND	-	ND	Cleveland Elect. Rly. Improvement Co. bonding car
850 & 851	DT	Differential	1922	40' 6"	8' 2"	-	Simplex	-	-	WH Auto	ND	5 HP motor for dumping
1592	ST DE	ND	ND	34' 11"	8' 0"	-	Curtis 5 B	GE 80	K 10	-	ND	Bond testing car
1676	ST DE	ND	ND	34' 11"	8' 0"	-	Curtis 5 B	GE 80	K 10	-	ND	Motor, line and work car
921	DT	ND	ND	34' 9"	9' 0"	-	Arch Bar	-	-	WH Auto	ND	Flat trailer car - weed killer

* Car 74 made the last run on the Lake Simcoe Line from Toronto to Thornhill and return on March 16, 1930. It arrived back at North Toronto terminal at 1:15 AM

Legend:

- Blw West - Baldwin Westinghouse
- DE - Double End
- DT - Double Truck
- ND - No Data
- SA - Straight Air
- SE - Single End
- ST - Single Truck
- SG - Standard Gauge
- TRC - Toronto Railway Compant
- T&Y - Toronto & York
- CC&F - Canadian Car & Foundry
- SA or WH - Straight air or Westinghouse (both)

Sources

Riding the Radials, Toronto's Suburban Electric Streetcar Lines, Robert M. Stamp, Boston Mills Press 1989, ISBN 1-55046-008-0

Canadian Transit Heritage Foundation Bulletin Volume 26 Number 1 / 2018 07 – TTC Car 416, A Restoration in Progress – Robert Lubinski

70th Anniversary of the End of Double Ended Streetcars at the TTC, John D. Thompson, Transfer Points, Volume XLIV Number 8, October 2018

The Toronto Trolley Car Story, Louis H. Pursley, June 1961

Notes compiled by John M. Mills and the late Stuart I. Westland

Wikipedia

Toronto-Gauge Railways

The Toronto & York Radial Railway

City of Toronto Archives, TTC fonds

CRHA / ACHF Exporail Archives:

Upper Canada Railway Society Bulletin 44, June 1956, 409 – 41

Upper Canada Railway Society Newsletter, March - April 1973

Canadian Railway and Marine World 1923 – 1929

Photographic Fonds: William Bailey, Raymond F Corley, Al Paterson

Roster information:

Base information is from TTC Drawing No. C 2747 - List of Rolling Stock 1929, CRHA / ACHF Archives, Corley fonds

Additional information from Raymond Corley's Metropolitan Division Roster dated January 12, 1994 - (incorporating 50 years of research)

UCRS Bulletin, March - April 1973 'The Radial Railways of North Yonge Street' by Edward (Ted) Wickson

Thanks to Edward (Ted) Wickson for reviewing, editing, fact checking and photographs; Douglas N W Smith for editing and adding information; Garth Stevenson for editing; Jacques Loiselle for translation; Gilles Lazure for French editing; Robert Sandusky for the use of his car diagram and to John D. Thompson for photographs from his collection.

Thanks to Mylene Bélanger and Chantal Guérin of the CRHA / Exporail Archives for their aid in sourcing photographs and making available the various issues of Canadian Railway and Marine World, the UCRS Bulletins and the Corley fonds, an invaluable source of period information.

Sources

Riding the Radials, Toronto's Suburban Electric Streetcar Lines, Robert M. Stamp, Boston Mills Press 1989, ISBN 1-55046-008-0

Canadian Transit Heritage Foundation Bulletin Volume 26 Number 1 / 2018 07 – TTC Car 416, A Restoration in Progress – Robert Lubinski

70th Anniversary of the End of Double Ended Streetcars at the TTC, John D. Thompson, Transfer Points, Volume XLIV Number 8, October 2018

The Toronto Trolley Car Story, Louis H. Pursley, June 1961

Notes compilées par John M. Mills et feu Stuart I. Westland

Wikipedia

Toronto-Gauge Railways

The Toronto & York Radial Railway

City of Toronto Archives, TTC fonds

Archives CRHA / ACHF Exporail :

Upper Canada Railway Society Bulletin 44, June 1956, 409 – 41

Upper Canada Railway Society Newsletter, March - April 1973

Canadian Railway and Marine World 1923 – 1929

Fonds photographique: William Bailey, Raymond F Corley, Al Paterson

Information sur le tableau de service:

L'information de base provient du 'TTC Drawing No. C 2747 – List of Rolling Stock 1929' (Archives CRHA / ACHF Exporail, fonds Corley

L'information additionnelle provient du 'Metropolitan Division Roster' de Raymond Corley daté du 12 janvier 1994 et incorporant 50 ans de recherches

UCRS Bulletin, March – April 1973 'The Radial Railways of North Yonge Street' par Edward (Ted) Wickson

Merci à Edward (Ted) Wickson pour la révision, l'édition, la vérification des faits et les photographies ; à Douglas N. W. Smith pour l'édition et l'ajout d'informations ; à Garth Stevenson pour l'édition; à Jacques Loiselle pour la traduction ; à Robert Sandusky pour l'utilisation de son plan de tramway et à John D. Thompson pour les photographies de sa collection.

Merci à Mylène Bélanger et Chantal Guérin des Archives CRHA / ACHF Exporail pour leur aide à la recherche de photographies, ainsi qu'à la mise à disposition de différents numéros de Canadian Railway and Marine World et des Bulletins UCRS, une source inestimable de renseignements d'époque.

A Bright Star – CNR 6153 / Une étoile brillante: la No 6153 du CN

By / Par Lorne Perry

French Version / Version française : Jean-Maurice Boissard

The Canadian Railway Museum, better known as Exporail, houses a number of enormous exhibits, many of them steam locomotives over 100 feet (33 m.) long and weighing over 200 tons (181,000 kg.). They rest on steel rails inside cavernous exhibit halls.

One of them passed its 90th birthday in April 2019. The anniversary went by without candles or birthday cake, so now it is high time to draw attention to it. CNR Number 6153 was born at Montreal Locomotive Works in the east end of the city, bearing the production number 67782. It had 19 siblings in the U-2-c class, 6140-59. For those who want to know, the basic specs were: driving wheel diameter 73 inches (1.85 m.), boiler pressure 250 lbs. psi (1.724 MPa), cylinder diameter and stroke 25.5 x 30 in. (65 x 76 cm.) and starting tractive effort 57,000 lbs. (25,800 kg.). This last number (57,000 lbs.) appears on the side of the cab in abbreviated form, as 57%. It was used as a determining factor for hauling capacity in tonnage over the ruling grade of a given subdivision.

The locomotive is well respected for having handled an excursion train in the Province of Quebec on September 4, 1960, to officially mark the end of steam operations on the CNR.

Locomotive 6153 then graduated to special excursion service for three more years. Following Canadian Railroad Historical Association excursions over Labour Day weekend to Garneau, Quebec, and Ottawa, it was earmarked by CNR for preservation (at the request of CRHA), and arrived on Museum property in 1963 as part of the CNR collection on long-term loan. Some years later, once CN had determined that the Museum had a bright future, the arrangement was changed to outright donation.



Railroad Model Craftsman cover from October, 1962 featuring CNR 6153. Smail collection

La 6153 du CN en couverture du Railroad Model Craftsman d'octobre 1962. Collection Stanton Smail

Le Musée ferroviaire canadien, mieux connu sous le nom d'Exporail, abrite dans sa collection plusieurs énormes pièces, dont beaucoup sont des locomotives à vapeur de plus de 33 m (100 pi) de long et de plus de 181 000 kg (200 tonnes). Elles reposent sur des rails d'acier à l'intérieur de salles d'exposition cavernueuses.

L'une d'elles a fêté son 90e anniversaire en avril 2019. L'évènement s'est passé sans bougies ni gâteau d'anniversaire; il est donc grand temps d'attirer l'attention sur elle. La No 6153 du CN est née à la Montreal Locomotive Works dans l'est de la ville, sous le numéro de production 67782. Elle avait 19 frères et sœurs de la classe U-2-c, les Nos 6140-59. Pour ceux que cela intéresse, les spécifications de base étaient : diamètre des roues motrices, 1,85 m (73 po); pression de la chaudière, 1724 MPa (250 psi); alésage et course, 65 x 76 cm (25,5 x 30 po) et

effort de traction au démarrage, 25,800 kg (57 000 lb). Ce dernier chiffre (57 000 lb) apparaît sur le côté de la cabine sous forme abrégée, 57 %. Il a été utilisé comme facteur déterminant la capacité de traction en tonnage sur la pente limite d'une subdivision donnée.

La locomotive est très réputée pour avoir assuré le 4 septembre 1960, le train d'excursion dans la province de Québec marquant officiellement la fin des opérations à vapeur du CN. La locomotive 6153 est ensuite passée au service spécial d'excursion pendant trois autres années. En 1963, à la suite d'excursions de l'Association canadienne d'histoire ferroviaire (ACHF) pendant la fin de semaine de la fête du Travail à Garneau, au Québec, et à Ottawa, le CN a décidé de la préserver (à la demande de l'ACHF) et elle est arrivée sur la propriété du musée en 1963, dans le cadre d'un prêt à long terme de la collection du CN. Quelques années plus tard, une fois que le CN eut déterminé que le Musée avait un brillant avenir, l'arrangement a été remplacé par un don pur et simple.

Career

But to go back to the locomotive's youth; immediately after delivery, 6153 handled a few light break-in runs on freight from Montreal to Brockville Ontario and then entered regular service on passenger and freight trains over the main line between Montreal and Toronto. It was quite capable of handling 15-car passenger trains at speed, or 75-car freight trains at a more modest pace. Later on it became part of the Toronto locomotive pool and made occasional trips to Montreal. In the last year of active service it was officially transferred to Montreal's Turcot Roundhouse and was generally in freight service thereafter.

Now let's go back even farther. The CNR, in 1917-1919, was a collection of railways on the brink of going bankrupt. Most had been hastily built with light rail infrastructure. As traffic demands surged after the first world war (1914-18), more powerful motive power was required. In deference to the doubtful quality of the track on many main lines, the plan was to spread the load over more wheels to provide lots of power combined with relatively light axle loadings. The result was, first the 4-8-2 Mountain type in the 6000 series introduced in 1923, and in 1927. the first series of 4-8-4's appeared, numbered in the 6100's. They were identified as 'Northern Type'. The name 'Northern' was first applied by the Northern Pacific Railway in the northwest USA, when it became the first railway to order that type of locomotive in 1927.

By contrast, by the early 20th century the CPR started to make good profits, which they reinvested in upgrading main lines to a first class structure. After that they didn't need to excessively spread the weight on their locomotives drivers. I believe this is a tribute to canny management that never built a mile of track without the assurance of significant traffic, or else sought immense public subsidies. Their standard large passenger

Sa carrière

Mais pour revenir à la jeunesse de la locomotive, immédiatement après la livraison, la 6153 a effectué quelques petits trajets de rodage sur le fret de Montréal à Brockville, Ontario, puis elle est entrée au service régulier des trains de passagers et de marchandises sur la ligne principale entre Montréal et Toronto. Elle était tout à fait capable de tirer des trains de voyageurs de 15 voitures à bonne vitesse, ou des trains de marchandises de 75 wagons à une allure plus modeste. Plus tard, elle a fait partie du pool de locomotives de Toronto faisant occasionnellement des voyages à Montréal. Au cours de sa dernière année de service actif, elle a été officiellement transférée au dépôt de Turcot de Montréal et affectée généralement au service du fret par la suite.

Maintenant, revenons encore plus en arrière. En 1917-1919, le CN était un ensemble de chemins de fer sur le point de faire faillite. La plupart des voies avaient été

ALL ABOARD!
OPERATION CANADIAN NATIONAL WEEKEND
June 23-24

JUNE 23rd
 See a selection of 48 steam locomotives from a coast-to-coast train, a "Steam Blast" trip, all to be arranged by the Canadian National Railway. The weekly program includes: 1. Trip from Montreal to Garneau, Quebec, with 5107 and 6153.

JUNE 24th
 Take a double-headed excursion from Montreal to Garneau, Quebec, with 5107 and 6153.

WHAT A WEEKEND!
 The trip will last for 2 days. The 2nd day will be spent in the Pacific and Northern Trip from Montreal. Many scenic photos will be taken. Tickets will have 20% cash discount.

LEAVE MONTREAL AT 9.30 a.m.
ARRIVE MONTREAL AT 6.00 p.m.

ONLY \$8.00 PER PERSON
Reserve Your Seats Now!

CN

Excursion flyer from June, 1962 promoting a double headed steam excursion to Garneau, Quebec with 5107 and 6153. Tickets were only \$8.00 - Reserve your seats now! Stanton Smallcollection

Circulaire de juin 1962 faisant la promotion d'une excursion avec double traction vapeur vers Garneau, Québec avec la 5107 et la 6153. Les billets coûtaient seulement 8,00 \$ - Réservez vos places maintenant! Collection Small

construites à la hâte avec une infrastructure pour train léger. Alors que la demande de trafic augmentait après la première guerre mondiale (1914-18), une force motrice plus puissante devenait nécessaire. Pour tenir compte de la qualité douteuse de la voie sur de nombreuses lignes principales, le plan était de répartir la charge sur plus de roues pour fournir beaucoup de puissance combinée à des charges d'essieu relativement légères. Le résultat fut d'abord les locomotives de type 4-8-2 « Mountain » dans la série 6000, introduites en 1923 et en 1927, la première série de 4-8-4, numérotée dans les 6100. Ces dernières ont été identifiées comme de type « nordique ». Le nom « Northern » a été donné pour la première fois par le Northern Pacific Railway dans le nord-ouest des États-Unis, lorsqu'il est devenu le premier chemin de fer à commander ce type de locomotive en 1927.



One of the excursions in the early 1960s hauled by 6153, this one is headed to Garneau, Quebec. This train featured a buffet car mid-train for the nourishment of passengers. Lorne Perry collection

L'un des trains d'excursions du début des années 1960 tiré par la 6153; celui-ci se dirige vers Garneau, Québec. Ce train comportait une voiture-buffet au milieu du train pour nourrir les passagers. Collection Lorne Perry

The official 'End of Steam' ceremony on CN - 6153 has been tucked away in stall 53 of CN's mammoth Turcot roundhouse by engineer Hosinger and the ceremonial bedecked doors are being closed behind it by CRHA President R V V Nicholls (left) and CN's Turcot General Superintendent Mr. Cliffird Horsman (right). The date was Labour Day Sunday, September 3, 1960. Canada Science and Technology Museum (CSTM) CN fonds.

La cérémonie officielle « Fin de la vapeur » sur le CN - la 6153 a été remise dans la gigantesque rotonde Turcot de Montréal et les portes décorées pour la circonstance sont refermées derrière elle le dimanche 3 septembre 1960, jour de la fête du Travail. Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC), Fonds CN





The 6153 powers a Race Train Extra from Toronto to Fort Erie, Ontario on November 8, 1937. CRHA / ACHF Exporail Archives, fonds Paterson

Le 6153 propulse un extra pour courses de chevaux de Toronto à Fort Erie, Ontario, le 8 novembre 1937. Archives ACHF/Exporail, fonds Paterson

En revanche, au début du XXe siècle, le CP a commencé à réaliser de bons bénéfices, qu'il a réinvesti dans la modernisation des lignes principales en une structure de première classe. Après cela, il n'a pas eu besoin de répartir excessivement le poids sur les essieux moteurs de ses locomotives. Je crois que c'est un tribut à une gestion avisée : ne jamais construire un kilomètre de voie sans l'assurance d'un trafic

locomotive dating from 1929 was the Hudson (4-6-4), similar in pulling power to CNR's Northerns, but with higher axle loading. The CPR did dabble in Northerns, but ended up with just two, whereas CNR ultimately owned more than 200, the numbers ranging from 6100 to 6410, and the classification from U-2-a to h, U-3-a and b, U-4-a and b. This was the largest fleet of Northerns in North America. Some railroads used other names, such as Niagara on the New York Central, but all shared the same wheel arrangement – 4-8-4.

important, sinon solliciter d'immenses subventions publiques. Les grandes locomotives de passagers standard du CP datant de 1929 étaient des « Hudson » (4-6-4), similaires en puissance de traction aux « Northern » du CN, mais avec une charge d'essieu plus élevée. Le CP a fait des essais avec des « Northern », mais s'est limité finalement à deux, alors que CN en posséda finalement plus de 200, numérotées de 6100 à 6410, et classées de U-2-a à -h, U-3-a et -b, U-4-a et -b. Il s'agissait de la plus grande flotte de « Northern » en Amérique du Nord. Certains chemins de fer utilisaient d'autres noms, tels que « Niagara » sur le New York Central, mais toutes partageaient le même arrangement de roues 4-8-4.

**Confederation Type:
Fact or Legend?**

**Le type « Confederation »: fait
ou légende?**

Douglas NW Smith

In this famous CN photo workers pose with the Confederation nameplate applied to 6100 in 1927 during its appearance at the Fair of the Iron Horse in Baltimore, Maryland. CN photo, Lorne Perry collection

Sur cette célèbre photo du CN, les travailleurs posent avec la plaque « Confederation » montée sur la 6100 en 1927 lors de son apparition à la « Fair of the Iron Horse » à Baltimore, Maryland. Photo CN, collection Lorne Perry



Over the years many authors have put forward the statement that the CNR initially scorned the moniker "Northern" to describe its initial 4-8-4 locomotives instead calling them "Confederations." Documentation for this assertion has been scanty - mostly a few photos showing a plate with the word "Confederation" below the 6100's running board and printed material from the Baltimore & Ohio "Fair of the Iron Horse" held shortly after the first CNR 4-8-4 appeared.

The CNR's first 4-8-4 was delivered to the railway by the Canadian Locomotive Company (CLC) on June 2, 1927. The new release, carried in many Canadian newspapers including the Regina Leader Post on June 3rd, stated, "The new engine, which is known as the 6100 type, was completed this morning."

The locomotive - the largest in the British Empire - attracted a lot of attention at its public displays in Montreal and Toronto. The Calgary Herald reported on June 8th: "Thousands of interested citizens have been passing through Bonaventure station to view the wonders of the two most up-to-date examples of motive power yet manufactured in Canada for the CNR. The locomotive 6100, the new "Northern Type" has, perhaps, a more dramatic appeal, but the oil electric car also carries great interest to those of mechanical training. They have been placed on No. 1 track at St James Street, the fence removed and a special platform extended so as to permit convenient access."

A similar title for the class of locomotive was in media reports from Toronto on June 15th: "The 6100 arrived in Toronto on yesterday and will be on exhibition at the King Edward yards, at the foot of Simcoe Street, for the next two or three days. R H Fish, General Supt of Southern Ontario District said the new engine is known as the "Northern Type," aptly fitting of the country wherein it was conceived."

Here the CNR is embracing the Northern class designation, not referring to the Northern Pacific as the author of the class name, but implying it was selected to reflect Canada's northern location.

Also interesting is that the 60th Anniversary celebrations of Confederation passed on July 1st with no reference in the media to a Confederation locomotive, something which one would think the CNR would have played up given its courting of the media.

An article in the Montreal Gazette of August 23rd announced that CLC has shipped the eleventh Northern type to the CNR.

To mark its 100th anniversary, the Baltimore & Ohio produced a two week pageant from September 24th to October 8th, 1927. The daily pageant featured replicas of many of the earliest locomotives used on the railroad as well as its most modern locomotives and visitors from Canada and Britain. The CNR sent the 6100. When it left

Au fil des ans, de nombreux auteurs ont avancé l'affirmation selon laquelle le CN avait d'abord méprisé le surnom de « Northern » pour baptiser ses premières locomotives 4-8-4, les appelant plutôt « Confederation ». La documentation soutenant cette affirmation est rare, principalement quelques photos montrant une plaque avec le mot « Confederation » sous le marchepied de la 6100 et des documents imprimés de la « Fair of the Iron Horse » du Baltimore & Ohio qui s'est tenue peu après la sortie de la première 4-8-4 du CN.

La première 4-8-4 du CN a été livrée par la Canadian Locomotive Company (CLC) le 2 juin 1927. Le nouveau communiqué, publié dans de nombreux journaux canadiens, y compris le Regina Leader Post le 3 juin, écrit : « La nouvelle machine, connue comme type 6100, a été achevée ce matin. »

La locomotive - la plus grande de l'Empire britannique - suscite beaucoup d'intérêt lors de ses présentations publiques à Montréal et à Toronto. Le Calgary Herald rapporte le 8 juin : « Des milliers de citoyens intéressés sont passés par la gare Bonaventure pour voir les merveilles des deux exemplaires les plus récents de la puissance motrice fabriqués au Canada pour le CN. La locomotive 6100, du nouveau type « Northern », est peut-être plus impressionnante, mais l'autorail diesel-électrique soulève également un grand intérêt pour ceux qui ont une formation mécanique. Ils ont été placés sur la voie no 1 de la rue Saint-Jacques, la clôture a été enlevée et un quai spécial a été allongé afin de permettre un accès plus pratique. »

Un titre similaire pour cette locomotive figurait dans les reportages des médias de Toronto le 15 juin : « La 6100 est arrivée hier à Toronto et sera exposée aux chantiers King Edward, au pied de la rue Simcoe, pour les deux ou trois prochains jours. R.H. Fish, surintendant général du district du sud de l'Ontario, a déclaré que la nouvelle machine est connue sous le nom de type Northern, parfaitement adaptée au pays dans lequel elle a été conçue. »

Ici, le CN endosse la désignation de type « Northern », sans préciser que le Northern Pacific est à l'origine du nom de ce type, mais implique qu'il a été choisi pour refléter l'emplacement nordique du Canada.

Il est également intéressant de noter que les célébrations du 60e anniversaire de la Confédération se sont déroulées le 1er juillet sans aucune référence dans les médias à une locomotive « Confederation », ce à quoi on aurait pu s'attendre compte tenu de la cour faite par le CN auprès des médias.

Un article de la Montreal Gazette du 23 août annonçait que la CLC avait expédié la onzième type Northern au CN.

Pour marquer son 100e anniversaire, le Baltimore & Ohio organise un spectacle de deux semaines, du 24 septembre au 8 octobre. La parade quotidienne présentait des répliques de plusieurs des premières locomotives utilisées sur le chemin de fer ainsi que ses locomotives les plus modernes et celles en visite du Canada et de la Grande-Bretagne. Le CN avait envoyé la 6100. Lorsqu'elle avait quitté

Toronto, the Dominion Minister of Mines and the Mayor were at a ceremony to bid 'bon voyage' for the departure of Dominion's largest steam locomotive. The 6100 steamed out with the famous name plate bearing the word "Confederation." Why the CNR did this is not documented. It was likely applied to signal to US audiences that the locomotive coincided with Canada's 60th birthday. It was the 1867 Charlottetown accord that brought our far-flung country together.

That outing to Baltimore marked the one and only application of word "Confederation" to the CNR 4-8-4s. The following two examples of two major occasions when the word Confederation would have appeared if it had been in use in 1927 after the end of the "Fair of the Iron Horse." When one of Governor General Lord Willingdon's sons inspected the 'super' locomotives, the article in the Montreal Gazette on October 19, 1927 called it the "Northern Type."

Similarly in his year-end report, Sir Henry Thornton, the CNR's President wrote: "Considerable additions were made to the motor power, 50 powerful locomotives, designed for passenger and freight service, being added to the equipment. These locomotives are the 6100 class, the Northern type. They are the design of the Canadian National engineers and were constructed in Canadian plants. These locomotives were designed for speed and power and to run over greater distances than has been the practice in the past, such as, for instance, between Montreal and Sarnia, a distance of 511 miles. This increased efficiency is an appreciable factor in economic operation."

So the brief naming of locomotive 6100 "Confederation" created a legend. But like so many legends with constant repeating in print, it has gradually assumed the form of fact. Don McQueen, the CNR steam locomotive expert, in Volume 7 of "Canadian National Steam" supports my finding that the CNR never designated its 4-8-4s as "Confederation Type." Another legend proves illusory, but we will probably see this canard repeated for years to come as killing off legends is very difficult.

Toronto, le ministre fédéral des Mines et le maire participaient à une cérémonie pour souhaiter « bon voyage » au départ de la plus grande locomotive à vapeur du Dominion. La 6100 était partie avec la célèbre plaque portant le mot « Confederation ». La raison pour laquelle le CN a fait cela n'est pas documentée. Il est plausible que la plaque fut posée pour signaler aux foules américaines que la locomotive datait de l'année du 60e anniversaire du Canada. Ce fut l'accord de Charlottetown, en 1867, qui unifia notre vaste pays.

Cette sortie à Baltimore a marqué la seule et unique apparition du mot « Confederation » sur les 4-8-4 du CN. Voici deux exemples de deux occasions majeures où le mot « Confederation » aurait dû apparaître s'il avait été utilisé en 1927 après la fin de la « Fair of the Iron Horse ». Lorsqu'un des fils du gouverneur général Lord Willingdon a inspecté les « super locomotives », l'article de la Montreal Gazette du 19 octobre 1927 les appelait de type « Northern ».

De même, dans son rapport de fin d'année, Sir Henry Thornton, président du CN, écrit : « Des ajouts considérables ont été apportés à la puissance motrice; 50 locomotives puissantes, conçues pour le transport de passagers et de marchandises, ont été ajoutées à l'équipement de traction. Les locomotives sont de la série 6100, de type « Northern ». Elles sont conçues par les ingénieurs du Canadien National et ont été construites dans des usines canadiennes. Ces locomotives ont été conçues pour la vitesse et la puissance et pour rouler sur de plus grandes distances que ce qui était la pratique dans le passé, comme, par exemple, entre Montréal et Sarnia, une distance de 822 km (511 mi). Cette efficacité accrue est un facteur appréciable pour une exploitation économique. »

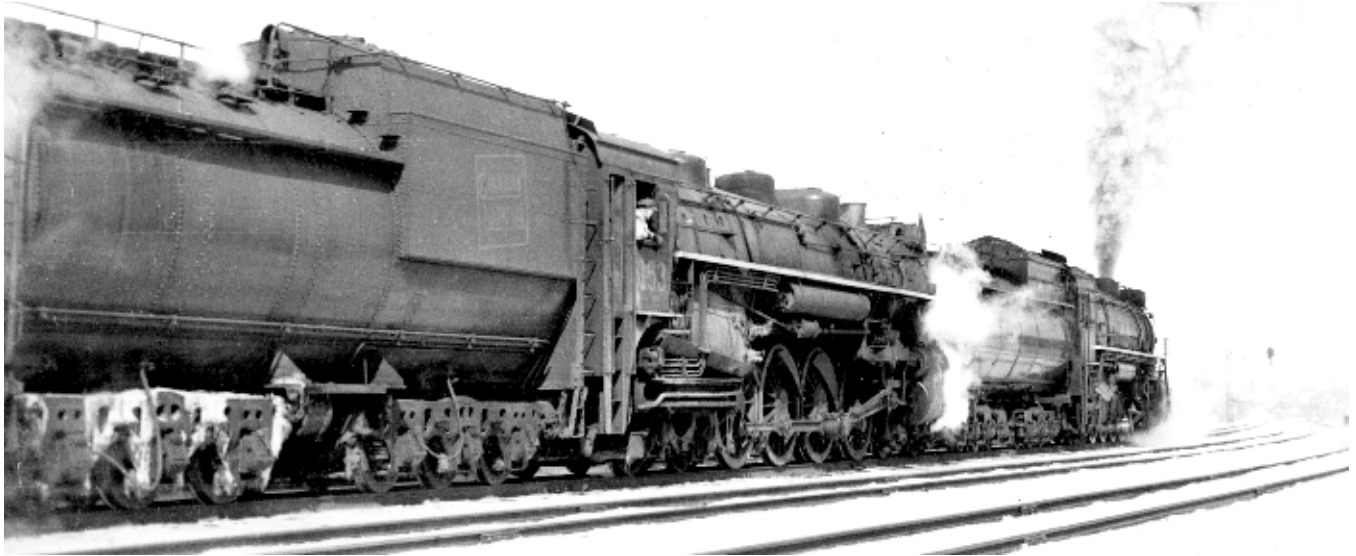
Ainsi, la brève dénomination « Confederation » de la locomotive 6100 a créé une légende. Mais comme tant de légendes répétées fréquemment dans les publications, elle a progressivement pris la forme d'un fait. Don McQueen, l'expert en locomotive à vapeur du CN, dans le volume 7 de son ouvrage Canadian National Steam, appuie ma conclusion selon laquelle le CN n'a jamais désigné ses 4-8-4 comme de type « Confederation ». Une autre légende qui s'avère illusoire, mais cette saga se prolongera probablement encore des années tellement les légendes ont la vie dure.

A Symbol for Service

The Northern type became CNR's symbol of large, modern motive power, and their image was featured in passenger advertising in Canada, USA and overseas, until the diesels took their place of prominence. One of the distinctive features of these early models was the Elesco feedwater heater overhanging the boiler front; imparting a sense of power and forward thrust. This device used exhaust steam to heat water on its way to the boiler, making it more economical to produce high pressure

Un symbole de service

Le type « Northern » est devenu le symbole de la grande puissance motrice moderne du CN et son image a été présentée dans la publicité pour les passagers au Canada, aux États-Unis et à l'étranger, jusqu'à ce que les diesels prennent leur place au premier plan. L'une des caractéristiques distinctives des premiers modèles était le chauffe-eau Elesco surplombant l'avant de la chaudière, donnant un sentiment de puissance et de poussée vers l'avant. Cet appareil utilisait la vapeur d'échappement pour chauffer l'eau sur son parcours vers la chaudière, ce qui rendait plus économique la



The 6153 trails a 4100 in this double-headed move, thought to be at Scarborough Junction circa 1940. Smail collection

La 6153 est derrière une série 4100 dans ce déplacement en traction double, vraisemblablement à Scarborough Junction, autour de 1940. Collection Smail

steam. The 6100's were the first CNR locomotives to feature the slope-front cab; mimicking the angle of the rear face of the firebox. The design was repeated on most of the Northern's that followed, on the K-5-a Hudsons (4-6-4), later series of Mountains, a small batch of heavy Pacifics (4-6-2) on the GTW, plus a number of the more modern Mikados (2-8-2) and Consolidations (2-8-0).

There are many photos of 6153 and siblings in action, the most impressive being shots of long freight or passenger trains struggling into motion upon exit from a yard, or departure from a station stop. The plume of steam and smoke often towered four or five times the height of the locomotive – perhaps 75 feet (23 m.). The effect was accentuated in cold weather when the steam condensed into enormous white clouds.

In Retirement

Today, this giant dual-purpose hauler sits silently in repose inside Building Five at Exporail. The locomotive's headlight and classification lights are lit, and the cab can be mounted for a visit, whenever the Museum is open to visitors. Standing beside it makes the visitor seem very small. But it is not very hard to imagine it doing its daily job of hustling the nation's commerce, or speeding people to distant destinations down the line. It was just 33 years old when the fire in its belly was extinguished for the last time. We know that railroading is a story of change and development. Steam to Diesel was an essential transition, having a dramatic impact on the bottom line. But, in the process, some of the romance of railroading died.

production de vapeur à haute pression. Les 6100 ont été les premières locomotives du CN à être équipées de la cabine avant inclinée, imitant l'angle de la face arrière de la chambre de combustion. La conception a été répétée sur la plupart des « Northern » qui ont suivi, sur les K-5-a « Hudson » (4-6-4), une série ultérieure de « Mountain », un petit lot de « Pacific » (4-6-2) lourdes sur le GTW, plus un certain nombre de « Mikado » (2-8-2) et de « Consolidation » (2-8-0) plus modernes.

Il y a beaucoup de photos de la 6153 et de ses frères et sœurs en action, les plus impressionnantes étant des plans de longs trains de marchandises ou de passagers peinant à se mettre en mouvement à la sortie d'une cour de triage ou au départ d'une gare. Le panache de vapeur et de fumée dépassait souvent quatre ou cinq fois la hauteur de la locomotive - peut-être 23 m (75 pi). L'effet était accentué par temps froid lorsque la vapeur se condensait en énormes nuages blancs.

La retraite

Aujourd'hui, ce puissant géant à double usage repose silencieusement à l'intérieur du bâtiment cinq à Exporail. Les phares et les feux de classification de la locomotive sont allumés et l'on peut monter dans la cabine pour une visite, chaque fois que le Musée est ouvert aux visiteurs. À côté de lui, le visiteur paraît bien petit. Mais il n'est pas très difficile de l'imaginer faire son travail quotidien : stimuler le commerce national ou propulser les gens vers des destinations lointaines sur toute la ligne. Il n'avait que 33 ans lorsque le feu dans ses entrailles s'est éteint pour la dernière fois. Nous savons que le chemin de fer est une histoire de changement et de développement. Le passage de la vapeur au diesel était une transition essentielle, ayant un impact bouleversant sur les résultats. Mais, dans cette évolution, une partie de la romance du chemin de fer est morte.

Stan's Photo Gallery / Les photos de Stan

September - October / Septembre - Octobre

From The Collection Part III / La collection de l'ACHF – 3e partie

Translation / Traduction: Gilles Lazure

Introduction

Lorne Perry's tribute to CNR Northern Type 6153 is the perfect introduction for this issue's Photo Gallery 'From the Collection Part III'. First of all, in these unprecedented times, a landmark year of concern for society everywhere, I hope our readers are faring well. Like our elders did, when CNR Z-1 class electric 6711 was new and hauled the first regular service passenger train through Montreal's Mount Royal tunnel during the world wide influenza outbreak of 1918, we too will get through this insidious ordeal. Over a hundred years later, CNR 6711 is a prized exhibit at Exporail and the Mount Royal tunnel is now closed to real trains as conversion work continues to accommodate the light rail electric equipment of the REM.

Thanks are in order to Linda Schwey and her team on the CRHA awards committee for giving me the 2018 Best Article in Canadian Rail Award for 2018 for "From The Collection-Part Two." It is very much appreciated and features a favorite subject of mine. Indeed one of my reasons for being a lifelong CRHA member is the Association's National Collection. Thanks Linda, to you and your team!

In this issue of Canadian Rail, the subject is From The Collection-Part Three with (mostly) classic black and white images. The reason for this is that when most of these in-service photographs were made of the CRHA pieces, black and white photography was the preferred medium to practise the art.

Another reason is the urgent need to rationalize the CRHA national collection. A CRHA committee is presently examining this matter. After over sixty years of constant acquisitions by the Canadian railway preservation movement, perhaps it is high time to reassess our holdings. Perhaps revised criteria for what constitutes a valuable item for a national collection so as to provide for present and future historical railway equipment preservation is required.

The concept of a Virtual National Historical Railway collection, similar to what was proposed in the past by the Canadian Council of Railway Heritage, deserves a second look. Think about these matters as you peruse these images from your collection. The clock is ticking. It is no longer the eleventh hour, it is five to twelve.

Introduction

L'hommage de Lorne Perry à la 6153 du CNR de type Northern est la parfaite introduction à la galerie de photos de ce numéro intitulée « La collection de l'ACHF-3e partie ». Avant tout, en cette période de temps inusitée, une année marquante d'inquiétude pour les sociétés à travers le monde, j'espère que nos lecteurs se portent bien. Comme nos aînés l'ont fait, alors que la locomotive électrique 5711 de classe Z-1 était neuve et a tracté le premier train de voyageurs à travers le tunnel du Mont-Royal au début de la pandémie de grippe espagnole en 1918, nous passerons nous aussi à travers cette sournoise épreuve. Plus de cent ans plus tard, la 6711 est une pièce en montre appréciée à Exporail et le tunnel du Mont-Royal est maintenant fermé pour les trains conventionnels, alors que les travaux de conversion se poursuivent pour qu'il puisse convenir à l'équipement électrique léger du REM.

Des remerciements sont appropriés pour Linda Schwey et son équipe du comité des Prix annuels de l'ACHF pour m'avoir attribué le prix 2018 pour le meilleur article paru dans Rail canadien sous le titre « La collection de l'ACHF-2e partie ». C'est très apprécié; l'article traite de l'un de mes sujets favoris. De fait, une de mes raisons pour être un membre à vie de l'ACHF est la collection nationale de l'Association. Merci Linda, à vous ainsi qu'aux membres de votre équipe!

Dans ce numéro de Rail canadien, le sujet est la troisième partie de la série sur la collection de l'ACHF illustrée principalement avec des photos classiques en noir et blanc. La raison en est qu'alors que la plupart des pièces de la collection étaient en service, la photographie en noir et blanc était la manière favorite de pratiquer cet art.

Une autre raison est le besoin urgent de rationaliser la collection nationale de l'ACHF. Un comité de l'Association est présentement à étudier ce sujet. Après plus de soixante années d'acquisitions continues par le mouvement canadien de préservation ferroviaire, il est peut-être grand temps de réévaluer nos possessions. Peut-être est-il nécessaire d'avoir des critères révisés sur ce qui constitue une pièce de valeur pour une collection nationale afin de justifier le mouvement de préservation actuel et futur d'équipement ferroviaire.

Le concept d'une collection nationale historique virtuelle, similaire à celle proposée par le passé par le Canadian Council for Railway Heritage, mérite un second regard. Pensez à cela alors que vous examinerez ces photos de votre collection. L'horloge tourne. Ce n'est même plus la onzième heure, c'est douze heures moins cinq...

The CRHA National Collection includes more than just trains and trolleys. It also includes structures such as the former Canada Atlantic Railway standard plan station which stood in two locations at Barrington, Quebec. The late Selkirk Bryson, a long time CRHA member from Howick, Quebec, provided the above image and others from the Poupore collection which Mr. Bryson secured as a donation to the CRHA Archives. In the station's second location (it was turned 90 degrees to face alongside the Grand Trunk Railway Hemmingford branch in the early 20th century), this view is similar to how Barrington station currently appears at Exporail. CRHA Fonds Poupore / Smail collection

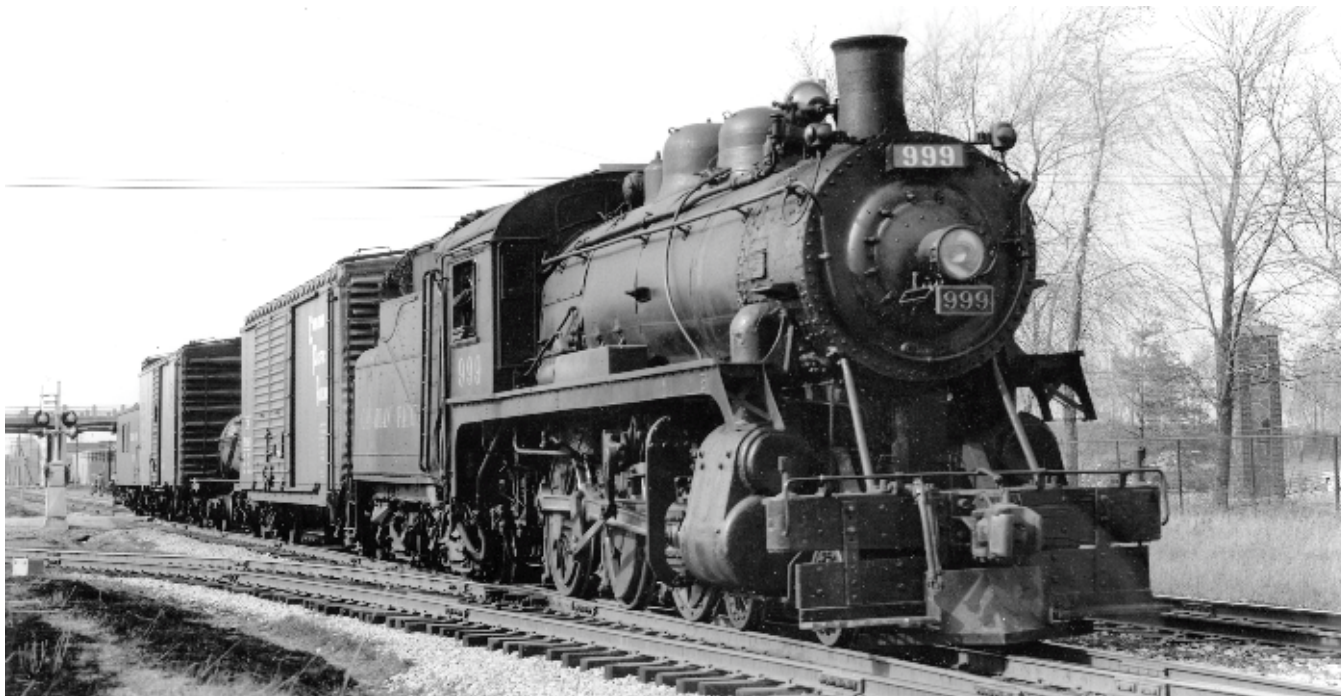


La collection nationale de l'ACHF comprend plus que des trains et des tramways. Elle inclut aussi des structures telles que la gare aux plans standardisés du chemin de fer Canada Atlantic qui fut trouvée à deux endroits de Barrington, Québec. Le regretté Selkirk Bryson, d'Howick, Québec, un membre de longue date de l'ACHF, a fourni la photo ci-dessus et d'autres de la collection Poupore qu'il avait acquis pour en faire don aux Archives de l'Association. Au deuxième emplacement de la gare (au début du vingtième siècle, elle fut tournée d'un quart de tour pour faire face à l'embranchement Hemmingford du Grand Trunk Railway) l'apparence est similaire à celle qu'elle présente actuellement à Exporail. ArchivesACHF/Exporail, fonds Poupore/collection Smail

In this mid-fifties view, CPR G1g 4-6-2 2231 appears to be in a Toronto area 'push' service assisting a freight with P2e class 2-8-2 5379 as the road engine. CPR 2231 is one of three Pacific type steam locomotives in the CRHA collection and is significant as it demonstrates one of the first versions of the familiar 'all weather' or enclosed cab. CPR 2231 is one of the only two 'older' CPR Pacific type locomotives preserved. The other is G2e class 4-6-2 2634 in the Western Development Museum in Moose Jaw, Saskatchewan. David Shaw collection / Smail collection

Sur cette photo du milieu des années 1950, la 2231, une 4-6-2 de classe G1g du CPR, semble être en service d'assistance de traction pour un train de marchandises ayant à sa tête la 5379, une 2-8-2 de classe P2e. La 2231 du CPR est l'une des trois locomotives de type Pacific dans la collection de l'ACHF et est remarquable par sa montre de l'une des premières versions de la familière cabine de conduite fermée « tout temps ». La 2231 du CPR est l'une des deux plus anciennes Pacific préservées du CPR. L'autre est la 4-6-2 2634 de classe G2e au Western Development Museum, à Moose Jaw, Saskatchewan. Collection de David Shaw/collection Smail





CPR 999 is one of over five hundred D10 class 4-6-0 locomotives. It is of interest since from 1937 to 1953, it was one of four D10 class 4-6-0's assigned to the CPR's Dominion Atlantic Railway in Nova Scotia. Like many of its companions on the DAR, it was named, in this case it was given the name Fronsac after the 17th century Acadian Denys de Fronsac. In line with DAR practice, it was painted in a distinctive shade of red. After its Scotian sojourn, it was transferred to the Toronto area as seen in this view circa 1955. Dick George/ Smaill collection

La 999 du CPR est l'une de ses plus de cinq cents locomotives 4-6-0 de classe D10. Elle est intéressante pour le fait d'avoir été l'une des quatre affectées au chemin de fer Dominion Atlantic du CPR, en Nouvelle-Écosse. Comme plusieurs de ses compagnes sur le DAR, elle reçut un nom, en l'occurrence celui de Fronsac en l'honneur de l'Acadien Denys de Fronsac du 17e siècle. Conformément aux pratiques du DAR, elle fut peinte en une teinte distinctive de rouge. Suite à son séjour en Nouvelle-Écosse, elle fut transférée à la région de Toronto où elle est vue sur cette photo d'autour 1955. Dick George/collection Smaill

Henry Blaine Bowen, the CPR's Chief Mechanical Officer from 1928 to 1949, was a great advocate of the Jubilee type 4-4-4 steam locomotive. The CPR 3000 series F2a class Jubilees were speedsters that powered the short, fast intercity passenger trains of the 1930s. The smaller F1a class 4-4-4's built in 1937 and 1938 were numbered 2910 to 2929 and were used in local freight and passenger service. CPR 2928, is seen at a Toronto area roundhouse in 1956. It was added to the CRHA collection in 1963. Companion 2929 is in the Steamtown collection at Scranton, Pennsylvania. Smaill collection

Henry Blaine Bowen, le directeur en chef de la force motrice du CPR de 1928 à 1949, fut un grand partisan de la Jubilee, une locomotive à vapeur d'arrangement de roues 4-4-4. Les Jubilees série 3000 de classe F2a du CPR furent des locomotives véloces qui tractèrent les courts trains rapides intercités pour voyageurs des années 1930. Les 4-4-4 plus petites de classe F1a, construites entre 1937 et 1938, furent numérotées de 2910 à 2929 et utilisées sur les services locaux pour voyageurs et marchandises. La 2928 est aperçue ici à la rotonde de Toronto, en 1956. Elle fut ajoutée à la collection de l'ACHF en 1963. Une compagne, la 2929, fait partie de la collection de Steamtown, à Scranton, Pennsylvanie. Collection Smaill





The Bowen 'look' on CPR steam (recessed headlight, running board skirts and a general clean line streamstyling inspired by locomotives in Bowen's native England) began with the 3000 series Jubilees and characterized most modern larger steam power on Canadian Pacific from 1936 to 1949. No CPR steam class better demonstrated the Bowen 'look' than the Royal Hudsons of CPR class H1. Sporting the Royal Train livery of silver and blue, THE Royal Hudson, 2850 rides the turntable at Montreal's Glen roundhouse in 1939. Shaw collection / Smaill collection

Le « style Bowen » sur les locomotives à vapeur du CPR (phare principal encastré, jupes de passerelles et apparence carénée généralement dégagée inspirés des locomotives de l'Angleterre où était né Bowen) fit son apparition sur les Jubilees de série 3000 et fut une caractéristique de la plupart des classes les plus puissantes de force motrice sur le Canadien Pacifique de 1936 à 1949. Aucune autre classe de locomotive à vapeur ne démontrait mieux le style Bowen que les Royal Hudsons de classe H1 du CPR. Peinte à la livrée argentée et bleue du train royal, la Royal Hudson 2850 est sur le pont tournant de la rotonde Glen, à Montréal, en 1939. Collection Shaw/collection Smaill

After its Royal Train duties in 1939, CPR 2850 entered the passenger pool, ending its days on secondary trains 17 and 18 between Fort William and Winnipeg. In this August 1955 view, the regal Hudson pauses at Kenora, Ontario with local train 17. 2850 came to Exporail in 1963. Smaill collection

À la suite de son affectation au train royal de 1939, la 2850 entra au parc de force motrice pour trains de voyageurs, terminant sa carrière sur les trains nos 17 et 18 de la ligne secondaire entre Fort William et Winnipeg. Sur cette photo d'août 1955, l'Hudson royale est à l'arrêt à Kenora, Ontario, avec le train local no 17. La 2850 arriva à Exporail en 1963. Collection Smaill





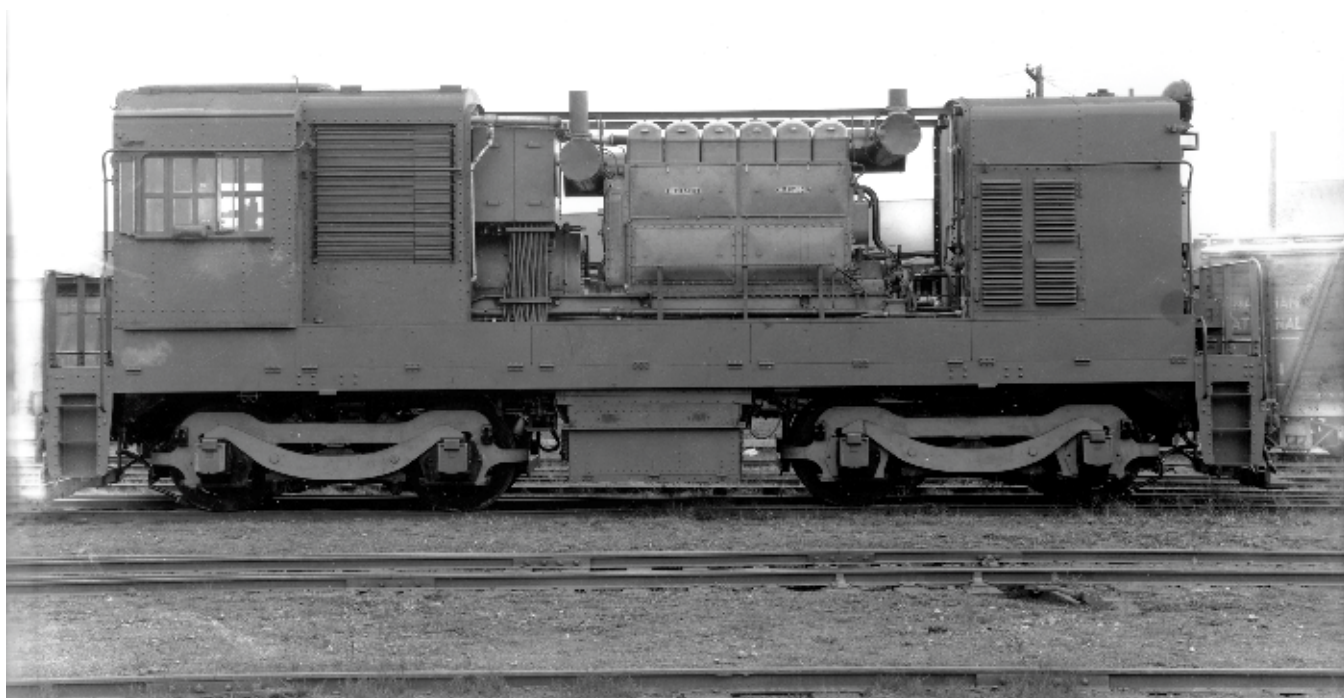
The Bowen 'look' included most of the 5400 series P2 class 2-8-2's from 5405 to 5473. The 5468, seen here near Avonmore, Ontario on the CPR Winchester Subdivision in September 1992. P2k 2-8-2 5468 was one of the last new steam locomotives acquired by the CPR (in 1948) and came to Exporail for that reason in 1963. In the nineties, however, since it had been both a Kamloops and Revelstoke engine, the Revelstoke Railway Museum requested it. The locomotive was sent to Revelstoke in a 'hospital train' of retired railway equipment. The CRHA 'escort' crew is seen attending to one of many hot bearings on this trip. Canadian railway history people evident in this photo include the late Ernie Ottewell, Bruce Chapman, Billy Hubbard, the late Alan Blackburn and Stan J Smaill! A. Ross Harrison

Le « style Bowen » apparaissait sur la plupart des locomotives 2-8-2 de classe P2 série 5400, de la 5405 à la 5473. La 5468 est vue ici près d'Avonmore, Ontario, sur la subdivision Winchester du CPR, en septembre 1992. La cession est un important facteur dans l'administration de toute collection. La 2-8-2 P2k 5468 fut l'une des dernières locomotives à vapeur neuves acquises par le CPR (en 1948) et elle parvint à Exporail en 1963 pour cette raison. Néanmoins, au cours des années 1990, parce qu'elle avait été en service et à Kamloops et à Revelstoke, le musée ferroviaire de Revelstoke la réclama. Envoyée sur un convoi de matériel ferroviaire « malade » retiré du service, l'équipe d'accompagnement de l'ACHF est vue ici en train de traiter un de ses roulements surchauffés, l'un des nombreux cas du genre au cours du voyage. Les personnes associées à l'histoire des chemins de fer apparaissant sur cette photo incluent le regretté Ernie Ottewell, Bruce Chapman, Billy Hubbard, le regretté Alan Blackburn et Stan J. Smaill! A. Ross Harrison

The CNR was a pioneer in the dieselization of North American railways. A member of that elite group of diesel veterans was CNR 77, built in 1929 by the Canadian Locomotive Company of Kingston, Ontario. In its last years as a CNR locomotive, 77 is seen here at Belleville, Ontario circa 1960. The 77 came to the CRHA in 1968 after a stint at the Canada Starch Company in Cardinal, Ontario. For years it was an operating exhibit at Exporail. R McMann

Le CNR fut un pionnier lors de la diésélisation des chemins de fer nord-américains. Une membre de ce groupe d'élite de vétérans est la 77 du CNR, construite en 1929 par la Canadian Locomotive Company, à Kingston, Ontario. Au cours de ses dernières années en tant que locomotive du CNR, la 77 est aperçue ici à Belleville, Ontario, autour de 1960. L'ACHF en prit possession en 1968, après qu'elle eut fait un séjour à la compagnie Canada Starch, à Cardinal, Ontario. Elle fut opérationnelle pendant des années à Exporail. R. McMann





During the Covid-19 Pandemic, much time has been spent working on the Smaill photo collection. A marvellous find, given to me years ago by the late Ron Ritchie, included a series of photos of the CPR's first diesel electric locomotive 7000 under construction at Hamilton, Ontario's National Steel Car Company in 1937. CPR 7000 was sold to the Marathon Paper Company and came to Exporail in 1965. Smaill collection

Beaucoup de temps fut consacré à la collection de photos Smaill au cours de la pandémie du Covid 19. Une merveilleuse trouvaille, qui me fut donnée, il y a des années, par le regretté Ron Ritchie, est une série de photos représentant la 7000, la première locomotive diesel-électrique du CPR en cours de construction, en 1937, à la National Steel Car Company, à Hamilton, Ontario. La 7000 fut vendue à la compagnie Marathon Paper et arriva à Exporail en 1965. Collection Smaill



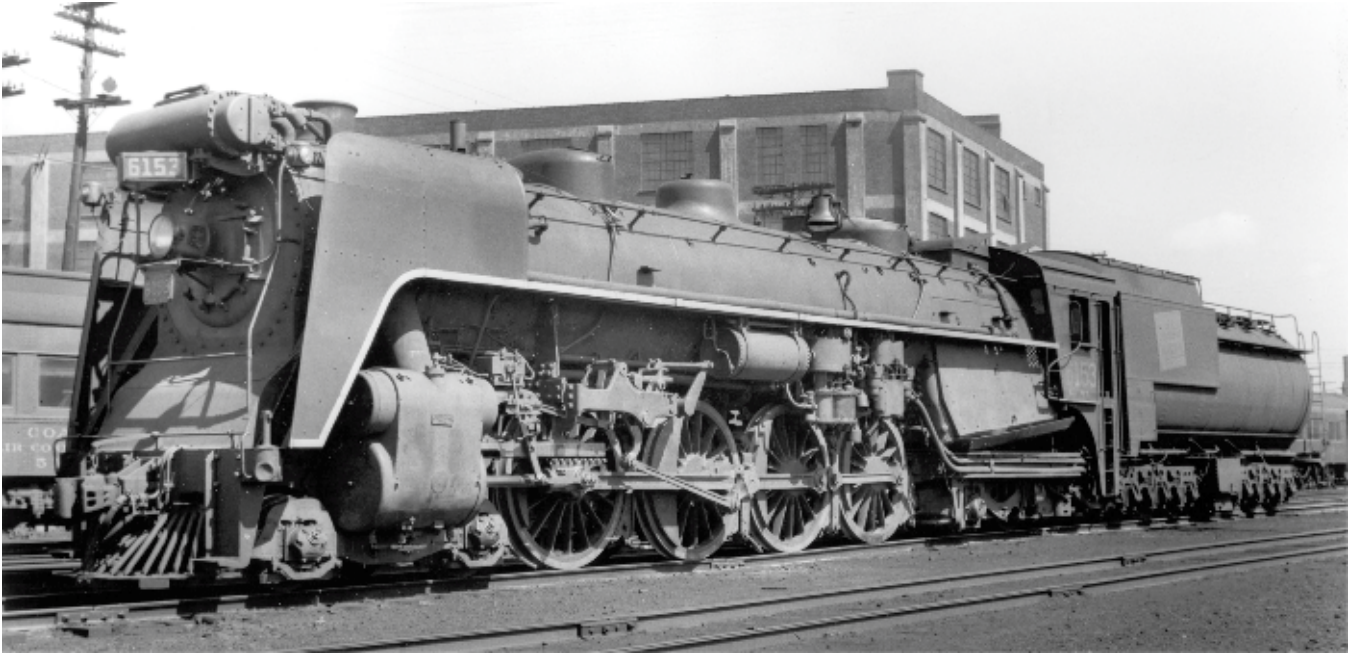
Superbly trimmed ballast, immaculate station grounds and a resplendent sheen reflecting off the boiler jacket and tender set the scene for this marvellous view of CNR K-5-a 4-6-4 5702 leaving Westmount, Quebec on CPR metals in September 1938 with a section of Train 15, the Montreal-Toronto 'Pool'. In this view, 5702 displays one of many experimental smoke deflectors, but otherwise retains its as-built appearance. CNR 5702 is one of two K-5-a Hudsons in preservation. The 5702 is at Exporail and the 5700 is at the Elgin County Railway Museum in St. Thomas, Ontario. CRHA / ACHF Exporail Archives Paterson fonds - Smaill collection

Un ballast soigneusement étendu, des alentours de gare immaculés et un reflet lustré réfléchi par le revêtement de la chaudière et le tender servent de fond à cette merveilleuse photo de la 5702, une 4-6-4 de classe K-5-a du CNR, quittant Westmount, Québec, sur les rails du CPR, avec une section du train numéro 15, le train CNR-CPR en commun entre Montréal et Toronto. Sur cette photo, la 5702 exhibe l'un des nombreux pare-fumée expérimentaux, mais conserve autrement son apparence à sa sortie d'usine. La 5702 du CNR est l'une des deux Hudson K-5-a préservées.

CNR 4-8-2 6015 was the last member of class U-1-a in a 1923 order placed by the fledgling CNR for high horsepower passenger power. For many years, passenger trains in the CNR Maritime Region were powered by U1 class 4-8-2's in the 6000 series. Here the Sydney to Halifax train No 6 features 6015 on the point at Stellarton, Nova Scotia circa 1950. CNR 6015 was part of the CRHA collection at Exporail until 1972 when it was sent west to replace U-1-f 4-8-2 6060 as a display engine at Jasper, Alberta. 6060 then came east to serve as CNR's excursion steam power in the 1970s. James Hardie from Gary Ness

La 4-8-2 6015 fut la dernière de la classe U-1-a du CNR dans une commande placée par la compagnie à ses tout débuts pour de la force motrice de puissance élevée destinée à ses trains de voyageurs. Pendant de nombreuses années, les trains pour voyageurs de la région des Maritimes du CNR furent tractés par des 4-8-2 de classe U-1 de la série 6000. Autour de 1950, la 6015 apparaît ici, à Stellarton, Nouvelle-Écosse, à la tête du train no 6 Sydney-Halifax. La 6015 fit partie de la collection de l'ACHF jusqu'en 1972, alors qu'elle fut envoyée à l'Ouest pour remplacer la 6060, une 4-8-2 de classe U-1-f en tant que locomotive en montre à Jasper, Alberta. La 6060 vint alors dans l'Est pour servir comme force motrice des trains d'excursion du CNR durant les années 1970. James Hardie, courtoisie de Gary Ness





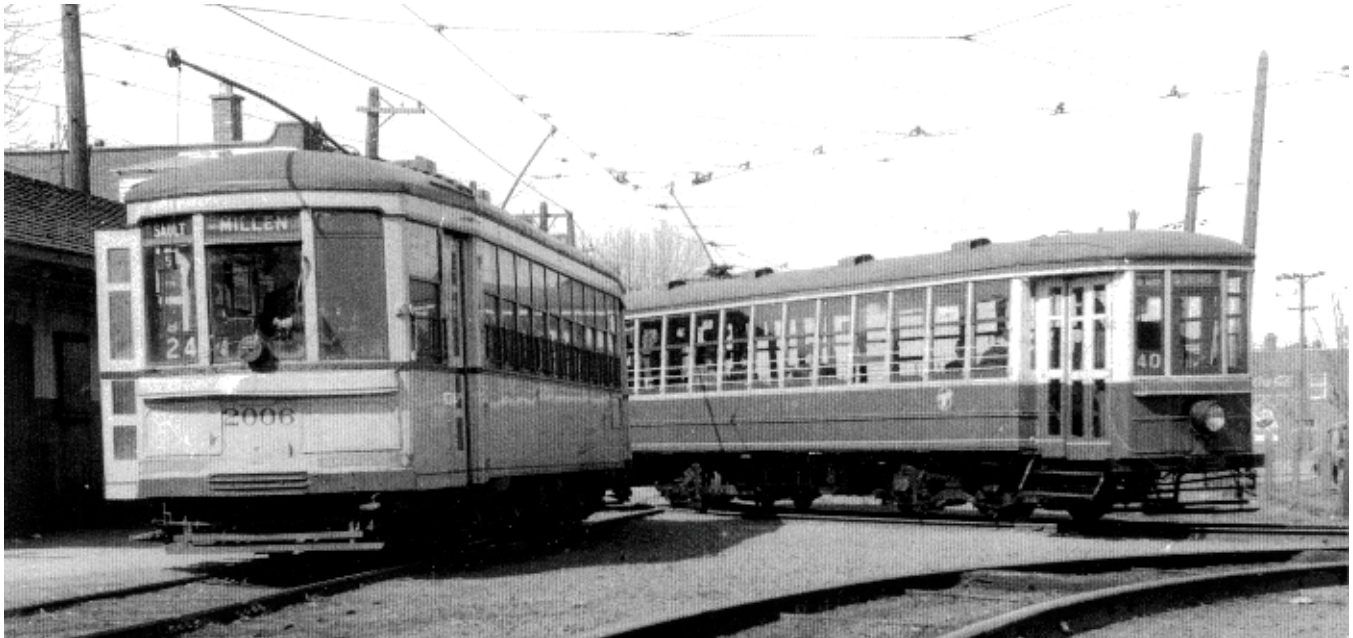
CNR U-2-c 4-8-4 6153 repose at Montreal's Turcot East engine dispatch track in this circa 1940 view. 6153 is the only example of an 'original' CNR Northern type in preservation and is a treasured member of the CRHA collection. In fact, CNR 6153 came to the CRHA as a consolation prize when it was discovered that class leader 6100 was dismantled before the official CRHA request was made. The 6153 came to the CRHA in operating condition (albeit out of ticket) after a career as an excursion engine between 1960 and 1962. Dick George

La 6153, une 4-8-4 de classe U-2-c du CNR, est au repos sur la voie de départ à Turcot East, Montréal, sur cette photo d'autour de 1940. La 6153 est le seul exemplaire du type Northern en préservation et une précieuse partie de la collection de l'ACHF. De fait, la 6153 parvint à l'association comme un « prix de consolation » lorsqu'il fut découvert que la 6100, la première de cette classe, avait été démantelée avant que l'ACHF en fasse la demande de façon officielle. La 6153 arriva au Musée en état de marche (sans permission de circuler cependant) suite à une carrière comme locomotive d'excursion entre 1960 et 1962. Dick George

Bunker first and bound for Montreal, CNR X-10-a 4-6-4T 49 rolls commuter train 254 eastward at Dixie, Quebec in October 1958. CNR 49 will be retired within the year and become part of the CRHA collection at Exporail. Smaill collection

Contenant pour charbon en premier et à toute allure vers Montréal, la 49, une 4-6-4T de classe X-10-a du CNR, tracte le train de banlieue no 254 en direction est, à Dixie, Québec, en octobre 1958. La 49 fut retirée du service cette année-là et devint partie de la collection de l'ACHF, à Exporail. Collection Smaill





Streetcars and interurban cars are an important component of the CRHA collection at Exporail. The Montreal Tramways historical collection, coordinated many years ago by the legendary Richard Binns and our CRHA elders, is one of the most complete electric railway heritage collections anywhere. As Montreal streetcars began to disappear in the fifties, it seemed that every second weekend the CRHA ran an excursion to mark the end of another tram line. MTC 1339, a 1913 Ottawa Car product, is on a circa 1958 CRHA excursion, while MTC 2006 is on the No 24 Millen route. Michel Belhumeur.

Les tramways et les interurbains sont une composante importante de la collection de l'ACHF, à Exporail. La collection historique de la Montreal Tramways, amassée, il y a bien des années sous l'égide du légendaire Richard Binns et de nos aînés à l'ACHF, est une des collections les plus complètes d'équipements électriques d'héritage ferroviaire à travers le monde. Lorsque les tramways commencèrent à disparaître à Montréal au cours des années 1950, il a semblé que pratiquement toutes les quinzaines, l'ACHF organisait une excursion pour marquer la fin du service sur un circuit. Le 1339 de la MTC, un produit 1913 de l'Ottawa Car, est en service d'excursion vers 1958 tandis que le 2006 de la MTC est sur le circuit Millen. M. Belhumeur

MTC streetcar 1953 was Canadian traction historian Fred Angus' favorite Montreal streetcar - so much so that the Angus family purchased 1953 and placed it on the grounds of their summer property in Senneville, Quebec! Eventually, the 1953 came to Exporail as a companion and a parts donor to sister car 1959 which operates at Exporail. The 1953 passes Montreal's famous Mary Queen of the World cathedral on Dorchester Boulevard in 1953. Ken Boulton collection

Le tramway 1953 de la MTC fut le favori de l'historien canadien en traction électrique Fred Angus, à un tel point que la famille Angus l'acheta en 1953 et le plaça sur le terrain de sa propriété d'été, à Senneville, Québec! Éventuellement, le 1953 parvint à Exporail comme compagnon et fournisseur de pièces pour son jumeau, le 1959, qui circule à Exporail. Le 1953 passe devant la cathédrale renommée Marie-Reine-du-Monde de Montréal, sur le boulevard Dorchester, en 1953. Collection Ken Boulton





Circa 1966, the steelwork has been erected and soon building 6 will receive the bulk of the CRHA streetcar collection. Front and centre is CPR M-235, a 1938 Buick inspection car in operating condition. The Buick, was the pride and joy of Don Darlington, mechanic deluxe, whose vintage Plymouth appears in the background! Bob's Photos/Smaill collection

Autour de 1966, la charpente d'acier est érigée et bientôt le bâtiment no 6 va abriter la plus grande partie de la collection de tramways de l'ACHF. À l'avant-plan, et en plein centre, trône la M-235 du CPR, une automobile d'inspection Buick modèle 1938 en état de marche. La « Buick », comme nous l'avons appelée, était la source de fierté et de joie de Don Darlington, mécanicien à ses heures, dont la Plymouth de collection apparaît à l'arrière! Bob's Photos/Collection Smaill

5702 Reprise

Don Wood was a New Jersey photographer who concentrated on photographing the Pennsylvania Railroad and other eastern USA lines. Luckily he also ventured north to record the last years of steam in Canada. One of his many iconic photographs is this one of 5702 at Stratford, Ontario in July 1957 with the now famous shop chalk mark 'to go on 40', namely train No. 40 (London to Toronto). Don received the Railway & Locomotive Historical Society's Fred R and Jane A Stindt Photography Award for lifetime achievement in 2002. He also holds the record for the most Trains magazine cover photos by a single contributor (28). Don passed away on June 30, 2006 but his photographic legacy lives on. Don Wood, Railway Museum of Pennsylvania courtesy Ian Wilson



Encore la 5702

Don Wood fut un photographe du New Jersey qui se concentra sur la photographie du Pennsylvania Railroad et autres chemins de fer de l'est des États-Unis. Par chance, il s'aventura aussi au nord pour documenter les dernières années de la vapeur au Canada. Une de ses photos phares est celle-ci de la 5702, à Stratford, Ont., en juillet 1958, avec la maintenant fameuse inscription à la craie "To go on 40", soit le train no 40 London-Toronto. Don reçut le prix Fred R and Jane A Stindt de la RLHS pour l'ensemble de sa carrière en 2002. Il détient aussi le record individuel pour le plus grand nombre de photographies de couverture du magazine TRAINS, soit 28. Don est décédé le 30 juin 2006, mais son héritage photographique lui survit. Don Wood, Railway Museum of Pennsylvania, courtoisie Ian Wilson



Greg McDonnell

En 2006, l'ACHF fut l'hôte de la convention de la Canadian Association of Railway Modellers (CARM), à Montréal. Le présentateur du programme principal fut le réputé écrivain ferroviaire Greg McDonnell qui fit une demande spéciale. Celle-ci fut de recréer la fameuse photographie de Don Wood de la 4-6-4 5702 du CNR sur le point de quitter Stratford, Ontario, avec le train no 40 pour Toronto, en 1957.

Avec l'aide du personnel d'opération d'Exporail, le regretté Jim Bradley, Steve Bradley (qui possède la plaque d'immatriculation de la 5702) et Paul Ennis, Greg et moi avons pu recréer la photo de Wood en 1957, y compris l'inscription à la craie « To Go on 40 » sur le protège-compresseurs de la 5702!

Greg McDonnell



In 2006, the CRHA hosted the Canadian Association of Railway Modellers (CARM) in Montreal. The presenter of the main program was noted Canadian railway writer Greg McDonnell who made a special request. That was to recreate the famous Don Wood photograph of CNR 4-6-4 5702 about to leave Stratford, Ontario, in 1957 with train No 40 for Toronto.

Along with the Exporail operating staff, the late Jim Brown, Steve Bradley (who owns 5702's number plate) and Paul Ennis, Greg and I were able to recreate the 1957 Wood photo, including the chalked inscription 'To Go on 40' on 5702's pump shield!



Stock up on winter reading with these new books available from the Exporail Boutique.
Faites provision de lecture pour cet hiver avec ces nouveaux livres disponibles à la Boutique Exporail.



Proud Colours

Canadian Pacific's
Military Tribute
Locomotives

By Adam Meeks

Reviewed by Ken
Goslett

On Remembrance Day
2019 the Canadian

Pacific Railway unveiled five uniquely painted military tribute locomotives. This book is their story expertly told in text and photos by Adam Meeks, CPR's Manager Heritage Services and Operations.

The five diesel locomotives were SD70ACU rebuilds from Progress Rail Services using retired CPR SD90/43MAC units as 'cores'. The new units were numbered 7020-7023 and 6644 (7024). The 7020 and 7021 were Army tribute locomotives, the first decorated in the NATO Green used in temperate climates and the second in Desert Sand as used in operations in Afghanistan. The third, 7022, was painted with a Royal Canadian Navy 'Shipside Grey' body and red trucks and underframe while the fourth came in light two-tone grey camouflage paint similar to that used on Canadian F-188 jet fighters.

The fifth and final military tribute locomotive was the most striking. Numbered 6644 in honour of the June 6, 1944 D-Day invasion it was unveiled in the Ocean Grey and Green colours used by the Royal Air Force on the Spitfire aircraft that supported the invasion. For the D-Day mission additional black and white stripes were painted on the Spitfires to help ground forces distinguish them from enemy aircraft and thereby avoid friendly fire accidents. All of these colours were applied to locomotive 6644 and the effect is stunning.

Following the Introduction, which shows all five units together at their unveiling, the book devotes a chapter to each locomotive. In each case photos supplement an interesting text that describes the CPR's role in support of the military during conflicts as far back as the North West Rebellion and

the Boer War as well as both World Wars from last century. The texts are well written and very informative. Although this reviewer was well aware of the role CPR's Angus Shops in Montreal played in building tanks during World War II, the full extent of the railway's involvement with both the Army, Navy and Air Force proved very enlightening.

In a later chapter the reader sees views of the locomotives under construction in Progress Rail's Mayfield, Kentucky shop. In fact, the book is packed with photos which are well displayed by its 8.5" x 11" landscape format. Photo reproduction is very good with most displayed full page. Views show the locomotives in all seasons, parts of Canada and on CPR rails in the United States.

This book is highly recommended. Author Meeks writes clearly, his sentences unfolding smoothly. The beautiful photographs leap off the page. All proceeds from the book will be donated by Canadian Pacific to the Homes for Heroes Foundation. Printed in Canada Proud Colours is a bargain at \$49.95 CDN.

PROUD COLOURS - Canadian Pacific's Military Tribute Locomotives

By Adam Meeks

ISBN 978-1-7772308-0-7

Published by the Canadian Pacific Railway Company

120 Pages, 8½ X 11 landscape format, hardcover bound with dust jacket, all colour except a few period B&W photos.

Price \$ 49.99 C + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail

Also available at www.cpr.ca

By special arrangement, because of the Covid 19 situation, Exporail is also making this particular book available at Hobby Junction Express, 1761 Cardinal Avenue, Dorval, Quebec

NOTE: 100% of the sale price goes to the Homes for Heroes Foundation, Exporail supports CP and the HFH Foundation in this venture.



Canadian National Power-Volume 1

First Generation GM Roadswitchers

By Stephen M. Timko

Reviewed by Ken Goslett

On then to the second Morning Sun volume on a CN subject, Stephen Timko's Canadian National Power-Volume 1: First Generation GM Roadswitchers.

This book comprises photos of CN's GMD-1, GP9 and GP7 diesel locomotives in that order. Absent are CN's SW1200RS, G8 and G12 units which fit the book's theme but are not included. Although there are a good number of photos of GMD-1 units, 90 of the book's 128 pages are devoted to the GP9. It is within that section's text that the author commits two glaring errors in one sentence. Timko writes "GP9 weights varied between 243,000 and 247,000 pounds, the heavier units wore the flexicoils." In fact, CN's GP9 locomotives varied in weight between 229,000 and 248,000 pounds and it was the lightweight units, not the heavier ones, that rode on Flexicoil

trucks. These careless errors throw into doubt the accuracy of all other information in the book.

Many photos in Canadian National Power-Volume 1 have reproduced well. There are some that are dark and murky while a few are washed out. The oversaturated reds noticeable in the Bailey book are less evident here. Of the two books, the Timko one has come off the printing press looking better.

Finally there is the matter of price. Each of these books retails for \$70 USD. When converted to Canadian dollars and with the addition of sales tax this gives a counter price just shy of \$100. At this price point the purchaser should expect top-of-the-line quality. Neither book fully delivers on that promise.

CANADIAN NATIONAL POWER-VOLUME 1

First Generation GM Roadswitchers

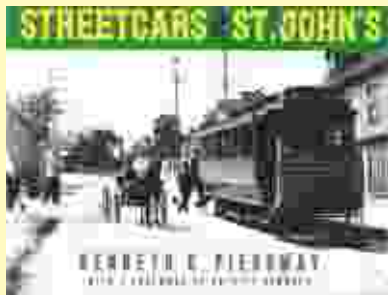
By Stephen M. Timko

ISBN 1-58248-733-2

Published by Morning Sun Books, Avon-by-the-Sea, New Jersey

128 Pages, 8½ X 11" vertical format, hard cover, all colour photographs

Price \$86.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail



STREETCARS OF ST. JOHN'S

By Kenneth G Pieroway

Reviewed by Peter Murphy

This is author Pieroway's third book, his two others titled Rails Around

the Rock deal with the Newfoundland Railway in two volumes. The latter is a photographic compendium of The Newfoundland Railway 'then and now'.

Kenneth's latest book is the first serious treatment of the narrow gauge St. John's streetcar system, which operated from May 1, 1900 to September 15, 1948. The book is graced with some 97 black and white period photos.

Half the book is cleverly devoted to Kenneth's treatment of 'then and now' photography. The 'then' shots are obviously black & white while the 'now' shots are all in colour - how times have changed! The book is decorated with colour reproductions of streetcar tickets and transfers.

An interesting twist is Part 4 - Riders Remember, where four former riders recount their memories of riding the red Birneys along Water Street. The Epilogue studies the legacy of the streetcar system. This includes the Petty Harbour Hydro

Generating Station that is still operational; the images that many local artists continue to create incorporating the streetcar system; the tracks that continue to break the surface of the asphalt in springtime (Spring has sprung, the tracks haz riz, I wonder where the streetcar is?); and finally, the greatest legacy of all, the Metrobus, St. John's modern transit system. This epilogue is graced with three 1956 era Bob Sandusky shots of Birneys and a sweeper put to 'other uses' but surely long gone by now.

A route map is included, but not a roster or track plan. Ken is obviously more versed in railway terminology than that of streetcars (rod for trolley, etc.), but these are very minor in nature.

This book is a tribute to those who built and operated the St. John's streetcar system. Let's hope that other small Canadian streetcar systems get the same textual treatment as St. John's has one day soon.

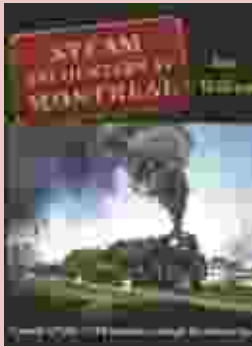
STREETCARS OF ST. JOHN'S

By Kenneth G Pieroway

ISBN 978-1-77117-704-7

Published by Flanker Press Limited, St. John's, Newfoundland
132 Pages, 8½ X 11" landscape format, hardcover bound with dust jacket, period photos black & white, modern era comparison photos in colour.

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



Steam Encounters at Montreal

By Ian Wilson

Reviewed by Stan Smail

Friends like Ken Boulton of Cornwall, Ontario and Dave Jenkins who operates Hobby Junction Express in Dorval, Quebec put me wise to this latest offering by the ever inspired Canadian railway writer Ian Wilson of Orillia, Ontario. Steam

Encounters at Montreal is Wilson's first full-fledged all colour book project. To my mind, he has a winner on his hands!

Featuring the excellent colour slide photography of Ontarian Jim Guerin, Steam Encounters at Montreal basically illustrates two expeditions by Guerin to Montreal in the fifties to participate in a memorable pair of CRHA sponsored steam excursions in 1956 and 1958, respectively. For the most part, Jim Guerin was blessed with good weather for both his visits.

In the days before the actual excursions, Jim visited the CPR engine terminals at St. Luc Yard and the Glen as well as extensive coverage of CNR's sprawling Turcot complex, site of Canada's largest roundhouse, (56 stalls). In fact, the day before the 1958 CNR doubleheaded steam excursion, a bus tour for the magnificent sum of two dollars was offered by the CRHA which visited CNR Turcot and CPR St. Luc at Montreal. Later in the day, Guerin would visit the CPR Glen yard and Windsor Station for last looks at CPR steam.

Photo reproduction in Steam Encounters at Montreal is superb, not surprising because the scans and photo work were entrusted to James A 'Jim' Brown, one of Canada's best when it comes to all things photo-wise. Brown and Wilson started with good, sharp focus original slides, then the best of Guerin's photography was brought out with proper scanning and due diligence by Brown. The results are excellent, an example for all of us in the medium to consider.

Anyone interested in Canadian trains in the transition era from steam to diesel power as well as a great look at two of the many rail excursions operated by the CRHA in the years before the Canadian Railway Museum will enjoy Steam Encounters at Montreal.

Thanks to Ian Wilson and Jim Brown and the late Jim Guerin for a fantastic first effort of its kind. May there be more to follow!

Published by Ian Wilson

Price \$ 39.95+ GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail

STEAM ENCOUNTERS AT MONTREAL

By Ian Wilson

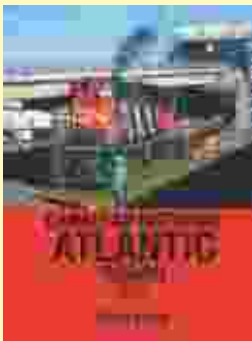
ISBN 978-1-927050-12-5

Published by Ian Wilson, Orillia, Ontario

50 Pages, 8½ X 11", vertical format, soft cover, colour images

Eighty five photos, two maps, all in colour, stapled binding

Price \$39.95 C + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail



Canadian National Atlantic Region

By Bram Bailey

Reviewed by Ken Goslett

New from publisher Morning Sun Books are two books by American authors on the subject of Canadian National Railways. Both are the familiar Morning Sun format of 128 pages with a brief introductory text followed by 200+

colour photos with captions. A well known enthusiast dubbed these books '\$40 slide shows' when they first appeared over thirty years ago. It was an apt term. They were rather like attending a friend's slide show but in book form. There's no disputing their success with titles now appearing at the rate of about 50 per year. But the question should be raised whether the publisher has been able to maintain quality over so many volumes? Let's open the covers and have a look.

The first book under review is Bram Bailey's Canadian National Atlantic Region. Author Bailey produced a worthwhile volume in 2009 on the Ontario Northland Railway which the reviewer purchased for his collection and still values. For this Canadian National Atlantic Region Bailey has collated photos from his railfan trips to Canada's Maritime

provinces during 1977, 1979, 1986, 1990 and 1994. Fans of Montreal Locomotive Works' locomotives will find much to look at among the CN subjects he photographed including a remarkable sequence at Truro of a pair of C-630M units being added in front of the passenger power on VIA's Ocean. Another plus is the twenty-nine page section devoted to operations on Prince Edward Island, a not often photographed extension of the Canadian National system.

However, the quality of photo reproduction in Canadian National Atlantic Region is variable. Some images are sharp and clear while others are lacking. CN's red-orange locomotive colour is frequently printed as scarlet. Also unfortunate is the author's misspelling of the place name Breadalbane in the PEI section. He writes it as "Bradalbane" twice.

CANADIAN NATIONAL ATLANTIC REGION

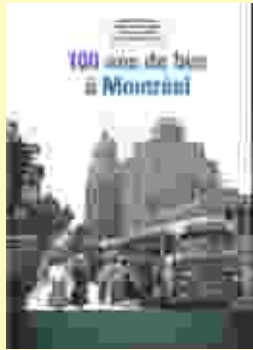
By Bram Bailey

ISBN 1-58248-720-0

Published by Morning Sun Books, Avon-by-the-Sea, New Jersey

128 Pages, 8½ X 11" vertical format, hard cover, all colour photographs

Price \$86.95 + GST at the Exporail Boutique or + GST + postage by mail



100 ANS DE BUS A MONTRÉAL

Par Benoit Clairoux, Jaysen Constantineau, Robert Lacombe, Jean-Francois Lacourse

Reviewed by Daniel Laurendeau

Voilà une revue exhaustive de l'histoire de l'implantation et de l'exploitation de l'autobus

dans la Métropole, mode de transport toujours d'actualité aujourd'hui.

Bien illustré, en noir et blanc, et en couleur, toutes les séries de véhicules mis en service et/ou mis à l'essai, sont profondément documentées. À partir des deux premiers 'Chars à bancs' construits sur des carrosseries de camions dans les ateliers de la Compagnie des tramways de Montréal aux véhicules mus à l'électricité, accessibles et climatisés en service aujourd'hui, chacune des étapes de l'évolution de ce mode de transport sont largement couvertes.

Enfin, une série d'annexes offrent une quantité d'information utile et impressionnante.

Un livre à posséder pour tout amateur de transport en commun dans les grandes villes de ce monde.

Finally, a well illustrated book in colour and black and white on the history of bus transport in Montreal. Every type of the buses ever placed in service or even tested is documented in exhaustive detail. From the first bus body mounted on a truck frame in the MTC shops to the latest air conditioned electric buses, every step of their evolution over the years is covered.

A series of annexes offers a limitless amount of information, diagrams, routes, etc.

This book (in French) is a must for every transit enthusiast who lives in a major city with public transit. Even if you don't read French, the photos, diagrams and tables are well worth having this book on your shelf.

100 ANS DE BUS A MONTRÉAL (In French)

Par Benoit Clairoux, Jaysen Constantineau, Robert Lacombe, Jean-Francois Lacourse

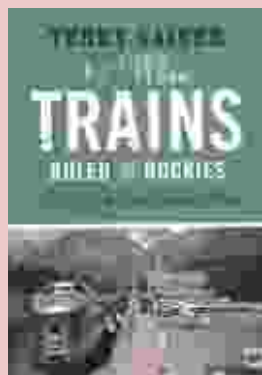
ISBN 978-2-9804700-1-1

Self published by the authors

508 pages 8½ X 10½" vertical format, hard cover bound, hundreds of photos 2/3

colour - 1/3 black and white, bus diagrams, etc.

Price \$40.00 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



WHEN TRAINS RULED THE CANADIAN ROCKIES

My life at the Banff Railway Station

By Terry Gainer

Reviewed by Stan J Smaill

Peter Murphy's note accompanying this beautiful book simply asked, 'Book Review'? The answer is absolutely! Thanks to the

prodding and support of his daughter Chantal, Gainer, a Banff, Alberta native for much of his life, expertly tells the tales of the regular happenings in small town Canada back when the railway station was where life happened. Banff was special because it was deliberately a tourist destination accessed by passenger trains as per the vision of CPR president W C Van Horne who said, "If we can't export the scenery, then we will import the tourists."

The Gainer family moved to Banff in 1948 where Terry's Dad was the CPR agent. Before the Trans Canada Highway was opened in 1962, passenger trains brought the tourists to Banff

as Mr. Van Horne intended. No less than ten CPR passenger trains served Banff in the fifties and Terry's life was part of the action. Gainer would work for the CPR at Banff station in the waning years of the passenger train era making big money (for the time) as a red cap and a baggageman.

The very engaging text is supplemented with an excellent selection of pertinent photos from the Gainer family collection including shots from famous Nicholas Morant, the CPR photographer and resident of Banff. Even the 1949 film "Canadian Pacific" featuring CPR 4-4-0 30 and cowboy star Randolph Scott gets a humorous mention from Gainer!

A great read especially for me who began his 47 year CPR career on the CPR Laggan Subdivision in Terry Gainer country.

WHEN TRAINS RULED THE ROCKIES

My life at the Banff Railway Station

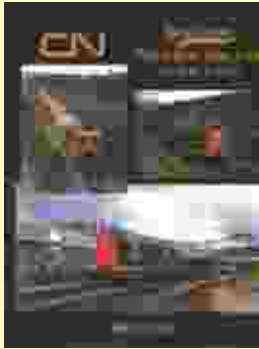
ISBN: 9781771603010

Published by Rocky Mountain Books Limited

253 Pages, 5" X 7", portrait format, soft cover, 32 page photo signature

(B&W and colour), perfect bound

Price \$22.00 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



TRACKSIDE NEWFOUNDLAND

By Bill Linley

Reviewed by Stanton J Smaill

Affectionately known as 'The Rock', Canada's newest province (1949) has enjoyed a fascinating railway heritage and not just because the tracks were British narrow gauge. (3 feet 6 inches).

Legendary author and photographer Bill Linley has done it again! Bill has produced a masterful, enlightened and sensitive look at the railways of Newfoundland in the 'modern era'. It is hard to fathom that the modern era dates back to over fifty years ago. To prove this point, take a look at page 14 of *Trackside Newfoundland* and the incredible shot of the four members of the Linley gang eating breakfast out of the back of Bill's 1976 Volkswagen Rabbit in 1982! And this was one of the more recent expeditions to cover 'Rails on the Rock'!

Like Ken Goslett said recently, Bill Linley's introduction to *Trackside Newfoundland* is one of a number of 'money shots' in this fantastic publication - a concise capsule of Newfoundland railway history. Another 'money shot' is what has become a Linley hallmark: informative, intelligent photo captions that instruct as well as inform and entertain.

Bill made a number of visits to the Newfoundland Railway and the results are evident in the excellent coverage in this book. It's all here - main line, the delightful branch lines (some of which should probably never been built!), the variety of diesel motive power in CN paint schemes from green and yellow to Terra Transport, and the vast array of rolling stock particular to Newfoundland. Even the MCI Roadcruiser buses that replaced the beloved Newfie Bullet make a cameo appearance.

The seldom covered Newfoundland shortlines - Grand Falls Central (former Botwood Railway) and the Buchans Mining Railway - are also featured with equipment photos of much of

the shortline rolling stock on both these properties.

Newfoundland weather is a challenge for any railway photographer and nobody weathered those storms (both literally and figuratively!) better than Bill Linley. His results speak for themselves. My favorite moody Newfoundland weather shot is Bill's shot of trans-island freight 204 at St. Fintans (Page 30).

We have enjoyed the delightful Mont Lingard chronicles of the Newfoundland Railway, we have the recent Ken Pieroway "then and now" treatments of rails across and around the Rock and other notable efforts such as the Clayton Cook offerings. We now have the Bill Linley treatment of trains and railroading in one of the most intriguing regions of Canada.

Morning Sun Books have gone up in price in recent times (compounded by our Canadian dollar exchange rate). However, if you shell out for one, this one deserves your attention. Bravo Bill!

This book review is dedicated to the memory of the late Joe Hickey of Corner Brook, Newfoundland; Locomotive engineer (Driver!), union rep and great friend to all including those 'from away', (See page 52)!

Author Linley will email a page of "enhancements" to anyone requested one by contacting him at bill.linley@gmail.com. The enhancements include corrections, stories and additional information that has come to light since publication.

TRACKSIDE NEWFOUNDLAND

By Bill Linley

ISBN 978-1582486802

Published by Morning Sun Books, New Jersey

128 Pages, 8½ X 11" portrait format, hard cover, 240 colour photographs, timetables, rosters, locomotive dispositions and more.

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



2021 Calendar

Canadian Trains
through the Years

By Nils Huxtable

Canadian Trains
through the Years 2021
calendar features a
pleasing mix of
subjects - steam and

diesel, old and new. Featuring one photo per month from Nils Huxtable's historic collection and recent digital photography.

A quick rundown of this year's fabulous photos: BC Rail C630Ms in the snow; CN SD40-2s on a sulfur train in the Thompson River Canyon; CNR u-2-g 4-8-4 Northern waits at Ballantyne Tower for the CPR's then-new Canadian to pass;

VIA RAIL's Super Continental; then a CPR G3g 4-6-2; CPR GP20-ECO and SD30-ECO leading a wayfreight; a CNR K-5-a 4-6-4 on a fan trip; CN C40-8s on ore train; a GTW U-3-b 4-8-4; fall colors set the scene for a 'Heritage' SD70ACu on a stack train; a CPR D4g and D10g doubleheader; finally a wintery view of CPR M636s in the Rockies.

2021 CALENDAR

Canadian Trains through the Years

By Nils Huxtable

Published by Steamscenes, 2254 Lawson Ave., West Vancouver, BC

Calendar size 11½ X 18"

Price \$ 23.95 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



Niagara Division 2021 Calendar

Once again the Niagara Division of the CRHA is producing a new calendar for the coming year. Big date numbers and moon

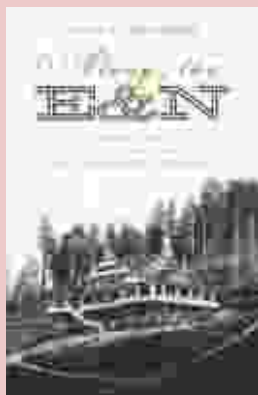
phases below a colour railroad photograph taken by a Niagara Division member (with caption). It has 13 pages, including December 2020. Profits go to the Division's 'historical plaque program'.

NIAGARA DIVISION 2021 CALENDAR

Produced by the Niagara Division of the CRHA

Calendar size 12 X 17"

Price \$ 20 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



JUST ARRIVED

Along the E&N

A Journey Back to the Historic Hotels of Vancouver Island

By Glen A Mofford

ALONG THE E&N

A Journey Back to the Historic Hotels of Vancouver Island

By Glen A Mofford

ISBN 978-177151-287-9

Published by Touchwood

266 pages 5 1/2" X 8 1/2" vertical format, soft cover, perfect bound, over a hundred black and white photos, non glossy paper

Price \$ 22.00 + GST at the Exporail Boutique; or + GST + postage by mail



LAST CHANCE

THE OCEAN LIMITED

A Centennial Tribute

By Douglas N. W. Smith

First printed in 2004 to celebrate the centennial of North America's oldest named train, we have 12 copies left. This is an invaluable resource book for anyone interested in The Ocean Limited or the development of rail service

between Central Canada and the Maritimes.

THE OCEAN LIMITED

A Centennial Tribute

By Douglas N. W. Smith

ISBN 0-9730521-2-0

Published by Trackside Canada, Ottawa, Ontario

130 pages, 8 1/2" X 11" portrait format, soft cover, some colour mostly black and white photos, many drawings, old ads, diagrams, etc.

Price \$27.95 + GST at the Exporail Boutique, or + GST + postage by mail

How to order:

By mail: Mail your order to Exporail Boutique, 110 Saint Pierre St., St. Constant, QC, J5A 1G7. Include your credit card number, expiry date and CVV code (3 digits on back of card). We will charge you for the book, GST and postage at cost plus \$ 2 for packing and handling.

By phone: Call 450-638-1522 local 244, Stephane St. Marie will take your order and credit card information.

Do not e mail credit card information to Exporail

Comment commander :

Par le courrier : postez votre commande à Boutique Exporail, 110, rue Saint-Pierre, Saint-Constant (QC) J5A 1G7. Incluez le numéro de votre carte de crédit, sa date d'expiration et le code de sécurité (les trois chiffres à l'endos de celle-ci). Nous vous débiterons le coût total du (des) livre(s), la TPS et les frais d'envoi postal plus 2 \$ pour les frais d'emballage et de manutention.

Par téléphone : téléphonez au numéro 450-638-1522 poste 244. Stéphane Sainte-Marie prendra en note votre commande et les données sur votre carte de crédit.

N'envoyez pas les données de votre carte de crédit par courriel à Exporail.

A Great One has Passed / Un grand disparu

Remembering James A 'Jim' Brown / En souvenir de James A 'Jim' Brown

by / par Stan J Smail

Just after 0900 on Tuesday, September 15, 2020, I received a call from Ken Goslett advising me of the untimely passing of my great friend and mentor James A 'Jim' Brown, of Tottenham, Ontario. Within many concentric railway circles, Jim Brown was a gifted and talented mechanical engineer, a master photographer and photo processor whether in the darkroom or digital, a Canadian railway preservationist whose efforts included the Upper Canada Railway Society, the Ontario Rail Association, the Canadian Council of Rail Heritage, the CRHA and many others.

Jim was also a talented railway writer and editor of railway subjects. I first encountered his talents in this respect in the Upper Canada Railway Society's Newsletter. Jim was a long time partner and co-founder of Railfare Enterprises, a publishing house specializing in Canadian railway subjects. Their catalog became very impressive and, in fact, still exists.

Jim was a tireless and generous contributor of photographs to Canadian railway book projects by Greg McDonnell, the Bytown Railway Society and countless others. He also contributed photographs to many periodicals including Canadian Rail, Branchline and others. Still on the publishing front, Jim Brown was the first Canadian to be featured in the Freeman Hubbard's Railroad Magazine series Interesting Railfans. He was No. 27 in the series' the article ran in the March 1965 issue. Another footnote about Jim and publishing is that he made the short list of persons invited to replace the late David P. Morgan of Trains Magazine when Morgan announced his retirement.



Greg McDonnell Association, le Canadian Council of Rail Heritage, l'ACHF et bien d'autres.

Jim était également un auteur ferroviaire talentueux et un éditeur de sujets ferroviaires. J'ai découvert ses talents à cet égard pour la première fois dans le bulletin de l'Upper Canada Railway Society. Jim était un partenaire de longue date et cofondateur de Railfare Enterprises, une maison d'édition spécialisée dans les sujets ferroviaires canadiens. Leur catalogue est devenu très impressionnant et, en fait, existe toujours.

Jim a contribué inlassablement et généreusement aux photographies des projets de livres sur les chemins de fer canadiens de Greg McDonnell, de la Bytown Railway Society et d'innombrables autres. Il a également contribué avec ses photographies à de nombreux périodiques, dont Canadian Rail, Branchline et d'autres. Toujours sur le front de l'édition, Jim Brown a été le premier Canadien à figurer dans la série Interesting Railfans du Railroad Magazine de Freeman Hubbard. Il était le 27e article dans la série paru dans le numéro de mars 1965. Une autre référence sur Jim et l'édition est qu'il a fait la liste restreinte des personnes invitées à remplacer le regretté David P. Morgan au magazine TRAINS lorsque Morgan a annoncé sa retraite.

Jim had the eye of a railway photographer and someone who had spent years in a darkroom. It wasn't good enough just to be able to "enhance" a photograph. As a railfan (especially steam railfan), Jim knew what parts of the picture were of the most interest. He understood that railway fans and modellers needed to see details. On a dark subject such as a steam locomotive, it is quite the challenge to 'bring out' details in the shadows, and 'tone down' other areas (such as light glare off a boiler jacket).

Jim also had an eye for photographic composition (from looking through a lens for decades) and knew where the railfan's eye would be drawn in the finished picture. He knew just how much sharpening a picture could take before it became distorted. I should also mention that he was a good guy to work with even when he disagreed with you.

Jim avait l'œil d'un photographe ferroviaire et de quelqu'un qui avait passé des années dans une chambre noire. Il ne suffisait pas de pouvoir "rehausser" une photographie. En tant que fan du rail (en particulier, grand amateur de train à vapeur), Jim savait quelles parties de l'image étaient les plus intéressantes. Il a compris que les amateurs de chemin de fer et les modélistes avaient besoin de voir les détails. Sur un sujet sombre comme une locomotive à vapeur, le défi consiste à « faire ressortir » les détails dans l'ombre et à « atténuer » d'autres zones (comme les reflets sur une enveloppe de chaudière).

Jim avait également un œil pour la composition photographique (pour avoir regardé à travers un objectif pendant des décennies) et savait où l'œil du fan du rail serait attiré dans l'image finale. Il savait à quel moment une photo pouvait être plus nette avant qu'elle ne se déforme. Je devrais

Presenting pictures is somewhat a subjective matter, and whenever Jim and I had differing points of view, he would provide 'alternate' approaches so I could decide. A few times he admitted I was right; in most cases I admitted he was right. The key is that Jim was accomplished with what he did, but not egotistical about it. I couldn't ask for an abler or more gracious assistant on the work I do with books, and I miss him and his talents dearly. (Ian Wilson author, Orillia, Ontario)



Ian Wilson

également mentionner qu'il était un bon gars avec qui travailler, même s'il n'était pas d'accord avec vous. Présenter des images est toujours un peu subjectif, et chaque fois que Jim et moi avions des points de vue différents, il proposait des approches « alternatives » pour que je puisse décider. À quelques reprises, il a admis que j'avais raison; dans la plupart des cas, j'ai admis qu'il avait raison. Le fait est que Jim se réalisait dans ce qu'il faisait sans être individualiste pour autant. Je ne pouvais pas espérer un assistant

plus habile ou plus aimable dans le cadre de mon travail d'édition, et lui et ses talents me manquent énormément. Ian Wilson auteur, Orillia, Ontario

His railway career began as a leverman in the CPR Toronto area in 1956. He worked interlocking towers at West Toronto, Brampton, Tecumseh Street and Peterborough. After graduating from the University of Toronto in the early sixties, Jim secured a position with CNR as a mechanical engineer, partly based on his thesis that made the case for a gas turbine locomotive. Jim would later work on projects involving the then fledgling GO Transit commuter train network in Toronto. During his years with GO, Jim was greatly involved with the design of the classic four door, three level commuter coach eventually used by many North American transit agencies. He also worked closely with General Motors Diesel in London, Ontario on the development of one of the best second generation commuter diesel electric locomotives anywhere - the F59PH.

As a rail enthusiast, Jim was itinerant. His travels took him all across Canada, into the United States and often to the UK to visit sister Nancy of Eardisley and to review the wonderful railway preservation scene there. A memorable 2005 outing to the UK in 2005 led by Jim included Phil Mason, Doug Phillips and myself. We travelled to over ten preservation railways, including narrow gauge lines in Wales. As a typical Brown surprise, we watched A4 4-6-2 Union of South Africa pass beneath our vantage point on the Cornish coast near Dawlish at 70 miles per hour! Brown just grinned like a schoolboy at our reaction!

For the last decades, Jim Brown resided in the retired, but beautifully restored, CPR Alliston station that he had moved to its current location at Tottenham, Ontario. Tottenham is famous for one of the best bluegrass music festivals on the circuit and for countless years, June meant bluegrass and Brown. Other musical forays included trips to Toronto to see Ian Tyson and Gordon Lightfoot who was born the same year as Jim.

My condolences to Karen and her sisters, Jim's sister Nancy and all of Jim's friends in the many concentric railway circles his life travelled in. A truly great one has passed. Rest in Peace old friend.

Stan J. Smail

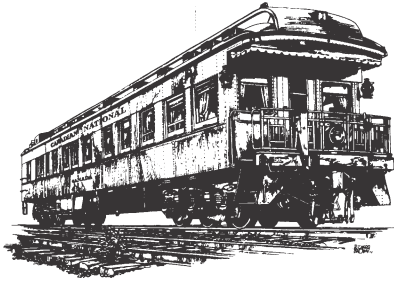
Sa carrière dans le domaine ferroviaire a commencé comme aiguilleur du rail dans la région de Toronto du CP en 1956. Il a travaillé dans des postes d'aiguillages à West Toronto, Brampton, Tecumseh Street et Peterborough. Après avoir obtenu son diplôme de l'Université de Toronto au début des années 60, Jim a obtenu un poste au CN en tant qu'ingénieur en mécanique, en partie sur la base de sa thèse en faveur de la locomotive à turbine à gaz. Jim travaillera plus tard sur des projets impliquant le tout nouveau réseau de trains de banlieue GO Transit à Toronto. Au cours de ses années chez GO, Jim s'est beaucoup investi dans la conception de la voiture de banlieue classique à quatre portes et à trois niveaux, utilisée par de nombreuses agences de transport en commun nord-américaines. Il a également travaillé en étroite collaboration avec la General Motors Diesel à London, en Ontario, sur le développement de l'une des meilleures locomotives diesels-électriques de banlieue de deuxième génération, la F59PH.

En tant que passionné de chemin de fer, Jim était itinérant. Ses voyages l'ont amené à travers le Canada, aux États-Unis et souvent au Royaume-Uni pour rendre visite à sa sœur Nancy et visiter les merveilleux endroits de conservation des chemins de fer. Une sortie mémorable au Royaume-Uni en 2005 dirigée par Jim comprenait Phil Mason, Doug Phillips et moi-même. Nous nous sommes rendus dans plus de dix chemins de fer préservés, y compris des lignes à voie étroite au Pays de Galles. Comme une surprise typique de Brown, nous avons regardé la A4 4-6-2 Union of South Africa passer sous notre poste d'observation sur la côte de Cornouailles près de Dawlish à 70 milles à l'heure ! Brown a juste souri comme un écolier à notre réaction !

Au cours des dernières décennies, Jim Brown a résidé dans la gare du CP d'Alliston désaffectée mais magnifiquement restaurée, qu'il avait déménagée à son emplacement actuel à Tottenham, en Ontario. Tottenham est célèbre pour l'un des meilleurs festivals de musique du circuit « bluegrass » et pendant d'innombrables années, juin signifiait bluegrass et Brown. D'autres incursions musicales comprenaient des voyages à Toronto pour voir Ian Tyson et Gordon Lightfoot, né la même année que Jim.

Mes condoléances à Karen et à ses sœurs et à tous les amis de Jim dans les nombreux cercles de chemin de fer dans lesquels il est passé durant sa vie. Un grand nous a quitté. Repose en paix mon vieil ami.

Stan J. Smail



Heritage Business Car

By John Godfrey

Edited by David Gawley

Mail Received



Donated by David Jenkins

A Mystery No More



On page 229 of the July-August Canadian Rail No 597, Stan Smail solicited assistance in identifying the photographer of the amazing image of a New York Central FA-2 meeting a D&H PA on the southbound Laurentian at Adirondack Junction, the northernmost operating point on the NYC in Quebec. It didn't take long!

Thanks to the vigilance of long time member and

friend John Sutherland of Calgary, Alberta, the mystery photo was taken by none other than legendary CRHA stalwart Philip Mason. What we are looking at is NYC train VM-11 powered by an Alco FA-2/FB-2 lashup, on March 9, 1968, about a month before the ill-fated Penn Central merger. Friend and former Exporail volunteer R Ian Stronach started the whole episode when he provided Smail a copy of the image as originally posted on Bill Baird's Canadian Railway Observations internet site. Oh yes, since we are dropping CRHA names, past president Steve Cheasley provided the transportation in his Camaro. Steve, Sutherland and Mason were bound for a Saturday work session at the Canadian Railway Museum. Evidently, they made a stop on the way to the Museum!

My wife Janet and I bought a new burgundy 1968 Camaro after we got married and we frequently drove some of the younger members of the CRHA to Exporail on Saturday morning. They were squeezed into a very narrow rear seat with not much padding. We would take the Mercier bridge so that we might be lucky and see trains going across the St Lawrence River or at Adirondack Junction, this day we did!
Stephen Cheasley



The photo above shows three of the participants in this legend lensing Erie-Lackawanna E-8's leased to the D&H in the winter of 1968 to supplement the balky steam generators on the ex Santa Fe PA's. From right to left are John Sutherland, R Ian Stronach and Phil Mason

La photo ci-haut montre trois des participants à cette photo mémorable capturant une E8 de l'Erie-Lackawanna prêtée au D&H pour remplacer une PA ex-Sante Fe au générateur de vapeur défectueux. De droite à gauche, John Sutherland, R. Ian Stronach et Phil Mason

Don McQueen writes:

From the group of rolling stock images on pages 215-216 of the July- August issue of Canadian Rail No. 597, some readers might be interested in what they became in the CN family:

- CaNoR Baggage 2004 was renumbered to CaNoR 3010, then CN 8166.
- CaNoR HM 80467 became CN 114030
- CaNoR XM 45722 became CN 316804
- GTP RM 340001 became CN 201101
- GTP SM 350001 became CN 150583
- IRC MWD 40140 became CGR 40140, then CN 90629
- IRC FM 16556 became CGR 16556, the CN 651018
- CGR XM 552500 became CN 414650
- GTR PC (Parlor-Solarium) 2528 became CN 862 SUPERIOR
- GTR BX 204 became CN 10304.

End of an era for the Englewood Railway

Will Sloan is a forester with Western Forest Products (WFP) and recently spent a week in the Port McNeill area of British Columbia. He took photos at Camp A where the rails and cars of WFP's former Canfor 'Englewood Railway' have been brought for scrapping. Will says locomotives 301, 302 and 304 have been bought by the scrapper. They will be trucked to tidewater and barged to North Vancouver for re-sale. The 303 will be preserved. Everything else (including freight-car trucks) will be cut up, loaded into containers and trucked to Nanaimo and the mainland. Of interest was some lengths of rail dated 1892, others dated from the 1920s through 1970.



Only locomotive 304 is operational, the 303 is going to be cosmetically restored (engine block is cracked apparently) while it is at Camp A and then sent to the Woss Heritage Park along with a caboose (probably the 4102) and a log car.

One streetcar museum helping another



For a number of years Minnesota Streetcar Museum's shop forces discussed the need to repair or refurbish the trucks on Twin Cities Rapid Transit gate car 1239. In December 2015 they started contacting other museums about their experience with this type of project and possible sources for the required parts. By February 2016, they learned that the Halton County Radial Railway Museum outside of Toronto had some motors for sale that would work on the TCRT 1239 truck project.

The GE 241-B motors acquired from Halton for the 1239 are rated at 55 horsepower. This makes them a good replacement for the two 50-horsepower motors currently on the car. Halton told them that the GE 241-B motors were built by General Electric-Canada and originally installed on Toronto Transportation Commission (TTC) 'Witt' cars in the 2580 series that were delivered in 1922.

All these cars were retired around the time of the opening of Toronto's Yonge subway in March 1954. However, the Witt's GE 241-B motors and Brill 77E-1 trucks



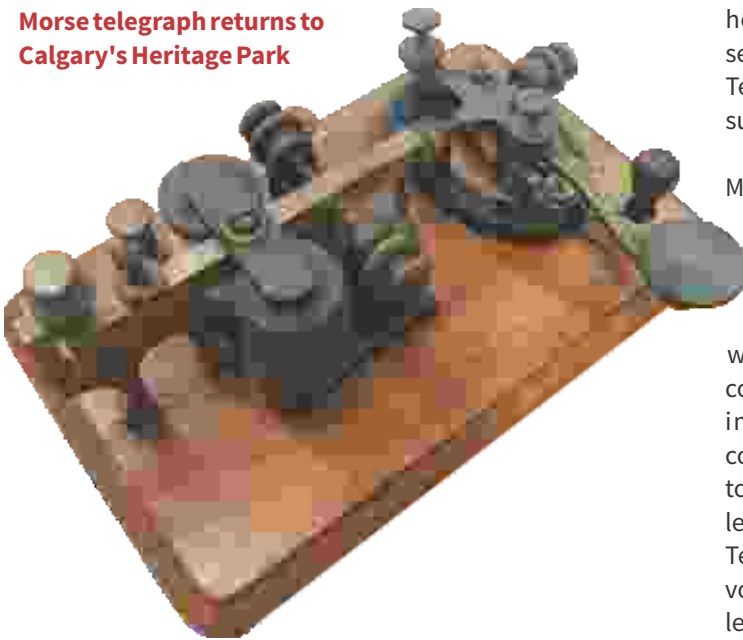
were considered excellent by the TTC. They were overhauled for use on TTC's first group of subway work cars as well as to update some surface work equipment. Most of these work cars were retired in the 1980's and the motors come from these cars or spares held for them.



Jim Willmore (left) and Rob Mangels (right) discuss one of the newly refurbished motors with Craig Voltin (center), an employee at L&S Electric North of Minneapolis

Jim Willmore (à gauche) et Rob Mangels (à droite) discutent d'un des moteurs nouvellement remis en état avec Craig Voltin (au centre), un employé de la compagnie L & S Electric North de Minneapolis

Morse telegraph returns to Calgary's Heritage Park



Ken Ashmead has spearheaded a drive to have Morse code restored at Heritage Park in Calgary, Alberta. Most assistance came from folks who are no longer involved at the park. Mike Westren, who had input to the project,

was involved for many years with the committee that organized the park's annual railway days' weekend and in fact headed up the effort for quite some time. It was under Mike's watch that railway telegraphy was introduced to the park in 1988. It grew from there until 2006 when both Mike's involvement and telegraphy ended with the arrival of new management.

Ken joined the park's volunteer ranks in 2011 after retiring from the City of Calgary. He joined the railway days organizing committee in 2014 or 2015. Tom Price, who had been a part of Heritage Park for quite a few years, and I immediately started pushing for a return to the good old railway days which included American Morse telegraphy. Tom and I worked with Brian Manning, the park's former chief engineer, and Ben Brown, the park's current chief engineer, along with a couple of other volunteers to repair and rebuild the buried telegraph cable connecting the park's three stations.

Ken then telephoned and emailed many folks to try and build a cadre of telegraphers to man the stations. I found 4 retired telegraphers, three of whom had volunteered at the park previously. A far cry from the two dozen that we once had. One (Bill Atkinson) was the man who, along with Mike Westren, had started it all almost 30 years before. Another (Lavina Shaw) is a former commercial telegrapher for CP and is the only woman and Canadian to have been the president of the international Morse Telegraph Club. Another (the late Andy Puczko) helped me build a list of folks to call. Andy was the secretary-treasurer of the Calgary chapter of the Morse Telegraph Club. It was Lavina, Andy and Bill that offered support in resurrecting Morse telegraphy at the park.

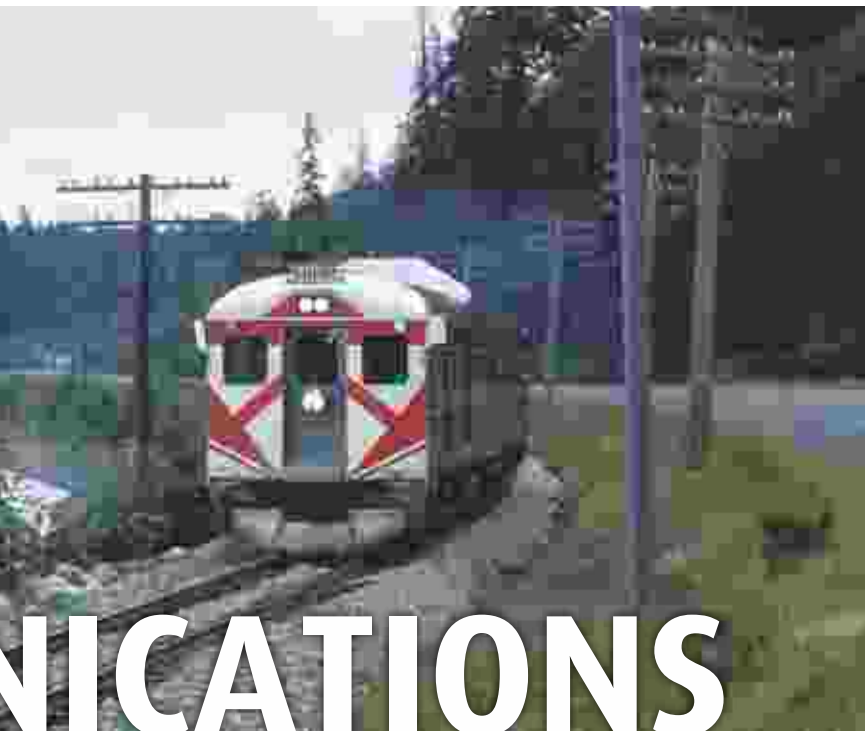
The result is 3000 feet of telegraph line supporting Morse telegraph operation at the park's three stations which I believe makes it Canada's largest operating telegraph system.

It became obvious to me that American Morse telegraphy, as an art and a science, was dying along with the folks who did it for a living so long ago. I felt that its contribution to the development of the West was too important to let it just slip away at the park. In conversations with Lavina we concluded that the only way to keep it alive was to train a new group of operators to learn, demonstrate and interpret it. Thus the Heritage Park Telegraph Club was formed in 2018. We have a dozen volunteers learning the code and a half dozen who are learning to be linemen and signal maintainers to keep all the parts working.

The plan is to not limit the demonstration of Morse telegraphy to just the annual two day railway days event but to hear the clickity-clack of the telegraph in the stations all season long. (Ken Ashmead and Tom Price)

CPR Budd Car 9023 is northbound at Nanoose Bay, British Columbia on August 15, 1968. This is one of thousands of colour slide images donated to the CRHA / ACHF Archives by William (Bill) Linley.

Le 15 août 1968, l'autorail BUDD 9023 du CPR roule en direction nord à Nanoose Bay, Colombie-Britannique. Cette photo est l'une des milliers de diapositives remises en don aux Archives d'Exporail CRHA/ACHF par William (Bill) Linley.



COMMUNICATIONS

A Railroad to Dreams at Pointe-à-Callière in Old Montreal



Since their invention, trains have constantly been reproduced in all their forms, from simple children's games to intricately detailed models. This world of play makes us reflect on our identity, childhood and openness to the world of travel and technology.

This season, Pointe-à-Callière

invites you to explore the captivating world of model trains in the exhibition A Railroad to Dreams at Pointe-à-Callière, starting November 18, 2020 to April 5, 2021, and reconnect with your inner child! Come view hundreds of model trains and railway objects, such as models of special trains as well as tools, costumes and many unusual items, while taking you on an extraordinary excursion into the world of train enthusiasts and passionate collectors.

You'll also discover mythical trains that offer unforgettable journeys, trains' iconic roles in the movies, their spot under the Christmas tree, some little-known

Le train, transporteur de rêves à Pointe-à-Callière, dans le Vieux Montréal



Depuis son invention, le train est sans contredit un de ces objets que l'homme reproduit sans cesse, sous toutes ses formes, des simples jeux pour enfants jusqu'aux maquettes fidèles. Cet univers du jeu ouvre sur notre identité, notre enfance et notre ouverture au monde des voyages et de la technologie.

Cette saison, Pointe-à-

Callière vous propose de découvrir l'univers captivant des trains miniatures grâce à l'exposition Train, transporteur de rêves à Pointe-à-Callière présentée du 18 novembre 2020 au 5 avril 2021! Vous pourrez y admirer des centaines de trains miniatures et des objets du monde ferroviaire, dont des maquettes de trains marquants, des outils, des costumes et plusieurs objets inusités, en plus de faire une incursion originale dans l'univers des ferrovipathes et collectionneurs passionnés.

Au fil de votre parcours, vous découvrirez certains trains mythiques qui proposent des voyages inoubliables, les

railway trades, not to mention the major railway companies that have let us explore Canada from coast to coast. This exhibition also opens a window into our collective history, first, Canada's railways, which are inextricably tied to the country's development, and second, Montreal, which played a major role in the development of this industry.

This exhibition offers a playful, technological and historical look at railways in all their shapes and sizes!

An exhibition created by Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal with the participation of Exporail, the Canadian Railway Museum.

métiers du train parfois peu connus, les grandes entreprises ferroviaires qui nous ont permis d'explorer le Canada d'un océan à l'autre, jusqu'à la présence emblématique du train au cinéma et de sa place sous le sapin. Surtout, le train ouvrira une fenêtre sur notre histoire collective, celle du chemin de fer canadien, indissociable du développement du pays, et celle de Montréal qui a joué un rôle majeur dans le développement de cette industrie.

Cette exposition vous offrira un regard à la fois ludique, technologique et historique sur le monde ferroviaire sous toutes ses formes, et à différentes échelles!

Une exposition réalisée par Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal avec la participation d'Exporail, le Musée ferroviaire canadien.

Exporail's involvement in A Railroad to Dreams at Pointe-à-Callière - a major exhibition during the COVID-19 pandemic.

By Nadine Cloutier, Executive Director of Exporail

If the year 2020 is to be highlighted by the omnipresence of COVID-19, it will also be remembered as the year of the Exporail Collections and Archives Departments, due to the many important projects carried out by them this year. Last July, the Exporail team was invited to participate in creating an unexpected temporary exhibition at Montreal's Pointe-à-Callière Museum, which quickly had to revise its 2020 temporary exhibition program because of COVID-19. Their team decided to create an exhibition featuring model trains and they discovered that Exporail was the ideal institution to work with them as a partner-lender. This exhibition would also introduce the general public to part of Exporail's impressive collection of small railway artifacts.

This important co-creation project was accomplished with the participation of our Curator, Jean-Paul Viaud, our Collections Registrar, Alexandra Lamoureux, our Archivist, Mylène Bélanger, our Archival technician, Chantal Guérin and an Caroline Deshaies intern with a Master's degree in Information Science from the School of Library



Paul Litherland, Collection CRHA / ACHF, Exporail

Importante collaboration d'EXPORAIL à un projet d'exposition en temps de pandémie

Par Nadine Cloutier, directrice générale d'Exporail

Si l'année 2020 sera marquée par l'omniprésence de la COVID-19, on s'en souviendra également comme l'année des départements des collections et des archives à cause des multiples projets de grande importance qui sont en cours de réalisation dans ces deux secteurs. En juillet dernier, l'équipe d'EXPORAIL a été invitée à participer à un projet imprévu d'exposition temporaire au musée Pointe-à-Callière, cité d'archéologie et d'histoire de Montréal qui a dû rapidement revoir sa programmation d'expositions temporaires à cause de la COVID-19. Leur équipe souhaitait réaliser une exposition mettant en vedette des trains miniatures et elle a été informée qu'EXPORAIL était l'établissement tout indiqué pour collaborer au projet comme partenaire-prêteur et ainsi faire découvrir au grand public une partie de l'impressionnante collection de petits artefacts d'EXPORAIL.

Cet important projet réalisé en co-création a été accompli avec la participation de notre conservateur Jean-Paul Viaud, notre registraire aux collections Alexandra Lamoureux, notre archiviste Mylène Bélanger, notre technicienne en archivistique

and Information Science of the Université de Montréal. We also awarded contracts to two museology technicians, since the workload required the addition of full-time resources. We also received financial support from the Pointe-à-Callière Museum to carry out the project.

The speed with which the exhibition was carried out was out of all proportion to what we have experienced in the past. The schedule was dizzying even for the Pointe-à-Callière Museum! The bulk of the work started on August 3rd and the second and last truck full of artifacts left Exporail on Tuesday, October 27th. In total, our team prepared more than 360 objects and archival documents for the exhibition (validating cataloguing, taking photographs, checking the condition of items and documents, cleaning, repairing and packing). Visitors will see, amongst others, 27 original posters from the Canadian Pacific Railway Company and Accor Hotels (formerly known as Fairmont Hotels).

How did this co-creation project work? The Pointe-à-Callière Museum team was in charge of the project. The concept, scripting, design and writing was done by their team. Exporail's mission was to select artifacts in order to develop themes and to provide information on the archival objects/documents and their historical context. The Exporail Archive Centre also had to do extensive thematic research in order to propose several choices of visuals to accompany the texts and objects to be exhibited. The texts were reviewed by the Exporail Curator and Exporail Archivist. The English translations were reviewed by two volunteers of our Association, Peter Murphy and C. Stephen Cheasley. I would like to underline that this « tour de force » was carried out with everyone involved working remotely in order to respect the measures to contain the pandemic.

What are the benefits of this involvement for Exporail? First of all, we worked closely with one of the most important museums in the Montreal area and in Quebec. I am extremely proud of this. Despite our very small team, we were able to meet the challenges. We have also seen an increase of at least 80% in the cataloguing of objects that were not registered in our database. Now we have a better idea of what is missing to complete the small objects



Paul Litherland, Collection CRHA / ACHF, Exporail

Chantal Guérin et Caroline Deshaies d'une stagiaire à la maîtrise en sciences de l'information de l'École de bibliothéconomie et sciences de l'information de l'Université de Montréal. Nous avons également octroyé des contrats à deux techniciennes en muséologie, car la charge de travail commandait l'ajout de ressources à temps plein. Nous avons reçu un soutien financier de Pointe-à-Callière pour être en mesure de réaliser le projet.

La vitesse de réalisation de l'exposition est sans commune mesure avec ce que nous avons connu dans le passé. J'ajouterais que l'échéancier était étourdissant, même pour Pointe-à-Callière! En effet, le gros du travail a été entrepris le 3 août dernier et le deuxième et dernier camion rempli d'artefacts a quitté Exporail le mardi 27 octobre! Au total, notre équipe a préparé plus de 360 objets et documents d'archives pour l'exposition (validation du catalogage, prise de photographies, vérification de l'état des pièces et documents, nettoyage et réparation et emballage). Les visiteurs verront entre autres, 27 affiches originales provenant du Fonds Canadian Pacific Railway Company et d'Accor Hotels (anciennement connus sous Fairmont).

Comment a fonctionné ce projet en co-création? L'équipe de Pointe-à-Callière est maître du projet. Tout le concept, la scénographie, le design et la rédaction des textes ont été réalisés par leur équipe. Exporail avait pour mission de sélectionner une grande partie des artefacts afin de les coller aux thématiques et de fournir les informations sur les objets/documents archivistiques ainsi que leur contexte historique. Le Centre d'archives devait également faire de grandes recherches thématiques afin de proposer plusieurs choix de visuels pour accompagner les textes et les objets présentés. La validation des textes a été réalisée par le conservateur et l'archiviste et la validation de l'anglais a été faite par deux bénévoles de notre Association, soit Peter Murphy et C. Stephen Cheasley. Je souligne ce véritable tour de force réalisé à distance afin de respecter les mesures pour contenir la pandémie.

Quels sont les acquis de cette collaboration pour EXPORAIL? Tout d'abord, nous avons travaillé en collaboration avec un des musées les plus importants de la région de Montréal et du Québec et j'en suis extrêmement fière. Malgré notre très petite équipe, nous avons



Paul Litherland, Collection CRHA / ACHF, Exporail

collection. Several archival documents have been digitized and added to the archive's database. I am proud to share with you how impressive and exceptional this collection is and it once again confirms Exporail's national importance in the preservation of Canada's railway heritage in all its forms. I invite you to visit Pointe-à-Callière to admire this magnificent display. It is not to be missed! Congratulations to all the passionate people involved with this project!

We sincerely congratulate Nadine Cloutier for organizing and everyone involved at Exporail for carrying out this unique project in record time and under difficult circumstances.



Paul Litherland,
Collection CRHA / ACHF, Exporail

été en mesure de relever le défi. Nous constatons également une progression d'au moins 80 % du travail de gestion des collections par le catalogage d'objets qui n'étaient pas inscrits dans notre base de données. Nous avons aussi maintenant une meilleure idée des manques au sein de la collection de miniatures. Plusieurs documents d'archives ont également pu être numérisés et ajoutés dans la base de données du centre d'archives. Je suis fier de vous partager à quel point cette collection est impressionnante et exceptionnelle et confirme une fois de plus l'importance nationale d'Exporail dans la préservation du patrimoine ferroviaire sous toutes ses formes. Je vous invite à faire le détour vers Pointe-à-Callière pour admirer leur magnifique travail mis en exposition dès que possible! Bravo à toutes les personnes passionnées qui ont été impliquées dans ce projet!


Nous félicitons sincèrement Nadine Cloutier pour avoir supervisé la réalisation de ce projet unique en un temps record et malgré des circonstances difficiles, ainsi que tous ceux et celles qui ont été impliqués dans celui-ci, à Exporail.

COVID-19

As you know the Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) has been declared as a red zone with respect to the pandemic and museums will have to close their doors to the public starting October 1st, 2020. Exporail is part of the CMM and therefore, must respect the decree. During this period, the administration and office will remain open and some ongoing projects will continue with safety precautions in place.

Please visit our Facebook page  or website for further developments.

Comme vous le savez, la Communauté métropolitaine de Montréal (CMM) a été déclarée en zone d'alerte rouge en ce qui concerne la pandémie et les musées devront fermer leurs portes au public pendant 28 jours à compter du 1er octobre 2020. Durant cette période, l'administration et les bureaux resteront en fonction et certains projets en cours se poursuivront avec l'application des mesures de sécurité.

S.V.P., consultez notre site Internet, ou notre page  Facebook, pour plus de nouvelles à ce sujet.

National Assembly congratulations



Des félicitations de l'Assemblée Nationale

After receiving the Museum Volunteer Award by the Canadian Federation of Friends of Museums and the Canadian Museums Association, it is now the turn of the Quebec National Assembly to congratulate you for your involvement and dedication. A few days ago, Mr. Normand Laberge, the political attaché of the MNA for Sanguinet, Mrs. Danielle McCann, presented Exporail with a certificate of congratulations.

Suite à l'obtention du Prix du bénévolat muséal par la Fédération canadienne des amis des musées et de l'Association des musées canadiens, c'est au tour de l'Assemblée Nationale du Québec de vous féliciter pour votre implication et votre dévouement. Il y a quelques jours, M. Normand Laberge, l'attaché politique de la députée de Sanguinet, Mme Danielle McCann, a remis un certificat de félicitations à Exporail.

Nicole's return

We are pleased to announce that Nicole Gilbert has rejoined the team as Hall rentals, gift shop and coffee shop Coordinator. You may have already met her at the administration desk in 2018, as she had filled this position during a maternity leave replacement. Welcome back Nicole!



Le retour de Nicole

Nous sommes heureux de vous annoncer que Nicole Gilbert a réintégré l'équipe au poste de responsable des locations des salles, de la boutique et du café. En 2018, vous l'aviez peut-être déjà croisée à l'administration, car elle avait rempli cette fonction lors d'un remplacement de congé de maternité. Bienvenue à nouveau parmi nous, Nicole!

Autobox CPR 295 544

The restoration of the interior of the CPR 295544 autobox has also started again. Before the project was put on hold, we had already procured the wood to cover the walls. The work is almost complete and the car will soon be ready to receive its vehicle for display purposes.

Congratulations and thanks to those who did the work: Denis Blanchette, Denis Couture, Bill Franchini, Andrew Macdougall, Jocelyn Paradis, Maurice Rivet and Jean-Pierre Tremblay.



Wagon porte-automobiles CPR 295 544

La restauration de l'intérieur du wagon porte-automobiles CPR 295544 a aussi recommencé. Avant la mise sur pause du projet, nous nous étions déjà procuré le bois pour faire le recouvrement des murs. Les travaux sont presque terminés et le wagon sera prêt bientôt à recevoir son véhicule à des fins d'exposition.

Bravo et merci à ceux qui ont effectué les travaux : Denis Blanchette, Denis Couture, Bill Franchini, Andrew Macdougall, Jocelyn Paradis, Maurice Rivet et Jean-Pierre Tremblay.

Donald Angus' 1946 Jeep comes home

In the 1960s, when Exporail was founded and through the early years, Donald and Fred Angus would faithfully drive over for Exporail's work sessions in their 1946 Jeep model CJ-2A from Westmount. The Jeep was equipped with a winch (to haul rails), a generator (to power hand tools) and four wheel drive (to move light rail vehicles), it was 'part of the family'. The Jeep has been restored and donated to the CRHA, it has been moved into the autobox car and put on display where it belongs.



Mathieu Graveline

La Jeep 1946 de Donald Angus revient au bercail

Au cours des années 1960, celles de la fondation d'Exporail et des premières activités à ce site, Donald et

Fred arrivaient assidument de Westmount à bord de leur Jeep 1946 pour les sessions de travail. La Jeep était équipée d'un treuil (pour tirer les rails), d'une génératrice (pour actionner les outils à main) et de quatre roues motrices (pour déplacer les véhicules légers sur les voies) : elle faisait « partie de la famille ». La Jeep a été rénovée et donnée à l'ACHF. Elle a été placée à l'intérieur du wagon couvert pour automobiles pour y être en montre comme il se doit.

Trolley pole donation

Exporail recently acquired 24 streetcar trolley poles as a donation from the Shoreline Trolley Museum in Connecticut. This donation comes just in time, as we had run out of spare poles. These are used poles from the Southeastern Pennsylvania Transportation Authority streetcars, which replaces them when they are slightly damaged. Sincere thanks to the Shoreline Trolley Museum for sharing this resource with us.

Don de perches de tramway

Exporail a récemment acquis en don 24 perches de tramway grâce à un don du Shoreline Trolley Museum au Connecticut. Ce don arrive juste à point, car nous n'avions plus de perches de rechange. Ce sont des perches usagées qui proviennent des tramways de la « Southeastern Pennsylvania Transportation Authority » qui les remplace dès qu'elles sont légèrement abîmées. Sincères remerciements au Shoreline Trolley Museum pour avoir partagé cette ressource avec nous.



Something new for our CP locomotive 1608

Before the start of the pandemic, work had begun to restore the cab of the CPR 1608 operating locomotive. The locomotive engineers will certainly be able to tell you that it was in great need of a facelift. Maxime Boulianne and Kevin Robinson removed everything inside, properly prepared the surfaces before applying the new coats of paint and finally



Du nouveau pour nos locomotive CP 1608

Avant le début de la pandémie, des travaux avaient débuté afin de refaire une beauté à la cabine de la locomotive d'opération CPR 1698. Les bénévoles vous diront qu'elle en avait grandement besoin. Maxime Boulianne et Kevin Robinson ont tout retiré à l'intérieur et préparé adéquatement les surfaces avant d'appliquer

put everything back in place. The locomotive is ready to go back into service.

Thank you for a great job!

les nouvelles couches de peinture pour finalement tout remettre en place. La locomotive est prête à reprendre du service.

Merci et beau travail!

CRHA Archives

Online albums of railway hotels

Since the current situation makes traveling very difficult, our CRHA Archives and Documentation Centre invites you to travel across Canada and through time! New albums on the theme of railway hotels will be added over the months! First, we invite you to the **Algonquin Hotel, St. Andrews**, New Brunswick! 162 photos to admire! Then, take a magical trip to the **Banff Springs Hotel** with us! More than 900 photos that will blow your mind! Enjoy your stay!

Archives de l'ACHF

Albums en ligne sur les hôtels ferroviaires

Puisque la situation actuelle complique grandement les voyages, notre Centre d'archives et de documentation de l'ACHF vous propose de voyager à travers le Canada et le temps! De nouveaux albums sur la thématique des hôtels ferroviaires seront ajoutés au courant des mois! Nous vous invitons tout d'abord à **l'hôtel Algonquin, St. Andrews**, Nouveau-Brunswick! 162 photos à admirer! Faites ensuite un voyage magique à **l'hôtel Banff Springs** avec nous! Plus de 900 photos qui vous en mettront plein la vue! Bon séjour!

Website address: <https://www.flickr.com/people/187656437@N05>



ACHF(CRHA)/Exporail

Division news

Toronto & York Division

The Division has produced a new brochure promoting itself. Copies of the brochure were made available at the Toronto Rail Heritage Centre, George's Trains and the Halton County Radial Railway.

There was no Doors Open event this year because of the pandemic, but the CRHA Toronto & York Division did participate with a display at the Toronto Rail Heritage Centre on the weekend of May 25-26, 2019. It was very successful and was on the 80th anniversary of the 1939 Royal Tour. That said, change may be coming as the display panels that have been in use for more than 20 years, and are showing their age. At the same event, two other exhibitors used small-screen high-definition TV screens to show their displays. The Division is looking into obtaining one or two small TV screens. The Toronto & York Division is also looking for new blood to take over some of the activities, including editorship of *The Turnout*. If you are interested/willing to do so, let a Board member know at one of the regular meetings or by email to juriszvidris@rogers.com

Nouvelles des divisions

Division Toronto & York

La division a publié une nouvelle brochure faisant sa promotion. Des exemplaires de celle-ci furent mises en offrande au Toronto Rail Heritage Centre, à George's Trains et au Halton County Radial Railway.

Il n'y a pas eu d'évènement « portes ouvertes » cette année à cause de la pandémie, mais la Division Toronto & York de l'ACHF a contribué un montage lors de la fin de semaine des 25 et 26 mai 2019 au Toronto Rail Heritage Centre. Ceci fut un succès, ayant eu lieu lors du 80e anniversaire de la visite royale de 1939. Ceci dit, des changements pourraient survenir bientôt parce que les panneaux d'affichage, en usage depuis plus de vingt ans, montrent de l'âge. Lors du même évènement, deux autres exposants utilisèrent de petits téléviseurs à haute définition pour montrer leurs produits. La Division considère d'acquérir un ou deux de ces appareils. Elle est aussi à la recherche de nouveaux volontaires pour prendre charge de quelques-unes de ses activités, y comprise celle d'éditeur de sa publication *The Turnout*. Si vous êtes intéressé/disposé à aider, faites-le savoir à l'un des directeurs lors d'une des réunions régulières ou par courriel à juriszvidris@rogers.com.

BACK COVER TOP: TTC radial car 413 is 'on the main' southbound to Toronto at Morgan's siding near the end of service in 1948. Edward (Ted) Wickson collection

HAUT DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : Le tramway radial 413 de la TTC est sur la voie principale en direction de Toronto, à la voie d'évitement Morgan, vers la fin du service en 1948. Collection Edward (Ted) Wickson

BACK COVER BOTTOM: The 'end of steam' on Canadian Pacific Railway inadvertently occurred on November 6, 1960 when CPR 29 pulled a CRHA excursion train from Montreal to St. Lin, Quebec to celebrate the 75th. anniversary of the driving of the last spike at Craigellachie, British Columbia in 1885. Built in 1887, the locomotive survived along with two other 4-4-0 types (144 and 136) on the Norton – Chipman branch line in New Brunswick because of a bridge weight restriction. Steam didn't return to the CPR until 2001 when 4-6-4 2816 was restored and placed into occasional service. The 29 is owned by the CRHA and is on lease back to the CPR, it is on display outside their corporate head office at Ogden Yards in Calgary, Alberta. CRHA / ACHF Exporail Archives, Angus fonds

BAS DE LA PAGE COUVERTURE ARRIÈRE : La « Fin de la vapeur » au Canadien Pacifique se produisit par inadvertance le 6 novembre 1960, lorsque la 29 du CPR a tracté un train d'excursion de l'ACHF de Montréal à Saint-Lin, Québec, en célébration du 75e anniversaire de la pose du dernier crampon, en 1885, à Craigellachie, Colombie-Britannique. Construite en 1887, la locomotive a subsisté, tout comme deux autres 4-4-0 (les 144 et 136), sur l'embranchement Norton-Chipman, au Nouveau-Brunswick, à cause de restrictions de poids sur les ponts de cette ligne. La vapeur n'est revenue sur le réseau du CPR qu'en 2001, alors que la 4-6-4 2816 a été restaurée et placée en service occasionnel. La 29 est la propriété de l'ACHF et est prêtée au CPR; elle est en montre à l'extérieur des bureaux de la compagnie à la cour Ogden, à Calgary, Alberta. Archives d'Exporail CRHA/ACHF, fonds Angus

For current Canadian railway news, updated monthly, please visit canadianrailwayobservations.com

Pour des nouvelles concernant les chemins de fer canadiens, s'il vous plaît, visitez le site :
www.canadianrailwayobservations.com

CRHA / Exporail



CRO



CANADIAN RAIL

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

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

